

Utork, 10. rujna 2013.

I.

(Rezolucije, preporuke i mišljenja)

REZOLUCIJE

EUROPSKI PARLAMENT

P7_TA(2013)0339

Europska strategija prometne tehnologije za buduću održivu mobilnost Europe

Rezolucija Europskog parlamenta od 10. rujna 2013. o promicanju europske prometno-tehnološke strategije za buduću europsku održivu mobilnost (2012/2298(INI))

(2016/C 093/01)

Europski parlament,

- uzimajući u obzir priopćenje Komisije naslovljeno „Istraživanje i inovacije za buduću europsku održivu mobilnost – razvoj europske prometno-tehnološke strategije” (COM(2012)0501),
 - uzimajući u obzir priopćenje Komisije naslovljeno Horizont 2020.– okvirni program za istraživanje i inovacije” (COM(2011)0808),
 - uzimajući u obzir Bijelu knjigu Komisije iz 2011. godine naslovljenu „Plan za jedinstveni europski prometni prostor – ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima” (COM(2011)0144),
 - uzimajući u obzir priopćenje Komisije naslovljeno „Europa 2020 – strategija za pametan, održiv i uključiv rast” (COM(2010)2020),
 - uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 27. rujna 2011. o sigurnosti u prometu na cestama u Europi od 2011. do 2020. ⁽¹⁾,
 - uzimajući u obzir članak 48. Poslovnika,
 - uzimajući u obzir izvješće Odbora za promet i turizam te mišljenje Odbora za regionalni razvoj (A7-0241/2013),
- A. budući da je Komisija utvrdila nedostatke u europskom sustavu inovacija u prometu;
- B. budući da ulaganja u istraživanje i inovacije u prometnom sektoru ujedno znače i ulaganja u gospodarstvo i otvaranje novih radnih mjesta te stoga mogu imati trostruk učinak;
- C. budući da su inovacije nužne radi stvaranja pametnijega, sigurnijega i inteligentnijeg prometnog sustava za javnost, odgovaranja na ekološke izazove s kojima se suočava prometni sektor i ostvarivanja gospodarstva sa smanjenim udjelom ugljika;

⁽¹⁾ SL C 56 E, 26.2.2013., str. 54.

Utork, 10. rujna 2013.

- D. budući da su ciljevi strategije Europa 2020. u vezi s klimatskim promjenama i energijom usko povezani s inovacijama u prometu: 20 % manje stakleničkih plinova u odnosu na 1990. godinu, dobivanje 20 % energije iz obnovljivih izvora te povećanje energetske učinkovitosti za 20 %, kao i cilj da se broj poginulih u prometnim nesrećama smanji za 50 % u odnosu na 2001. godinu;
- E. budući da će u stavovima korisnika i u standardima koje oni zahtijevaju trebati postići istinske promjene želi li se znatan broj tvrtki i pružatelja usluga navesti na promjenu vlastitih paradigmi i korištenje inovacijske mogućnosti koje pružaju stvaralačka konvergencija i kreativno razmišljanje opisano u točki 5.3. priopćenja Komisije COM(2012)0501;
- F. budući da su inicijative navedene u Bijeloj knjizi o prometu dobrodošle, osobito one koje se spominju u odjeljku 3.2. (naslovljenom „Inovacije za budućnost” – tehnologija i ponašanje”), zajedno s inicijativama 7 („Multimodalni prijevoz robe: e-teret”) i 22 („Nesmetana mobilnost, od vrata do vrata”);
- G. budući da Europska strategija mora osigurati uspostavu ravnoteže između nastojanja za smanjenjem ekološkog otiska prouzročene prometa i nastojanja za osiguravanjem slobode kretanja u Europskoj uniji kako bi se postigao jedinstven europski prometni prostor koji je intermodalan, međusobno povezan, integriran i učinkovit u upotrebi resursa;
- H. budući da je još u 2012. godini u prometnim nesrećama u Europskoj uniji poginulo više od 31 000 ljudi te ih je više od 1 500 000 ozlijeđeno, u nekim slučajevima teško;
- I. budući da su tehnologije koje će pomoći u ostvarenju ciljeva „Europskog područja prometne sigurnosti” već dostupne, ali nisu uvedene na tržište;

