

Miercuri, 11 martie 2009

44. invită Comisia să integreze în politica sa comună externă, comercială și de vecinătate măsuri care pot contribui la promovarea la nivel mondial a unei decuplări a creșterii economice de consumul de petrol;

45. subliniază, în special, faptul că nu s-a acordat încă destulă atenție și nu s-a discutat suficient în cadrul Uniunii Europene pe marginea consecințelor geopolitice ale modificărilor cadrului global asupra siguranței energetice internaționale și pe marginea urmărilor pentru viitoarea politică economică internațională; este încredințat că menținerea soluțiilor naționale trebuie înlocuită cu noi forme de cooperare între Uniunea Europeană, Statele Unite, Rusia și China la nivel politic și economic, care trebuie de asemenea instituționalizate pe termen mediu;

*

* *

46. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului, Comisiei și guvernelor și parlamentelor statelor membre.

Ecologizarea transportului și internalizarea costurilor externe

P6_TA(2009)0119

Rezoluția Parlamentului European din 11 martie 2009 referitoare la ecologizarea transportului și internalizarea costurilor externe (2008/2240(INI))

(2010/C 87 E/14)

Parlamentul European,

- având în vedere comunicarea Comisiei din 8 iulie 2008 intitulată „Ecologizarea transporturilor” (COM(2008)0433),
- având în vedere comunicarea Comisiei din 8 iulie 2008 intitulată „Strategie pentru punere în aplicare a internalizării costurilor externe” (COM(2008)0435),
- având în vedere comunicarea Comisiei din 8 iulie 2008 intitulată „Măsuri de reducere a zgomotului feroviar la nivelul parcului existent” (COM(2008)0432),
- având în vedere rezoluția sa din 12 iulie 2007 privind „Pentru o Europă în mișcare - Mobilitate durabilă pentru continentul nostru” ⁽¹⁾,
- având în vedere rezoluția sa din 11 martie 2008 privind politica europeană în domeniul transportului durabil, ținând seama de politicile europene în domeniul energiei și al mediului ⁽²⁾,
- având în vedere articolul 45 din Regulamentul său de procedură,
- având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism (A6-0055/2009),

⁽¹⁾ JO C 175 E, 10.7.2008, p. 556.

⁽²⁾ Texte adoptate, P6_TA(2008)0087.

Miercuri, 11 martie 2009

- A. întrucât obiectivele Uniunii Europene vizează reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră cu 20 %, creșterea gradului de utilizare a surselor de energie regenerabile cu 20 % și reducerea consumului de energie cu 20 %, toate acestea până în 2020;
- B. întrucât, în ceea ce privește ecologizarea transportului, Comisia a formulat o serie de sugestii în scopul combaterii schimbărilor climatice, o comunicare privind internalizarea costurilor externe, pentru toate modurile de transport, o comunicare privind reducerea zgomotului feroviar, precum și o propunere legislativă specifică referitoare la revizuirea taxelor aplicabile vehiculelor grele de marfă;
- C. întrucât la articolul 11 al treilea și al patrulea paragraf din Directiva „Eurovigneta” ⁽¹⁾, astfel cum a fost modificată în 2006, se prevede, încă din 2006, că: „După examinarea tuturor opțiunilor, inclusiv costurile legate de protecția mediului, zgomot, congestiile de trafic și sănătate, Comisia prezintă, până la 10 iunie 2008, un model general aplicabil, transparent și inteligibil pentru evaluarea tuturor costurilor externe pentru a servi ca bază pentru viitoare calcule ale tarifelor de utilizare a infrastructurilor. Acest model este însoțit de o analiză de impact a internalizării costurilor externe pentru toate modurile de transport și o strategie pentru punerea treptată în aplicare a modelului pentru toate modurile de transport; Raportul și modelul sunt însoțite, dacă este cazul, de propuneri pentru Parlamentul European și Consiliu privind revizuirea viitoare a prezentei directive”;
- D. întrucât internalizarea trebuie integrată într-o politică mai cuprinzătoare de promovare a co-modalității și într-un sistem de transport sustenabil, această politică trebuind să cuprindă, de asemenea, promovarea cercetării, finanțarea infrastructurii, deschiderea piețelor și standardizarea; întrucât, cu toate acestea, aceste semnale de prețuri nu vor fi suficiente prin ele însele pentru a schimba comportamentul utilizatorilor, dacă acestora din urmă nu li se oferă și alternativele de care au nevoie (automobile mai puțin poluante, forme de transport alternative etc.);
- E. întrucât, deși Comisia a prezentat într-un mod convingător prejudiciile aduse de zgomotul feroviar sănătății populației, în inițiativa sa privind reducerea zgomotului feroviar accentul se pune numai pe necesitatea post-echipării vagoanelor de marfă cu frâne silențioase,

