

Wtorek 12 kwiecień 2005

TEKST PROPONOWANY PRZEZ KOMISJĘ

POPRAWKI PARLAMENTU

Poprawka 27
Artykuł 22 a (nowy)

Artykuł 22a

Europejskie Kolegium Policyjne utworzone na mocy niniejszej decyzji zastępuje Europejskie Kolegium Policyjne utworzone decyzją 2000/820/WSiSW; zapewniona jest też kontynuacja administracyjnych i prawnych procedur, rozpoczętych przed datą wejścia w życie niniejszej decyzji.

P6_TA(2005)0086

Żegluga bliskiego zasięgu**Rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie żeglugi bliskiego zasięgu (2004/2161(INI))**

Parlament Europejski,

- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 7 lipca 2000 r. w sprawie komunikatu Komisji skierowanego do Rady, Parlamentu Europejskiego, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Rozwój żeglugi bliskiego zasięgu w Europie: Dynamiczna alternatywa w łańcuchu zrównoważonego transportu - Drugie dwuletnie sprawozdanie z postępu prac” ⁽¹⁾,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 12 lutego 2003 r. w sprawie Białej Księgi Komisji „Europejska polityka transportowa do 2010 r.: czas na decyzje” ⁽²⁾,
 - uwzględniając Białą Księgę Komisji „Europejska polityka transportowa do 2010 r.: czas na decyzje” (COM(2001)0370 - C5-0658/2001),
 - uwzględniając komunikat Komisji „Program promocji żeglugi bliskiego zasięgu” (COM(2003)0155),
 - uwzględniając komunikat Komisji w sprawie żeglugi bliskiego zasięgu (COM(2004)0453),
 - uwzględniając komunikat Komisji „Wytyczne wspólnotowe w sprawie pomocy państwowej dla transportu morskiego” C(2004)0043,
 - uwzględniając wyniki nieformalnej Rady ds. Transportu z dnia 9 i 10 lipca 2004 r.,
 - uwzględniając art. 45 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A6-0055/2005),
- A. mając na uwadze, że żegluga bliskiego zasięgu jest transportem wodnym towarów i pasażerów drogą morską lub śródlądowymi drogami wodnymi oraz częścią logistycznego łańcucha transportowego w Europie i regionach graniczących z Europą, oraz zważywszy, że żegluga bliskiego zasięgu jest integralną częścią logistycznego łańcucha transportowego między dostawcą a użytkownikiem i stanowi rodzaj transportu wodnego w geograficznej Europie, zarówno w obrębie Wspólnoty, jak i pomiędzy Unią Europejską a państwami trzecimi, takimi jak kraje leżące nad Morzem Śródziemnym lub nad Morzem Czarnym;
- B. mając na uwadze, że nowo stworzona transeuropejska sieć morskich autostrad, w szczególności morskich autostrad w państwach Morza Bałtyckiego, Europie Zachodniej, Europie Południowo-Wschodniej i Europie Południowo-Zachodniej, powinna mieć na celu koncentrację przepływu towarów na morskich trasach logistycznych w taki sposób, żeby poprawić istniejące usługi żeglugi bliskiego zasięgu lub stworzyć nowe, zdolne do utrzymania się na rynku, regularne i częste usługi żeglugi bliskiego zasięgu dla transportu towarów i pasażerów między Państwami Członkowskimi w celu zmniejszenia zatorów na drogach i poprawy połączeń transportowych z regionami i państwami peryferyjnymi i wyspiarskimi;

⁽¹⁾ Dz.U. C 121 z 24.4.2001, str. 489.

⁽²⁾ Dz.U. C 43 E z 19.2.2004, str. 250.