Opća načela

1. ističe da bi europska prometno-tehnološka strategija za održivu europsku mobilnost ubuduće trebala ponajprije promicati kvalitetu usluge, praktičnost za putnike i tvrtke i održivu mobilnost te se rukovoditi ciljevima i zakonodavstvom Unije u vezi sa smanjenjem potrošnje energije, prometne buke, zagađivača zraka, sirovina i emisija stakleničkih plinova do 2020., 2030. i 2050. godine, kao i poboljšanjem zdravlja i kvalitete života, porastom kvalitete usluga, pružanjem sve prilagođenijih rješenja koja su sve više oblikovana prema potrebama korisnika te poboljšanjem sigurnosti;
2. poziva Komisiju i Vijeće da, s obzirom na važnost istraživanja i inovacija za cjelokupno europsko gospodarstvo, prepoznaju važnost inicijative Horizon 2020. i odgovarajuće je financiraju;
3. potvrđuje Komisijin cilj boljeg usklađivanja istraživanja i inovacija u prometu s ciljevima i planovima europske prometne politike za svako područje, no smatra da pristup predložen u priopćenju Komisije treba prilagoditi prioritetima definiranim dalje u tekstu;
4. smatra da bi europska strategija na području prometnih tehnologija trebala obuhvatiti sve regije EU-a kako bi se osigurao učinkovit protok ljudi i roba, a time i stvaranje istinskoga jedinstvenog europskog tržišta;
5. smatra da je učinkovitija, koherentnija i usmjerenija upotreba istraživanja i inovacija u uspostavi i provedbi prometne politike ključna da bi se moglo odgovoriti na nove okolnosti, raskinuti s konvencionalnim načinom razmišljanja i usredotočiti se na inovativne ideje, a time i moći pružiti korisnicima inovativna prometna rješenja koja zadovoljavaju potrebe i ispunjavaju zahtjeve dostupnosti, profitabilnosti, vjerodostojnosti, kvalitete i kontinuiteta;
6. potiče Komisiju da izradi povoljan okvir za istraživanje i inovacije stvaranjem pravednih, učinkovitih i inovativnih sustava cijena za sve oblike mobilnosti i načine prijevoza, osobito putem internalizacije vanjskih troškova, uzimajući u obzir načela „onečišćivač plaća” i „korisnik plaća”;
7. ističe beskorisnost predloženog Komisijina Sustava za praćenje i informiranje o istraživanjima i inovacijama na području prometa (TRIMIS) te ustraje u tome da se u njega uključi korisnička perspektiva jer bi ona poslužila kao idealno sredstvo za otkrivanje prepreka inovacijama uzrokovanih uvriježenim navikama te za uočavanje prilika i poticanje širenja novih mogućnosti usluga s ciljem promicanja i unapređenja promjena u društvenim stajalištima prema održivu prometu;

Utork, 10. rujna 2013.

8. naglašava da će usmjeravanje isključivo na tehnologiju nužno onemogućiti ostvarivanje punog potencijala prometnih inovacija te da može omesti razvoj novih inovativnih ideja; smatra, stoga, da politike Unije trebaju biti tehnološki neutralne s obzirom na alternativne prometne tehnologije („neutralnost tehnologije“), pri čemu o prioritetima i financiranju treba odlučivati na temelju rezultata postignutih tijekom cjelokupnoga životnog ciklusa tehnologija koje se upotrebljavaju na određenim područjima prometa te da nastojanja za harmonizacijom ne smiju biti prepreka razvoju inovativnih ili alternativnih rješenja na području prometa, raznolikosti kombinacije korištenih energenata i upotrebi pametnih komunikacijskih tehnologija;

9. naglašava kako je, radi pomaganja tvrtkama i javnim tijelima da usvoje nova rješenja i inovativne tehnologije, potrebna veća učinkovitost u inovacijskom lancu te da su potrebna veća ulaganja u takve mjere, kao što su gospodarski poticaji za prevladavanje prepreka u primjeni i uvođenju na tržište („obveze u odnosu na cijeli ciklus“); potiče, stoga, Komisiju da poduzme mjere u skladu s njegovom postavkom da za oslobađanje punog inovacijskog potencijala prometnog sektora i pružanje potpore inovativnim aktivnostima treba upotrijebiti i subvencije kako bi se pomoglo u pokretanju novih rješenja na tržištu, njihovu predstavljanju i potpunom primjeni te da odgovarajuća upravljачka i financijska sredstva mogu jamčiti brzu primjenu rezultata istraživanja;

