

Marți, 10 septembrie 2013

I

(Rezoluții, recomandări și avize)

REZOLUȚII

PARLAMENTUL EUROPEAN

P7_TA(2013)0339

O strategie europeană în domeniul tehnologiilor de transport pentru mobilitatea sustenabilă a Europei în viitor

Rezoluția Parlamentului European din 10 septembrie 2013 referitoare la promovarea unei strategii europene în domeniul tehnologiilor de transport pentru mobilitatea sustenabilă a Europei în viitor (2012/2298(INI))

(2016/C 093/01)

Parlamentul European,

- având în vedere comunicarea Comisiei intitulată „Cercetarea și inovarea pentru mobilitatea europeană a viitorului – elaborarea unei strategii europene privind tehnologiile de transport” (COM(2012)0501),
 - având în vedere comunicarea Comisiei intitulată „Orizont 2020 – Programul-cadru pentru cercetare și inovare” (COM(2011)0808),
 - având în vedere cartea albă a Comisiei intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” (COM(2011)0144),
 - având în vedere comunicarea Comisiei intitulată „Europa 2020 – O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii” (COM(2010)2020),
 - având în vedere Rezoluția sa din 27 septembrie 2011 referitoare la siguranța rutieră în Europa 2011-2020 ⁽¹⁾,
 - având în vedere articolul 48 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism și avizul Comisiei pentru dezvoltare regională (A7-0241/2013),
- A. întrucât Comisia a identificat deficiențele sistemului european de inovare în domeniul transporturilor;
- B. întrucât investițiile în cercetarea și inovarea din sectorul transporturilor reprezintă deopotrivă o investiție în economie și crearea de locuri de muncă, putând exercita astfel o triplă acțiune;
- C. întrucât inovarea este esențială pentru a crea un sistem de transport mai inteligent și mai sigur pentru cetățeni, pentru a face față provocărilor legate de mediul înconjurător cu care se confruntă sectorul transporturilor și pentru realizarea unei economii cu emisii scăzute de carbon;

⁽¹⁾ JO C 56 E, 26.2.2013, p. 54.

Marți, 10 septembrie 2013

- D. întrucât obiectivele strategiei Europa 2020 în materie de schimbări climatice și energie sunt strâns legate de inovarea în domeniul transporturilor: cu 20 % mai puține emisii de gaze cu efect de seră decât în 1990, 20 % din energie obținută din surse regenerabile și o creștere cu 20 % a eficienței energetice, precum și un obiectiv de reducere cu 50 % a numărului de decese cauzate de accidentele rutiere față de anul 2001;
- E. întrucât o schimbare reală a atitudinii utilizatorilor și a nivelurilor de exigență este esențială pentru a oferi stimulul de care au nevoie multe întreprinderi și furnizori de servicii pentru a-și modifica paradigmele și a valorifica posibilitățile de inovare pe care le oferă convergența creativă și combinațiile neconvenționale descrise în secțiunea 5.3 din Comunicarea Comisiei (COM(2012)0501);
- F. întrucât sunt apreciate inițiativele stabilite în cartea albă privind transporturile, în special cele menționate la secțiunea 3.2 (intitulată „Inovând pentru viitor – tehnologii și comportamente”), alături de inițiativele 7 („Transportul multimodal de mărfuri: e-Freight”) și 22 („Mobilitate neîntreruptă din poartă în poartă”);
- G. întrucât strategia europeană trebuie să asigure un echilibru între eforturile de reducere a impactului transporturilor asupra mediului și eforturile de garantare a libertății de circulație în Uniunea Europeană, vizând crearea unui spațiu european unic al transporturilor intermodal, interconectat, integrat și eficient din punct de vedere al utilizării resurselor;
- H. întrucât în anul 2012, peste 31 000 de oameni au murit în accidente pe șoselele din Uniunea Europeană, iar numărul persoanelor grav vătămate a depășit 1 500 000;
- I. întrucât există deja tehnologii care contribuie la realizarea obiectivelor legate de „Spațiul european pentru siguranță rutieră”, dar care nu sunt încă introduse pe piață,