Wtorek 12 kwiecień 2005

- C. mając na uwadze, że żegluga bliskiego zasięgu, która stanowi ponad 40 % transportu wewnątrzspółnotowego, jest integralną częścią europejskiego systemu transportowego, gdyż oznacza przewożenie towarów i pasażerów drogą morską lub śródlądowymi drogami wodnymi pomiędzy portami europejskimi lub pomiędzy tymi portami a portami krajów nieeuropejskich mających linię brzegową na morzach zamkniętych graniczących z Europą;
- D. mając na uwadze, że żegluga bliskiego zasięgu posiada znaczny potencjał rozwoju także w zakresie transportu pasażerskiego;
- E. mając na uwadze, że żegluga bliskiego zasięgu powinna rozwijać się, aby wypełniać swoją rolę gospodarczą, handlową, społeczną oraz ekologiczną; mając na uwadze, że rządy krajowe, jak również władze regionalne i lokalne będą musiały zapewnić niezbędną pomoc polityczną, gospodarczą i finansową, aby do tego doprowadzić, we współpracy z zainteresowanymi branżami;
- F. podkreślając, że żegluga bliskiego zasięgu, ze względu na swój potencjał w zakresie ochrony środowiska naturalnego, przeciwdziałania przepelnieniu wielu szlaków drogowych oraz obniżenia kosztów, może odgrywać w Europie jeszcze większą rolę i stać się przyszłościowym rodzajem transportu w ramach systemu transportu kombinowanego, pod warunkiem podjęcia przez władze publiczne i przez sektor prywatny szeregu środków wspólnotowych, krajowych, regionalnych i lokalnych w celu zapewnienia jego pełnego rozwoju;
- G. mając na uwadze znaczenie żeglugi bliskiego zasięgu dla rozwoju gospodarczego i społecznego wszystkich regionów Europy, a zwłaszcza regionów przybrzeżnych oraz peryferyjnych regionów morskich, a tym samym dla spójności Wspólnoty;
- H. mając na uwadze, że rozwój żeglugi bliskiego zasięgu stwarza także wyjątkową szansę dla powstania setek tysięcy miejsc pracy w sektorze morskim w nadchodzących latach;
- I. mając na uwadze, że żegluga bliskiego zasięgu, promując handel, wspiera także wzrost społeczny i gospodarczy państw trzecich graniczących z peryferyjnymi regionami morskimi i zainteresowanych połączeniem z infrastrukturą europejskiej sieci transportowej;
- J. podkreślając raz jeszcze, że chociaż rozwój żeglugi bliskiego zasięgu leży w sferze odpowiedzialności branży morskiej i logistycznej, to jednak interwencja instytucji europejskich, krajowych i regionalnych ma kluczowe znaczenie dla stworzenia warunków korzystnych dla takiego rozwoju; mając na uwadze, że podjęto już pewne pozytywne inicjatywy, takie jak zdefiniowanie krajowych priorytetów, zawarcie porozumień dotyczących przepisów prawnych Wspólnoty odnośnie programu Marco Polo i uproszczone stosowanie formularzy IMO-FAL (Międzynarodowa Organizacja Morska - Ułatwienia w transporcie międzynarodowym);
- K. doceniając inicjatywy regionalne wspierające żeglugę bliskiego zasięgu i tworzące połączenia morskie bliskiego zasięgu, takie jak inicjatywa dla regionu śródziemnomorskiego, w której uczestniczą Hiszpania, Włochy, Francja, Portugalia i Grecja, a także inicjatywy Państw Członkowskich wspierające i wprowadzające w życie koncepcję morskich autostrad w czterech strefach określonych decyzją nr 884/2004/WE⁽¹⁾, a zwłaszcza inicjatywy w regionie Morza Bałtyckiego, inicjatywy krajów basenu Morza Śródziemnego, w tym Francji, Hiszpanii, Włoch oraz inicjatywy Komisji Łuku Atlantyckiego;
1. wzywa do silniejszego promowania żeglugi bliskiego zasięgu jako niezawodnego, trwałego i bezpiecznego ogniwa w europejskim systemie transportowym, dobrze zintegrowanego z łańcuchem transportowym dzięki np. żegludze śródlądowej i połączeniom kolejowym, w celu zmniejszenia zatorów; wzywa do przechodzenia z transportu drogowego na żeglugę bliskiego zasięgu i poprawy połączeń ze strefami peryferyjnymi i wyspiarskimi, państwami zależnymi od transportu morskiego oraz pomiędzy regionami oddzielnymi barierami naturalnymi, przy jednoczesnym wzmocnieniu spójności w obrębie Unii Europejskiej oraz pomiędzy nią a jej sąsiadami;
 2. wzywa do jak najdalszego ograniczenia procedur administracyjnych, które stanowią przeszkodę na drodze rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu, bez zaniedbywania aspektów bezpieczeństwa i pewności, a w szczególności ograniczenia procedur, które zakłócają proces logistyczny i osłabiają pozycję konkurencyjną tego rodzaju transportu w porównaniu z transportem drogowym; uważa, że procedury należy uprościć i ułatwić, w szczególności poprzez pełne wykorzystanie możliwości, jakie daje komunikacja elektroniczna;