10. smatra da bi sve europske regije i njihova radna snaga trebali iskoristiti prednosti takve strategije te naglašava potrebu za uzimanjem u obzir regionalnih osobitosti i potencijala, osobito u razvoju čistijih načina prijevoza; poziva vlasti na nižim razinama da zajedno s dionicima stvaraju inovacijska partnerstva na području održive mobilnosti;

11. poziva na pružanje snažnije potpore istraživačko-inovacijskim aktivnostima malih i srednjih poduzeća, osobito kroz omogućivanje lakšeg pristupa fondovima EU-a i smanjenje administrativnih opterećenja te ističe važnost stvaranja i održavanja zaposlenosti i održivog rasta putem istraživanja i inovacija;

12. ustraje u tome da ulaganja u okviru strukturnih i investicijskih fondova EU-a otvaraju velike mogućnosti za razvoj pametne specijalizacije na području održive mobilnosti u europskim regijama;

13. potiče nacionalne i regionalne vlasti da osmisle strategije istraživanja i razvoja koje se temelje na konceptu pametne specijalizacije kako bi se osiguralo učinkovitije uvođenje strukturnog financiranja i poboljšala sinergija između ulaganja privatnog i javnog sektora;

14. podsjeća, s tim u vezi, da strategija za inovativnu tehnologiju treba biti osmišljena na temelju karakteristika i razlikovnih značajki dotičnih teritorija, što znači da neće biti dovoljna upotreba jednog pristupa za sve; smatra, na primjer, da regije pogođene posebnim teritorijalnim ograničenjima, kao što su otoci, brdsko-planinska područja, granične i rijetko naseljene regije imaju posebne vrste gospodarskih i drugih potencijala čije ostvarenje zahtijeva odgovarajuća i inovativna rješenja za mobilnost; ističe, u tom smislu, potrebu za izdvajanjem odgovarajućih sredstava za održivu prometnu infrastrukturu;

15. naglašava potrebu za većim pojednostavljenjem administrativnih postupaka za financiranje istraživanja i inovacija na europskoj, nacionalnoj, regionalnoj, lokalnoj i prekograničnoj razini kako bi se uspostavio jasan i transparentan pravni okvir;

16. naglašava kako ne smije biti popuštanja u nastojanjima za smanjenjem broja poginulih i ozlijeđenih na cestama; potiče Komisiju da razmotri i primijeni one prijedloge za poboljšanje sigurnosti na cestama koje je Parlament usvojio velikom većinom glasova;

17. smatra da je promjena u prometnoj tehnologiji ispravna i važna; naglašava, međutim, da se ta promjena ne smije ostvarivati putem zabrana, nego putem poticaja za upotrebu novih tehnologija s niskom potrošnjom resursa;

18. naglašava da ne smije biti zabrana usmjerenih protiv razmišljanja o novim inovativnim prometnim rješenjima ili o tome da se iskušani i ispitani postupci upotrebljavaju u novim kombinacijama;

Utork, 10. rujna 2013.

Opće mjere

19. smatra da se istraživanje i razvoj na području održive mobilnosti treba zasnivati na načelu integracije, osobito kroz dokidanje nepostojećih prekograničnih veza (međuveza), povećanu kompatibilnost između sustava i unutar njega (interoperabilnost), kao i kroz ciljeve postizanja pomaka prema kombinaciji najpogodnijeg i najodrživijeg načina prijevoza za danu rutu (intermodalnost i sumodalnost);

20. podsjeća na potrebu da EU razvije istinski zajedničku prometnu politiku osiguravajući relevantnost prometa unutar europskih regija i između njih te njegovu koherentnost na svim lokalnim, regionalnim i nacionalnim razinama te na razini EU-a; poziva države članice i regije da osiguraju da će kombinacija modela zajamčiti veću usmjerenost na istinski održivu mobilnost;