Principii generale

1. subliniază faptul că o strategie europeană privind tehnologiile de transport pentru mobilitatea sustenabilă a Europei în viitor trebuie să promoveze în primul rând calitatea serviciilor, confortul pasagerilor și al întreprinderilor și utilizarea mobilității sustenabile, precum și faptul că ar trebui să aibă la bază obiectivele și legislația Uniunii privind reducerea consumului de energie, a zgomotelor cauzate de trafic, a poluanților atmosferici, a materiilor prime și a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2020, 2030 și 2050, precum și îmbunătățirea sănătății și calității vieții, creșterea calității serviciilor, oferirea de soluții tot mai personalizate și adaptate în tot mai mare măsură la nevoile utilizatorilor și îmbunătățirea siguranței și securității;
2. invită Comisia și Consiliul să recunoască semnificația inițiativei Orizont 2020 având în vedere importanța cercetării și inovării (C&I) pentru întreaga economie europeană și să asigure o finanțare suficientă;
3. confirmă obiectivul Comisiei de a alinia mai bine cercetarea și inovarea în domeniul transporturilor la obiectivele politicii europene în acest domeniu și la foile de parcurs aferente fiecărui sector, însă este de opinie că abordarea propusă în comunicarea Comisiei trebuie adaptată în funcție de prioritățile definite în continuare;
4. consideră că o strategie europeană în domeniul tehnologiilor de transport ar trebui să acopere toate regiunile UE pentru a asigura o circulație eficientă a persoanelor și a bunurilor și implicit pentru realizarea unei adevărate piețe unice europene;
5. consideră că o utilizare mai eficientă, mai coerentă și punctuală a cercetării și inovării în stabilirea și implementarea politicii în domeniul transporturilor este esențială pentru a putea răspunde noilor realități și pentru a permite o desprindere de gândirea convențională, dar și pentru ca atenția să fie îndreptată asupra unor idei novatoare, cu scopul de a le putea oferi utilizatorilor soluții inovatoare de transport care răspund nevoilor și îndeplinesc condițiile de accesibilitate, rentabilitate, credibilitate, calitate și continuitate;
6. încurajează Comisia să creeze un cadru favorabil cercetării și inovării prin elaborarea de sisteme echitabile, eficiente și inovatoare de stabilire a prețurilor pentru toate modurile de transport și mobilitate, în special prin internalizarea costurilor externe, luând în considerare principiile „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește”;
7. susține utilitatea Sistemului de monitorizare și informare pentru cercetarea și inovarea în sectorul transporturilor (TRIMIS) propus de Comisie și pledează pentru integrarea viziunii utilizatorilor în sistem ca instrument ideal pentru detectarea barierelor pe care obișnuința le ridică în calea inovării, identificarea oportunităților și diseminarea noilor posibilități de servicii care promovează și favorizează modificarea atitudinii sociale în raport cu transportul sustenabil;

Mărti, 10 septembrie 2013

8. subliniază faptul că predefinirea standardelor tehnologice periclitează exploatarea pe deplin a potențialului de inovare în sectorul transporturilor și poate împiedica dezvoltarea de idei noi și inovatoare; consideră, prin urmare, că politicile Uniunii ar trebui să fie neutre în ceea ce privește tehnologiile alternative în domeniul transporturilor („neutralitate tehnologică”), prioritățile și finanțarea alocată fiind stabilite pe baza rezultatelor aferente întregului ciclu de viață al tehnologiilor utilizate în domenii specifice ale transporturilor, precum și faptul că eforturile de armonizare nu trebuie să reprezinte un obstacol în calea dezvoltării de soluții inovatoare și alternative în domeniul transporturilor sau a diversității mixului energetic și a dezvoltării de tehnologii inteligente de comunicații;

9. subliniază faptul că pentru a ajuta întreprinderile și organismele publice să absoarbă noi soluții și tehnologii inovatoare, trebuie să existe mai multă eficiență în lanțul inovării și sunt necesare mai multe investiții în măsuri precum stimulentele economice pentru a elimina barierele din calea implementării și asimilării pe piață (angajamente care acoperă întregul ciclu); încurajează, așadar, Comisia să dea curs ideii sale potrivit căreia pentru eliberarea întregului potențial de inovare al sectorului transporturilor și sprijinirea întreprinderilor inovatoare, ar trebui ca subvențiile să fie folosite și pentru lansarea de noi soluții pe piață, demonstrarea acestora și implementarea lor integrală, iar instrumentele adecvate de gestionare și finanțare pot garanta transpunerea rapidă a rezultatelor cercetării;