(¹) Decyzja nr 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca decyzję nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.U. L 167 z 30.4.2004, str. 1).

Wtorek 12 kwiecień 2005

3. wzywa do stworzenia dla żeglugi bliskiego zasięgu wysokiej jakości korytarzy pomiędzy Państwami Członkowskimi Unii Europejskiej, przy pełnym udziale wszystkich zainteresowanych stron, publicznych i prywatnych, tam gdzie możliwe jest odpowiednie wykorzystanie instrumentów niedawno stworzonych przez Unię Europejską, w szczególności tych odnoszących się do transeuropejskiej sieci transportowej i programu Marco Polo;
4. wzywa do priorytetowego traktowania inwestycji w infrastrukturę w celu poprawy dostępu do portów, zarówno z lądu, jak i z morza, w tym np. projektów transgranicznych w ramach transeuropejskiej sieci transportowej;
5. wspiera w tym kontekście programy Komisji, które zmierzają do uproszczenia ram prawnych dotyczących żeglugi bliskiego zasięgu i transportu śródlądowego i zachęcają do tworzenia punktów kompleksowej obsługi, organizowanych na podstawie prawa prywatnego lub publicznego zgodnie z sytuacją prawną w poszczególnych Państwach Członkowskich, poprzez uproszczenie formalności administracyjnych i celnych, jak również poprzez partnerstwa multimodalne, np. pomiędzy przewoźnikami drogowymi i przewoźnikami morskimi, co umożliwi również małym i średnim przedsiębiorstwom pełne korzystanie z transportu kombinowanego;
6. podkreśla konieczność współpracy pomiędzy wszystkimi zainteresowanymi stronami, zarówno publicznymi, jak i prywatnymi, przy wspieraniu i poprawie jakości żeglugi bliskiego zasięgu na szczeblu regionalnym, krajowym i europejskim;
7. podkreśla potencjał żeglugi bliskiego zasięgu jako bardzo łatwo dostępnego i taniego, uzupełniającego sposobu transportu, do czasu zakończenia tworzenia infrastruktury transeuropejskiej kolejowej sieci transportowej w Europie; podkreśla np. pilne zapotrzebowanie na alternatywne rodzaje transportu między Francją a Hiszpanią, do czasu otwarcia około 2020 r. połączenia pomiędzy Montpellier i Figueras;
8. wzywa do wspierania żeglugi bliskiego zasięgu jako rodzaju transportu przyjaznego dla środowiska naturalnego oraz, na dalszym etapie, do utworzenia morskich autostrad wraz z określeniem jednoznacznych wymogów środowiskowych;

Europejski jednolity system odpowiedzialności

9. wzywa do wznowienia refleksji wspólnotowej nad ujednoczeniem reguł odpowiedzialności dla łańcucha kombinowanego, zwłaszcza poprzez zbadanie różnych możliwych modeli odpowiedzialności cywilnej oraz poprzez aktywny udział w pracach prowadzonych na szczeblu międzynarodowym (zwłaszcza w ramach Komisji ONZ ds. międzynarodowego prawa handlowego (UNCITRAL)) w celu wprowadzenia globalnego i/lub europejskiego jednolitego systemu odpowiedzialności, który jest dostosowany do potrzeb transportu kombinowanego w Europie i który jest bardziej jednolity, prostszy i korzystniejszy;