21. naglašava da se ova strategija mora zasnivati na integracijskom modelu u kojemu se međuregionalnim vezama i nepostojanju prekograničnih veza pridaje najveća važnost, uključujući one u geografski rascjepkanim područjima, i u kojemu inovativna rješenja za multimodalni prijevoz mogu smanjiti regionalne razlike, potaknuti mobilnost radne snage te ojačati teritorijalnu koheziju; svjestan je činjenice da na području prometnih mreža trenutačno postoje značajne razlike između regija te skreće pozornost na potrebu za ulaganjima u održive prometne tehnologije i rješenja u regijama sa specifičnim nepovoljnim okolnostima, uzimajući pri tome u obzir i potencijal Instrumenta za povezivanje Europe;

22. naglašava da se istraživanje i inovacije trebaju usmjeriti i na razvoj održivih infrastrukturnih elemenata za podupiranje prijelaza na uporabu obnovljivih primarnih proizvoda kao što je drvo ili kompozitnih materijala kao što su dijelovi željezničke infrastrukture (npr. stupovi za sustave spojnih vodova ili signalizaciju, građevinski materijal za perone ili mostove); ističe da to obuhvaća i istraživačko-inovacijske aktivnosti usmjerene na razvoj stvari za impregnaciju drvenih pragova koje može poslužiti kao zamjena za kreozot, čija će se upotreba ukinuti 2008. u skladu sa zakonodavstvom EU-a;

23. naglašava da se novi pristupi mobilnosti ne mogu nametati i da postoji potreba, radi promicanja održivijeg ponašanja, za snažnijim istraživačkim nastojanjima na području eko-društvenih znanja te urbanizma i prostornog planiranja, kao i na području tehnologija povezanih s potražnjom za mobilnošću i promjenom ponašanja s ciljem boljeg nadzora prometnih tokova putem, između ostaloga, inovativnih instrumenata za upravljanje mobilnošću, lanaca nesmetane mobilnosti „od vrata do vrata” koji odgovaraju na zahtjeve korisnika, ekoloških i inteligentnih sustava za vožnju i upotrebe informacijskih i komunikacijskih tehnologija za rad u stvarnom vremenu;

24. smatra da je ključno da se lokalne i regionalne vlasti uključe u upravljanje europskom inovacijskom politikom u pogledu prometa i mobilnosti; ističe da te javne vlasti mogu primijeniti svoje iskustvo i stručnost, kako u pitanjima integracijskih tehnologija, infrastrukture, vozila i putnika, tako i u poticanju novih društvenih navika koje se tiču mobilnosti; primjećuje da lokalne i regionalne vlasti mogu uočiti najakutnije probleme mobilnosti te su zadužene za njihovo rješavanje, da one stalno ispituju i uvode dobre prakse i inovativne ideje te da su, s obzirom na različite situacije s kojima se moraju suočavati, posebno dobro upućene u inovacije;

25. naglašava potrebu za istraživanjem poštene intramodalne i intermodalne konkurencije u prometnom sektoru te prepreka koje stvaraju interesne skupine povezane s trenutačnim poslovnim modelima, osobito uključujući istraživanje tehnoloških alata potrebnih za unapređivanje dosljednog i učinkovitog provođenja i nadzora pravila o kabotaži, socijalnih odredbi u cestovnom prometu i radnih uvjeta osoba zaposlenih u tom sektoru;

26. naglašava da su hitno potrebna inovativna rješenja za smanjenje buke svih načina prijevoza, a osobito na njezinu izvoru, kako bi se zaštitilo zdravlje i kvaliteta života građana EU-a i osiguralo da ih stanovništvo prihvati; snažno podsjeća, u tom smislu, na svoju rezoluciju o jedinstvenom europskom prometnom prostoru koja poziva da se do 2020. godine smanje buka i vibracije te potrošnja energije željezničkih vozila za 20 % u odnosu na referentne vrijednosti iz 2010. godine te još jedanput naglašava da bi emisije buke trebale od samoga početka igrati važnu ulogu u razvoju novih tehnologija, strategija i infrastrukture na području prometa;

27. uvjeren je da inovativne tehnologije koje se bave interakcijom između infrastrukture i vozila mogu igrati važnu ulogu u smanjenju broja nesreća, buke i vibracija, potrošnje energije, emisije plinova i utjecaja na klimu;

Utork, 10. rujna 2013.