Ecologizarea transporturilor

1. salută Comunicarea Comisiei intitulată „Ecologizarea transporturilor”, considerând-o un prim pas parțial important spre o analiză cuprinzătoare în vederea organizării transportului în condiții mai ecologice pentru toate modurile de transport, precum și o recunoaștere a importanței și a necesității de a eficientiza transporturile, în contextul luptei împotriva schimbărilor climatice;
2. subliniază beneficiul major al mobilității pentru calitatea vieții cetățenilor, pentru dezvoltare și ocuparea forței de muncă în Uniunea Europeană, pentru coeziunea socio-economică și teritorială, pentru comerțul cu țările terțe, precum și pentru întreprinderile și angajații care lucrează direct sau indirect în sectorul transporturilor și în logistică;
3. recunoaște că, pe lângă efectele pozitive și caracterul indispensabil pentru dezvoltarea economică și coeziunea economică și socială a Uniunii Europene, mobilitatea are, de asemenea, efecte negative asupra naturii și ființelor umane și sprijină prin urmare continuarea organizării politicii europene în domeniul transporturilor într-un mod care să respecte mediul înconjurător, în vederea eliminării sau cel puțin a reducerii efectelor negative ale transportului, în conformitate cu obiectivele Uniunii pentru 2020 de combatere a încălzirii globale, ținând cont, în același timp, de interesele legitime ale cetățenilor și ale întreprinderilor în ceea ce privește mobilitatea;
4. salută faptul că, în comunicarea sa, Comisia a realizat un „inventar” al măsurilor întreprinse până în prezent de Uniunea Europeană în favoarea unei politici durabile în domeniul transporturilor;
5. regretă că Comisia nu a prezentat un plan integrat pentru ecologizarea transportului, care să vizeze toate sectoarele de transport; constată că Comisia a adoptat deja inițiative preliminare care ar trebui, în ultimă instanță, să conducă la o strategie cuprinzătoare de internalizare a costurilor externe pentru toate modurile de transport și că, până în prezent, aceasta:

⁽¹⁾ Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului, din 17 iunie 1999, de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri (JO L 187, 20.7.1999, p. 42).

Miercuri, 11 martie 2009

- a adoptat o abordare fragmentată, prezentată într-un manual, pentru estimarea costurilor externe ale transportului, precum și pentru internalizarea costurilor în sectoare specifice (a se vedea „Manualul pentru estimarea costurilor externe în sectorul transporturilor”),
 - a înaintat o propunere de modificare a Directivei 1999/62/CE („Eurovigneta”) menită să permită statelor membre să aplice taxe pentru costurile externe generate de vehiculele grele de marfă, în conformitate cu articolul 11 din directiva respectivă;
 - a propus taxarea costurilor externe generate de zgomotul trenurilor prin impunerea unor taxe de utilizare a infrastructurii diferențiate în funcție de nivelul de zgomot;
6. prin urmare, solicită Comisiei să elaboreze măsurile și instrumentele necesare, care să vizeze toate modurile de transport, pentru ecologizarea transportului, cu respectarea convențiilor internaționale în vigoare și a acțiunilor deja întreprinse în diverse sectoare de transport; solicită, de asemenea, Comisiei să efectueze, în sensul propunerilor făcute, studii fundamentate științific privind impactul individual al măsurilor luate și efectele acestora asupra concurenței din domeniul transporturilor pentru fiecare mod de transport, precum și impactul asupra costurilor mobilității și asupra competitivității, precum și să prezinte un plan integrat pentru ecologizarea transportului, însoțit de propuneri legislative concrete;

Internalizarea costurilor externe

7. ia act de faptul că, în comunicarea sa privind strategia pentru punerea în aplicare a internalizării costurilor externe, Comisia nu a îndeplinit obligația impusă de Parlament și Consiliu în temeiul articolului 11 din Directiva „Eurovigneta”, astfel cum a fost modificată, întrucât Comisia – după cum ea însăși admite – nu a elaborat și nu a prezentat niciun model general aplicabil, transparent și inteligibil pentru evaluarea costurilor externe, deoarece nu a analizat impactul fiecărui mod de transport și, la modul concret, nu a prezentat decât o strategie pentru vehiculele grele de marfă, ca o primă etapă în cadrul unei implementări progresive a modelului pentru toate modurile de transport;
8. constată că, în comunicarea sa, Comisia face pe larg referire la Manualul publicat în ianuarie 2008 privind calcularea costurilor externe, manual care cuprinde cele mai recente cunoștințe științifice privind calcularea costurilor externe în sectorul transporturilor;
9. constată că, în comunicarea sa, Comisia a prezentat justificări plauzibile din punct de vedere științific pentru introducerea unui tarif pentru diferitele costuri externe cu privire la diversele moduri de transport, adoptând o așa-zisă „propunere pragmatică bazată pe costul mediu”; în general susține baza de plecare a Comisiei pentru calcularea costului social marginal, în conformitate cu Cartea albă privind transportul din 2001;
10. constată că, în comunicarea sa și în propunerea de directivă de modificare a Directivei 1999/62/CE (Directiva Eurovigneta) Comisia ia în calcul în mod explicit principiul „poluatorul plătește”, enunțat în articolul 175 alineatul (5) din tratat; cu toate acestea, solicită Comisiei ca, în cadrul viitoarelor măsuri adoptate în vederea internalizării costurilor externe, să țină cont de toate formele de internalizare a costurilor externe deja existente, cum ar fi taxele asupra combustibililor și taxele de drum;
11. invită Comisia ca, atunci când mai prezintă propuneri de ecologizare a sectorului transportului, să includă evaluările referitoare la efectele concurenței dintre diferitele moduri de transport și efectele conexe sociale și de mediu, astfel cum s-a procedat în cazul propunerii de modificare a Directivei 1999/62/CE (Directiva Eurovigneta), precum și să includă costurile mobilității și ale competitivității;
12. regretă faptul că Comisia nu a propus măsuri de atenuare a efectelor provocate de distanțele mai mari apărute odată cu extinderea UE și nu a făcut nici o previziune cu privire la consecințele aplicării acestora, în special în statele membre în care există bariere geografice și cele care nu au încă alternative multimodale; solicită, prin urmare, Comisiei să remedieze aceste deficiențe ca parte a viitoarei revizuirii a Rețelelor transeuropene de transport (TEN-T);