10. consideră că toate regiunile europene și birourile lor de plasare a forței de muncă ar trebui să profite de pe urma unei astfel de strategii și subliniază că este necesar să se țină seama de caracteristicile specifice și de potențialul de la nivel regional, în special în ceea ce privește dezvoltarea unor moduri de transport mai puțin poluante; invită autoritățile de la nivelurile subsidiare să creeze, alături de părțile interesate, parteneriate pentru inovare în domeniul mobilității sustenabile;

11. solicită un sprijin mai puternic pentru activitățile de cercetare și inovare desfășurate de întreprinderile mici și mijlocii (IMM-uri), în special sub forma unui acces mai facil la finanțarea UE și a reducerii sarcinilor administrative, și subliniază importanța creării și menținerii locurilor de muncă și a creșterii sustenabile prin cercetare și inovare;

12. afirmă că investițiile din cadrul fondurilor structurale ale UE și al fondurilor de investiții ar putea crea mari oportunități în regiunile europene pentru dezvoltarea specializării inteligente în domeniul mobilității durabile;

13. încurajează autoritățile naționale și regionale să elaboreze strategii în materie de cercetare și dezvoltare bazate pe conceptul de specializare inteligentă, în vederea eficientizării utilizării fondurilor structurale și a intensificării sinergiilor dintre investițiile din sectorul public și privat;

14. reamintește, în această privință, că o strategie privind tehnologia inovatoare trebuie concepută pe baza caracteristicilor și particularităților teritoriilor în cauză, ceea ce înseamnă că o abordare universal valabilă nu va fi suficientă; consideră, de exemplu, că regiunile afectate de constrângeri teritoriale specifice, cum ar fi cele insulare, cele muntoase, cele ultraperiferice și cele slab populate, au anumite tipuri de potențial economic sau de altă natură pentru a cărui exploatare este nevoie de soluții adecvate și inovatoare în materie de mobilitate; subliniază, în acest context, necesitatea alocării unor resurse adecvate pentru o infrastructură de transport sustenabilă;

15. insistă asupra necesității de a simplifica în continuare procedurile administrative pentru finanțarea cercetării și a inovării la nivel european, național, regional, local și transfrontalier, pentru a crea un cadru juridic clar și transparent;

16. subliniază că nu trebuie diminuate eforturile de reducere a numărului de persoane decedate și vătămate în traficul rutier; îndeamnă Comisia să analizeze și să pună în aplicare propunerile adoptate cu o mare majoritate de Parlament privind îmbunătățirea siguranței rutiere;

17. consideră că o schimbare în domeniul tehnologiilor de transport este corectă și importantă; subliniază, însă, că această schimbare nu trebuie să se producă prin interdicții, ci prin stimulente care să încurajeze utilizarea de noi tehnologii eficiente din punctul de vedere al utilizării resurselor;

18. subliniază că nu trebuie să existe delict de opinie în ceea ce privește noile soluții de transport inovatoare sau utilizarea procedurilor încercate și testate în noi combinații;

Marți, 10 septembrie 2013

Măsuri cu caracter general

19. consideră că cercetarea și inovarea în domeniul mobilității sustenabile ar trebui să se bazeze pe principiul integrării, în special prin eliminarea legăturilor-lipsă la nivel transfrontalier (interconexiuni), o compatibilitate sporită între sisteme și în cadrul acestora (interoperabilitate) și prin obiectivele de realizare a unei treceri la o combinație dintre cele mai adecvate și sustenabile moduri de transport pe un anumit traseu (intermodalitate și comodalitate);

20. reamintește că UE trebuie să dezvolte o politică comună veritabilă în domeniul transporturilor, care să asigure disponibilitatea transporturilor adecvate în cadrul regiunilor europene și între ele și coerența lor la nivel local, regional, național și european; invită statele membre și regiunile să se asigure că modelele combinate reflectă o mai mare prioritate acordată unei mobilități cu adevărat durabile;