28. potvrđuje da bi se nastojanja za postizanjem čišće energije namijenjene tehnologijama prijevoza i mobilnosti trebala povezati s učinkovitim konceptima i boljom izradom vozila; naglašava potencijal za energetske uštede upotrebom inovativnih ideja, kao što su mjere za „žetvu energije” koje iskorištavaju mogućnosti sadržane u obnovljivim izvorima energije i upotrebi alternativnih goriva;

29. naglašava potrebu da se ne razmišlja samo o izgradnji nove prometne infrastrukture nego da se, u istraživačkim i razvojnim strategijama, izričito uzimaju u obzir aspekti popravka, održavanja i nadograđivanja (npr. kroz opremanje infrastrukture komponentama za inteligentno upravljanje prometom i tehnologijom „komunikacija automobila s infrastrukturom”);

30. poziva države članice i Komisiju da ulažu u istraživanje inteligentnog prometnog sustava (ITS) te osiguraju njegovo provođenje, pomažući time u smanjivanju prometne gužve, povećanju europske prometne ekološke učinkovitost i poboljšanju sigurnosnih standarda;

31. poziva Komisiju da razmisli o usklađivanju kontejnera i drugih prijevoznih spremnika, kao i dimenzija vozila u svim oblicima prijevoza, radi promicanja cilja interoperabilnosti i intermodalnosti;

32. poziva Komisiju da za države članice osigura priručnik s najboljim primjerima iz prakse za djelovanje u skladu s graničnim vrijednostima utvrđenima direktivom o kvaliteti zraka;

Konkretne mjere

33. potvrđuje važnost istraživanja i inovacija na području individualne mobilnosti i naglašava da ponašanje korisnika prometa ima odlučujuće značenje; poziva na stvaranje poticaja za odabir održivih, fizički aktivnih, sigurnih i zdravih načina prijevoza i mobilnosti s ciljem razvoja inovativnih pristupa koji promiču ekološki prihvatljiv javni prijevoz, hodanje i vožnju bicikla, uzimajući u obzir potrebe i specifičnosti gradskih, prigradskih, međugradskih i ruralnih područja; smatra važnim poboljšanje interoperabilnosti između prijevoznih usluga i smatra da će upravna tijela trebati obratiti posebnu pozornost te hitro reagirati na eventualne tehničke i administrativne probleme koji se mogu pojaviti, pri čemu je cilj početi otvarati tržište prema novim prijevoznim mogućnostima koje odgovaraju gore navedenim karakteristikama;

34. naglašava potrebu da institucije EU-a postave primjere dobre prakse u okviru vlastitih usluga za upravljanje mobilnošću te da se prema trudu koji je za to potreban i njegovim rezultatima odnose transparentno, čineći to svojim zaštitnim znakom;

35. naglašava potrebu za promicanjem uspješnih praksi na području održivog prometa te za pojačavanjem suradnje i razmjene dobrih praksi između regija sa sličnim razvojnim potencijalima; preporučuje da lokalne vlasti nadgrade primjere dobre prakse izgradnjom planova za održivu gradsku mobilnost uz usku suradnju s organizacijama civilnog društva;

36. smatra da bi europski satelitski navigacijski sustavi, kakav je Galileo, trebali biti važan oslonac za razvoj inteligentnog i učinkovitog prometa u Europi;

37. podupire istraživanje i inovacije koji mogu pridonijeti pomaku s koncepta posjedovanja vozila prema nekonvencionalnom korisničkom ponašanju i novim oblicima usluga povezanih s prijevozom, poput zajedničkog korištenja automobila i bicikla; potiče Komisiju da pojača svoje promicanje kolektivnih oblika individualne mobilnosti i individualiziranih javnih i kolektivnih prijevoznih sustava;

38. poziva da se istraživanje proširi na porezno i administrativno područje kako bi se utro put kreativnim poticajima u smislu poreza, naknada i javnih tarifa, usmjerenima i na privatne osobe i na proizvođače ili pružatelje proizvoda, usluga i/ili sadržaja, s ciljem poticanja vožnje bicikla oblicima održive mobilnosti;

39. ističe još jedanput potrebu za poboljšanjem i promicanjem multimodalnog prijevoza kroz integrirane i elektroničke programe pružanja informacija i prodaje karata na temelju sustava otvorenih izvora podataka; ističe da istraživanje i inovacije na tom području trebaju biti posebno usmjerene na nepostojanje prepreka, interoperabilnost, pristupačnost i transparentnost cijena, prilagođenost korisniku i učinkovitost;

Utork, 10. rujna 2013.