Miercuri, 11 martie 2009

13. încurajează Comisia, în acest scop, să prezinte o propunere suplimentară privind coridoarele de mobilitate multimodale („coridoare verzi”) ca parte a revizuirii TEN-T, compensând sarcinile impuse de prezenta propunere prin înlăturarea obstacolelor care afectează accesibilitatea și mobilitatea;

14. solicită Comisiei ca, în primul rând, să prezinte în cel mai scurt timp propuneri concrete privind toate modurile de transport și, în al doilea rând, să-și îndeplinească sarcinile care decurg din articolul 11 din Directiva „Eurovigneta” astfel cum a fost modificată, prin prezentarea unui plan cuprinzător în vederea calculării și contabilizării costurilor externe și a estimării consecințelor acestor costuri, pe baza unui model inteligibil;

Reducerea zgomotului în transportul feroviar

15. recunoaște că, în Comunicarea sa intitulată „Măsuri de reducere a zgomotului feroviar la nivelul parcului existent”, Comisia a reacționat la urgența reducerii poluării fonice la care este supusă populația care locuiește în proximitatea rețelelor feroviare, în special a poluării fonice cauzate de vagoanele de marfă;

16. subliniază că post-echiparea vagoanelor la costuri rezonabile presupune înlăturarea obstacolelor tehnice existente, precum și eliminarea sarcinilor administrative din certificatele relevante cât mai curând posibil și înainte de adoptarea oricărei măsuri legislative obligatorii;

17. solicită Comisiei să prezinte o propunere de directivă privind aplicarea unor tarife de acces pe căile feroviare, diferențiate în funcție de nivelul de zgomot, pentru locomotive și vagoane, în vederea creării cât mai rapide de stimulente pentru reechiparea parcului feroviar cu vehicule silențioase prin înlocuirea saboșilor de frână; consideră că, în cazurile în care este necesar, ar trebui să se țină seama și de măsurile pe termen scurt și nici o măsură legislativă nu ar trebui să aibă consecințe negative asupra sectorului feroviar în cadrul concurenței intermodale;

18. așteaptă din partea Comisiei să prezinte în propunerea sa o modalitate practică de a garanta, prin alocarea fondurilor, că o asemenea rețehnologizare nu se va limita la vagoanele întreprinderilor de transport feroviar, ci se va extinde și la vagoanele care aparțin altor societăți, dar care sunt operate de întreprinderile feroviare;

*

* *

19. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului și Comisiei, precum și guvernelor și parlamentelor statelor membre.

Contribuția la Consiliul European din primăvara anului 2009 în legătură cu Strategia de la Lisabona

P6_TA(2009)0120

Rezoluția Parlamentului European din 11 martie 2009 referitoare la contribuția la Consiliul European din primăvara anului 2009 în legătură cu Strategia de la Lisabona

(2010/C 87 E/15)

Parlamentul European,

— având în vedere Comunicarea Comisiei din 16 decembrie 2008 intitulată „Raport de execuție pentru programul comunitar de la Lisabona 2008 - 2010” (COM(2008)0881) și Recomandarea Comisiei din 28 ianuarie 2009 în vederea unei recomandări a Consiliului cu privire la actualizarea în 2009 a orientărilor generale ale politicilor economice ale statelor membre și ale Comunității și cu privire la aplicarea politicilor de ocupare a forței de muncă ale statelor membre (COM(2009)0034),

— având în vedere cele 27 de programe naționale de reformă, pregătite în conformitate cu Strategia de la Lisabona, prezentate de statele membre,