21. subliniază că această strategie trebuie să aibă la bază un model integrator în cadrul căruia să se acorde cea mai mare importanță conexiunilor interregionale și legăturilor transfrontaliere care lipsesc, inclusiv în regiunile fragmentate geografic, și că soluțiile inovatoare vizând transportul multimodal pot reduce inegalitățile de la nivel regional, pot stimula mobilitatea forței de muncă și pot consolida coeziunea teritorială; ține cont de faptul că în prezent există diferențe considerabile în materie de rețele de transport între regiuni și atrage atenția asupra necesității investițiilor în tehnologii și soluții sustenabile de transport în regiunile care prezintă dezavantaje specifice, ținându-se seama totodată de potențialul mecanismului Conectarea Europei;

22. subliniază că cercetarea și inovarea ar trebui să fie axată, de asemenea, pe dezvoltarea unor elemente de infrastructură sustenabile care să sprijine tranziția către utilizarea produselor primare regenerabile cum ar fi lemnul sau a materialelor compuse precum componentele infrastructurii feroviare (de exemplu stâlpi pentru sisteme catenare sau semnalizare, materiale de construcții pentru platforme sau poduri); subliniază că aici sunt incluse și activitățile de cercetare și inovare vizând dezvoltarea unei substanțe pentru impregnarea traverselor de lemn care să poată fi folosită ca o alternativă la creozot, a cărui utilizare va fi interzisă din 2018 în conformitate cu legislația UE;

23. subliniază că noile concepte de mobilitate nu pot fi impuse și că pentru promovarea unui comportament mai sustenabil sunt necesare eforturi suplimentare de cercetare în legătură cu cunoștințele ecosociale, urbanismul și amenajarea teritoriului și cu tehnologiile din domeniul cererii de mobilitate și schimbările de comportament care vizează un mai bun control al fluxurilor de transport, printre altele prin instrumente inovatoare de gestionare a mobilității, lanțuri neîntrerupte de mobilitate din poartă în poartă care corespund cerințelor utilizatorilor, sisteme de condus ecologic și inteligent și utilizarea tehnologiilor informației și comunicațiilor în timp real;

24. consideră fundamentală implicarea autorităților locale și regionale în guvernanța europeană a politicii de inovare în domeniul transportului și al mobilității; subliniază că aceste autorități publice își pot pune la dispoziție experiența și cunoștințele atât în domeniul integrării tehnologiilor, infrastructurilor, vehiculelor și pasagerilor, cât și în promovarea noilor comportamente sociale în materie de mobilitate; remarcă faptul că autoritățile locale și regionale pot identifica și sunt însărcinate să gestioneze cele mai stringente probleme de mobilitate, că ele experimentează în permanență și introduc bune practici și idei inovatoare și, dată fiind diversitatea situațiilor cu care se confruntă, sunt foarte familiarizate cu aspectele legate de inovare;

25. subliniază necesitatea cercetărilor legate de concurența loială intramodală și intermodală în sectorul transporturilor, precum și de barierele generate de interesele legate de actualele modele de afaceri, inclusiv îndeosebi a cercetărilor privind instrumentele tehnologice necesare pentru îmbunătățirea aplicării și controlării consecvente și efective a normelor în materie de cabotaj, a prevederilor sociale în transportul rutier și a condițiilor de muncă ale persoanelor care lucrează în sector;

26. subliniază că sunt necesare urgent soluții inovatoare pentru reducerea zgomotelor cauzate de toate modurile de transport, în special la sursă, cu scopul de a proteja sănătatea și calitatea vieții cetățenilor UE și de a asigura acceptarea acestora de către populație; reamintește cu insistență, în acest context, rezoluția sa referitoare la spațiul european unic al transporturilor, în care s-a solicitat o reducere, până în 2020, a zgomotelor și vibrațiilor produse de vehiculele feroviare și a consumului de energie al acestora cu 20 % față de valorile din 2010 și subliniază încă o dată că emisiile de zgomote ar trebui, încă de la început, să joace un rol important în dezvoltarea de noi tehnologii, strategii și infrastructuri în domeniul transporturilor;