40. naglašava potrebu za razvojem inovativnih, dugotrajnih infrastrukturnih rješenja – uključujući snažniji razvoj sustava za pružanje informacija, plaćanje i rezervacije – koja osobito uzimaju u obzir potrebu za ostvarivanjem pristupa bez prepreka za sve putnike, a posebno za osobe s invaliditetom i osobe smanjenje pokretljivosti, kao što su korisnici s invalidskim kolicima, dječjim kolicima, biciklima ili oni s teškom prtljagom;
41. zalaže se da se podaci o redu vožnje i kašnjenjima u javnom prijevozu stave na raspolaganje bez ograničenja, što bi trećim stranama omogućilo razvoj telematskih aplikacija koje putnicima mogu pružiti dodatne praktične pogodnosti, na primjer obavještanje u stvarnom vremenu o načinima dolaska do određenog odredišta korištenjem različitih načina prijevoza ili usporedbu ekoloških otisaka proizvedenih različitim načinima prijevoza pri putovanju na određeno odredište;
42. naglašava da bi, kada je riječ o razvoju inovacija za promet i mobilnost u gradskim i stambenim područjima, naglasak trebalo staviti na zdravlje i kvalitetu života, uključujući pravednu raspodjelu prostora za sve, smanjenje buke i čišći zrak;
43. podsjeća Komisiju na hitnu potrebu za poboljšanjem sigurnosti za sve sudionike u cestovnom prometu, a osobito za najugroženije poput djece, starijih osoba, pješaka, biciklista i osoba s invaliditetom ili osoba sa smanjenom pokretljivošću; podupire projekte istraživanja i inovacija koji kombiniraju tehnološka rješenja s inteligentnim vozačima i njihovim pristupima u ponašanju;
44. smatra kako je radi smanjenja prometnih gužvi u gradskim područjima i jako izgrađenim regijama važno ne samo povećati učinkovitost postojećih prijevoznih sredstava nego i točno definirati, putem tehnološkog napretka, alternativna prometna rješenja i potaknuti njihovu upotrebu;
45. snažno potiče Komisiju na promicanje inovacija na području brodova nulte emisije, osobito trajekata, linijskih brodova za krstarenje i pomorskih brodova, na temelju upotrebe obnovljivih izvora energije vjetra, sunca i valova te uz povezivanje s tehnologijama gorivih članaka;
46. poziva Komisiju da usmjeri istraživačka nastojanja na daljnje smanjenje utjecaja emisija iz svih načina prijevoza na zdravlje i klimu;
47. smatra da koherentna i učinkovita europska prometno-tehnološka strategija mora biti u skladu sa strategijom EU 2020. (COM(2010)2020) i ciljevima za smanjenja vrijednosti iz 1990. godine, kao i u potpunoj suglasnosti s Bijelom knjigom o prometu iz 2011., „Planom za jedinstveni europski prometni prostor – ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima” (COM(2011)0144), u smislu teritorijalne kohezije i uravnoteženog razvoja; smatra da bi ona trebala omogućiti smanjenje potrošnje energije, prometne buke, prometnih potreba, zagađivača zraka i emisija stakleničkih plinova; ustraje na tome da će EU, želi li ostvariti te ishode, morati postaviti čvrste ciljeve za 2020., 2030. i 2050. godinu;
48. naglašava potrebu za jačanjem istraživanja i inovacija na području unutarnje plovidbe, osobito s ciljem razvoja čistih plovila i tehnologija prilagođenih plovidbi brodova niskog gaza, kao što su brodovi prilagođeni riječnoj plovidbi za održivu unutarnju plovidbu, što bi omogućilo postizanje ušteda u infrastrukturi unutarnjih plovni putova;
49. pozdravlja Komisijin prijedlog za uspostavu Sustava za praćenje i informiranje o istraživanjima i inovacijama u prometu (TRIMIS); naglašava važnost pružanja redovitih, besplatnih, lako dostupnih i pouzdanih informacija regionalnim kreatorima politika; žali zbog činjenice da je i dalje veoma teško ostvariti pristup informacijama u vezi sa sredstvima EU-a za prometne projekte;
50. preporučuje da Komisija izradi inicijative za utvrđivanje i nagrađivanje programa održivoga urbanog razvoja po uzoru, primjerice, na nagrade RegioStars;
51. naglašava da se sveobuhvatnoj europskoj strategiji mora pružiti potpora po načelu „odozdo prema gore” kroz dobro pripremljene integrirane prometne strategije lokalnih i regionalnih vlasti te nacionalnih vlada; zauzima stajalište da je izradu takvih strategija potrebno poduprijeti kroz europske fondove;
52. smatra da se sve javne potpore trebaju pružati u skladu s odgovarajućim europskim zakonodavstvom o državnim potporama, uključujući pravila o istraživačkim, razvojnim i inovacijskim djelatnostima te o financiranju prometnih djelatnosti i infrastrukture; zauzima stajalište, međutim, da bi pravila o državnim potporama EU-a trebala uzeti u obzir i specifične nepovoljne okolnosti u određenim regijama;