27. este convins de faptul că tehnologiile inovatoare care abordează interacțiunea dintre infrastructuri și vehicule poate juca un rol important în reducerea accidentelor, zgomotelor și vibrațiilor, consumului de energie, emisiilor de gaze și impactului asupra climei;

Măști, 10 septembrie 2013

28. confirmă faptul că eforturile depuse pentru realizarea unor energii mai curate pentru transporturi și tehnologiile de mobilitate ar trebui să fie legate de concepte mai eficiente și de o mai bună proiectare a vehiculelor; subliniază potențialul unor economii de energie prin utilizarea de idei inovatoare, cum ar fi măsurile de colectare a energiei care valorifică oportunitățile oferite de sursele regenerabile și de utilizarea combustibililor alternativi;

29. subliniază necesitatea de a nu se limita reflecțiile doar la construcția de noi infrastructuri de transport, ci de a lua în considerare în mod explicit în cadrul conceptelor de cercetare și dezvoltare și aspectele legate de reparație, întreținere și modernizare (de exemplu prin montarea de componente pentru controlul inteligent al traficului și tehnologie pentru comunicarea între vehicul și infrastructură);

30. solicită statelor membre și Comisiei să investească în cercetarea în domeniul sistemelor inteligente de transport (ITS) și să asigure implementarea acestora, contribuind astfel la reducerea congestiei traficului, la sporirea eficienței ecologice a transportului european și la creșterea standardelor de siguranță;

31. invită Comisia să reflecteze asupra armonizării containerelor și a altor recipiente de transport și a dimensiunilor vehiculelor aferente tuturor modurilor de transport, pentru a promova obiectivul interoperabilității și intermodalității;

32. invită Comisia să pună la dispoziția statelor membre un manual al celor mai bune practici pentru respectarea valorilor-limită prevăzute în Directiva privind calitatea aerului;

Măsuri specifice

33. recunoaște importanța cercetării și inovării în domeniul mobilității individuale și subliniază că comportamentul utilizatorilor de transporturi este decisiv; solicită crearea unor stimulente pentru alegerea unor mijloace de transport și a mobilității sustenabile, care presupun activitate fizică, sigure și sănătoase, cu scopul de a dezvolta abordări inovatoare care promovează transportul public ecologic, mersul pe jos și mersul cu bicicleta, ținând seama de particularitățile zonelor urbane, suburbane, interurbane și rurale; consideră că este important să fie îmbunătățită interoperabilitatea serviciilor de transport și este de opinie că autoritățile de omologare vor trebui să abordeze cu atenție și celeritate astfel de probleme tehnice sau administrative care pot apărea, astfel încât să poată fi introduse pe piață noi alternative de transport care prezintă aceste caracteristici;

34. subliniază necesitatea ca instituțiile UE să furnizeze exemple de bune practici în cadrul propriilor servicii de gestionare a mobilității și să transforme gestionarea transparentă a acestor eforturi și a rezultatelor într-un semn distinctiv al instituțiilor Uniunii;

35. insistă asupra necesității promovării practicilor de succes în domeniul transportului sustenabil și a intensificării cooperării și schimbului de bune practici între regiunile cu un potențial de dezvoltare similar; recomandă autorităților locale să dezvolte exemple de bune practici prin realizarea unor planuri de mobilitate urbană durabilă în strânsă consultare cu societatea civilă;

36. consideră că sistemele europene de radionavigație prin satelit, cum ar fi Galileo, ar trebui să constituie un pilon major pentru dezvoltarea unui transport inteligent și eficient în Europa;

37. sprijină cercetarea și inovarea care poate contribui la o tranziție de la deținerea de autoturisme către comportamente neconvenționale ale utilizatorilor și către noi forme de servicii legate de transport, cum ar fi partajarea de autoturisme și biciclete; încurajează Comisia să intensifice acțiunile sale de promovare a formelor colective de mobilitate individuală și a sistemelor de transport public și colectiv individualizate;