Utork, 10. rujna 2013.

53. ističe potrebu da Komisija unaprijedi svoje aktivnosti na području prijenosa znanja proizišlih iz istraživačkih i inovacijskih djelatnosti na zainteresirane korisnike (na primjer mala i srednja poduzeća ili znanstvene institute) stvaranjem objedinjene baze podataka s jasno kategoriziranim pregledom svih projekata istraživanja i inovacija koje financira EU;
54. naglašava važnost novih inicijativa kao što su udruživanje prometnih i logističkih kapaciteta s ciljem učinkovitijeg prijevoza roba; poziva Komisiju da se pozabavi mogućim preprekama takvim inicijativama;
55. naglašava važnost emisijskih normi za određene načine prijevoza, tj. automobile; zauzima stajalište da bi sličan pristup trebalo istražiti i za zrakoplovstvo i brodove;
56. podupire daljnja istraživanja i inovacije na području sigurnosnih rješenja za prometni sektor, pod uvjetom da se poštuje načelo proporcionalnosti, nediskriminacije i zaštite podataka;
57. podupire i zalaže se za pristup koji je predložila Komisija s mjerama za europsku prometno-tehnološku strategiju; naglašava, međutim, da to ne pruža pravnu osnovu za delegirane i slične pravne akte, nego da Komisija mora predložiti mjere za usvajanje postupkom suodlučivanja;
58. poziva Komisiju da u pripremi europskog strateškog prometno-tehnološkog plana i opcija za daljnje djelovanje uzme u obzir prioritete utvrđene u ovom izvješću;

o

o o

59. nalaže svojem predsjedniku da ovu Rezoluciju proslijedi Vijeću i Komisiji.

P7_TA(2013)0344

Uspješan rad unutarnjeg energetskeg tržišta

Rezolucija Europskog parlamenta od 10. rujna 2013. o boljem funkcioniranju unutarnjeg energetskeg tržišta (2013/2005(INI))

(2016/C 093/02)

Europski parlament,

- uzimajući u obzir Komunikaciju Komisiju naslovljenu „Kako osigurati funkcioniranje unutarnjeg energetskeg tržišta” i popratne radne dokumente (COM(2012)0663),
- uzimajući u obzir svoje stajalište od 12. ožujka 2013. o prijedlogu Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o smjernicama za transeuropsku energetskeg infrastrukturu kojom se Odluka br. 1364/2006/EZ stavlja izvan snage ⁽¹⁾,
- uzimajući u obzir Uredbu (EU) br. 994/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. listopada 2010. o mjerama zaštite sigurnosti opskrbe plinom kojom se Odluka Vijeća 2004/67/EZ stavlja izvan snage ⁽²⁾,

⁽¹⁾ Usvojeni tekst, P7_TA(2013)0061.

⁽²⁾ SL L 295, 12.11.2010., str. 1.