38. încurajează extinderea cercetării asupra domeniului fiscal și administrativ pentru promovarea stimulentele creative în domeniul impozitelor și taxelor și oferirea de tarife publice destinate deopotrivă persoanelor private și fabricanților sau furnizorilor de produse, servicii și/sau conținut prin care se încurajează utilizarea bicicletelor, mersul pe jos și, atunci când este posibil, combinarea acestora cu transportul public și alte forme de mobilitate sustenabile;

39. scoate în evidență din nou necesitatea îmbunătățirii și promovării transporturilor multimodale prin sisteme integrate și electronice de informare și de vânzare a biletelor, bazate pe soluții de date deschise; subliniază că cercetarea și inovarea în acest domeniu ar trebui să fie orientată în special către lipsa de bariere, interoperabilitate, accesibilitate, transparența prețurilor, ușurința utilizării și eficiența;

Marți, 10 septembrie 2013

40. subliniază necesitatea dezvoltării unor soluții de infrastructură inovatoare și pe termen lung – inclusiv a unei mai bune dezvoltări a sistemelor de informare, de plată și de rezervare – care să ia în considerare în special accesul lipsit de bariere pentru toți pasagerii și în special pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă, cum ar fi utilizatorii de scaune cu rotile, cărucioare, biciclete sau bagaje grele;
41. solicită ca datele legate de orare și întârzieri în transportul public să fie liber accesibile, astfel încât terții să poată dezvolta aplicații telematice care pot oferi mai mult confort pasagerilor, de exemplu informații în timp real despre cum se poate ajunge la o anumită destinație folosind diferite moduri de transport sau o comparație a amprentei ecologice a diferitelor moduri de transport pentru a ajunge la o anumită destinație;
42. subliniază faptul că, la dezvoltarea inovării în domeniul transporturilor și al mobilității în zonele urbane și rezidențiale, ar trebui să se pună accent pe sănătate și calitatea vieții, inclusiv un spațiu suficient pentru toți, reducerea zgomotului și un aer mai curat;
43. reamintește Comisiei necesitatea urgentă de a îmbunătăți siguranța tuturor utilizatorilor de căi rutiere, în special a celor mai vulnerabili, cum ar fi copiii, persoanele în vârstă, pietonii, cicliștii și persoanele cu handicap sau persoanele cu mobilitate redusă; sprijină proiectele de cercetare și inovare care combină soluțiile tehnologice cu șoferii inteligenți și abordările lor comportamentale;
44. consideră că pentru decongestionarea traficului în zonele urbane și în regiunile foarte aglomerate, pe lângă îmbunătățirea eficienței mijloacelor de transport deja existente este important ca prin progresul tehnologic să se găsească și să se încurajeze utilizarea unor soluții alternative de transport;
45. încurajează insistent Comisia să promoveze inovarea în domeniul navelor cu emisii nule, în special al feriboturilor, navelor de croazieră și navelor maritime, bazată pe utilizarea energiei regenerabile produsă de vânt, soare și valuri și în legătură cu tehnologia pilelor de combustie;
46. invită Comisia să își concentreze eforturile de cercetare asupra unei reduceri și mai mari a impactului pe care îl au asupra sănătății și climei emisiile cauzate de toate modurile de transport;
47. consideră că o strategie europeană coerentă și eficientă în domeniul tehnologiilor de transport trebuie să respecte Strategia UE 2020 (COM(2010)2020) și obiectivele de reducere din 1990, precum și Cartea albă din 2011 intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” (COM(2011)0144) în ceea ce privește coeziunea teritorială și dezvoltarea echilibrată; este de opinie că aceasta ar trebui să permită reducerea consumului de energie, a zgomotului generat de trafic, a nevoilor în materie de trafic, a cantității de substanțe care poluează aerul și a emisiilor de gaze cu efect de seră; insistă asupra necesității ca Uniunea Europeană să stabilească, în acest scop, obiective ferme pentru 2020, 2030 și 2050;
48. subliniază necesitatea intensificării cercetării și inovării în domeniul navigației interioare, în vederea dezvoltării de tehnologii și nave curate adaptate la navigația cu pescaj redus cum ar fi navele adaptate la navigația fluvială în cadrul navigației interioare durabile (RASSIN), ceea ce ar permite realizarea de economii în infrastructura de căi navigabile interioare;
49. salută propunerea Comisiei privind instituirea unui Sistem de monitorizare și informare pentru cercetarea și inovarea în sectorul transporturilor (TRIMIS); subliniază că este important ca factorii de decizie de la nivel regional să primească informații în mod regulat, gratuit, accesibil și fiabil; regretă faptul că în prezent este în continuare foarte dificil să se acceseze informații privind finanțarea de către UE a proiectelor din domeniul transporturilor;
50. recomandă Comisiei să dezvolte inițiative pentru identificarea și recompensarea programelor de dezvoltare urbană sustenabilă, cum ar fi, de exemplu, premiile RegioStars;
51. subliniază că o strategie europeană cuprinzătoare trebuie să fie sprijinită de jos în sus, prin strategii de transport integrate bine pregătite ale autorităților locale și regionale și ale guvernelor naționale; este de opinie că elaborarea unor astfel de strategii ar trebui să fie sprijinită prin intermediul fondurilor europene;
52. consideră că ajutorul public ar trebui să fie acordat respectându-se legislația europeană pertinentă în materie de ajutoare de stat, inclusiv dispozițiile care reglementează activitățile de cercetare, de dezvoltare și de inovare, precum și finanțarea activităților de transport și a infrastructurilor; totuși, este de părere că normele UE privind ajutoarele de stat ar trebui să țină seama în mod corespunzător de dezavantajele specifice cu care se confruntă anumite regiuni;

Marți, 10 septembrie 2013

53. subliniază necesitatea îmbunătățirii de către Comisie a activităților sale în cadrul transferului de cunoștințe rezultate din activitățile de cercetare și inovare către utilizatorii interesați (cum ar fi IMM-urile sau institutele de cercetare) prin crearea unei baze de date în clustere care să ofere o privire de ansamblu clară și structurată pe categorii asupra tuturor proiectelor de cercetare și inovare finanțate de UE;
54. subliniază importanța noilor inițiative pentru realizarea unui transport mai eficient al mărfurilor, un exemplu în acest sens fiind punerea în comun a capacității de transport și logistică; îndeamnă Comisia să abordeze eventualele obstacole în calea unor astfel de inițiative;
55. subliniază importanța standardelor de emisie pentru anumite moduri de transport, cum ar fi autoturismele; este de opinie că o abordare similară ar trebui avută în vedere pentru sectorul aviației și nave;
56. sprijină continuarea cercetării și inovării în domeniul soluțiilor de securitate pentru sectorul transportului sub rezerva respectării principiilor proporționalității, nediscriminării și protecției datelor;
57. confirmă și sprijină conceptul propus de Comisie, care implică măsuri vizând o strategie europeană pentru tehnologia de transport; subliniază, însă, în mod clar, că acestea nu constituie un temei juridic pentru acte juridice delegate sau alte acțiuni similare ci că Comisia trebuie să propună măsuri în vederea adoptării prin procedura de codecizie;
58. invită Comisia să țină seama de prioritățile stabilite în cadrul prezentului raport la elaborarea planului strategic european în domeniul tehnologiilor de transport și al opțiunilor pentru acțiuni ulterioare;

o

o o

59. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului și Comisiei.

P7_TA(2013)0344

Eficientizarea pieței interne a energiei

Rezoluția Parlamentului European din 10 septembrie 2013 referitoare la eficientizarea pieței interne a energiei (2013/2005(INI))

(2016/C 093/02)

Parlamentul European,

- având în vedere Comunicarea Comisiei intitulată „Eficientizarea pieței interne a energiei” și documentele de lucru însoțitoare (COM(2012)0663),
- având în vedere poziția sa din 12 martie 2013 referitoare la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind orientări pentru infrastructuri energetice transeuropene și de abrogare a Deciziei nr. 1364/2006/CE ⁽¹⁾,
- având în vedere Regulamentul (UE) nr. 994/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind măsurile de garantare a securității aprovizionării cu gaze naturale și de abrogare a Directivei 2004/67/CE a Consiliului ⁽²⁾,

⁽¹⁾ Texte adoptate, P7_TA(2013)0061.

⁽²⁾ JO L 295, 12.11.2010, p.1.