Zintegrowane Jednostki Ładunkowe

10. podkreśla konieczność uregulowania kwestii normalizacji Zintegrowanych Jednostek Ładunkowych z myślą o opracowaniu dogodnego systemu normalizacji, który pozwala na jak najszersze i jak najbardziej sprawne stosowanie jednostek ładunkowych, którymi można operować we wszystkich rodzajach transportu, a w szczególności w transporcie morskim, transporcie śródlądowym, transporcie kolejowym i transporcie drogowym;
11. 11 przypomina w związku z tym o swoim stanowisku z dnia 12 lutego 2004 r.⁽¹⁾ w sprawie pierwszego czytania projektu dyrektywy w sprawie Zintegrowanych Jednostek Ładunkowych, zgodnie z którym należy stworzyć Europejską Zintegrowaną Jednostkę Ładunkową, łączącą zalety kontenerów z zaletami pojemników wymiennych, umożliwiając w ten sposób maksymalną intermodalność; nalega, aby Rada przyjęła wspólne stanowisko w sprawie projektu, tak aby jak najszybciej można było zakończyć procedurę legislacyjną;

Cła

12. przypomina, że żegluga bliskiego zasięgu, jako rodzaj transportu morskiego towarów, podlega przepisom celnym Wspólnoty;
13. opowiada się za optymalnym stosowaniem zwolnień dostępnych na podstawie wspólnotowych przepisów celnych oraz za wspieraniem ułatwień celnych w obrębie systemów uproszczonych dla towarów w swobodnym obrocie w ramach regularnych uznanych usług liniowych;

⁽¹⁾ Dz.U. C 97 E z 22.4.2004, str. 612.

Wtorek 12 kwiecień 2005

14. zachęca w tym kontekście wszystkie zainteresowane strony do rozwijania i stosowania Nowego Skomputeryzowanego Systemu Tranzytu (NCTS), który został wprowadzony przez władze celne i może usprawnić i skrócić procedury celne dla żeglugi bliskiego zasięgu;

Komunikacja elektroniczna

15. wzywa do dalszego tworzenia w portach morskich punktów elektronicznych, w których za jednym razem dopełnić można wszystkich obowiązkowych formalności;

16. wzywa Państwa Członkowskie do zbadania możliwości zainstalowania w swoich portach, przy niezbędnym finansowaniu przez Wspólnotę, sprzętu do komunikacji elektronicznej, z wykorzystaniem - tam, gdzie jest to możliwe - scentralizowanego systemu komunikacji elektronicznej („one stop-shop”);

17. podkreśla, że dla przyspieszenia rozwoju komunikacji elektronicznej, w całej Unii powinno się proponować i promować tworzenie portowych wspólnot elektronicznych oraz łączenie ich w sieć w obrębie Unii, a także jeżeli to możliwe, również z państwami sąsiadującymi z Unią, z uwzględnieniem najlepszych praktyk istniejących już w wielu Państwach Członkowskich;

Struktury wsparcia dla żeglugi bliskiego zasięgu

18. z zadowoleniem przyjmuje plan działania Europejskiej sieci żeglugi bliskiego zasięgu i wzywa biura promocji do tego jak najszybszego wprowadzenia go w życie;

19. docenia ważną pracę wykonaną przez krajowe biura promocji żeglugi bliskiego zasięgu oraz ich sieć europejską i wzywa Państwa Członkowskie do wspierania w razie potrzeby tych biur, zgodnie z przepisami prawnymi Wspólnoty;

20. podkreśla, że strategiczna ocena oddziaływania na środowisko planowanych morskich autostrad musi być dokonana wspólnie przez Państwa Członkowskie i Komisję; uważa, że ocena ta powinna obejmować nie tylko ocenę oddziaływania na środowisko dróg wodnych, ale także rozbudowy portów oraz ocenę oddziaływania na transport w strefach przyległych do portów;

21. wzywa Komisję, aby jej wsparciu dla żeglugi bliskiego zasięgu towarzyszyła propozycja poprawy norm socjalnych dla pracowników tego sektora;

Aspekty dotyczące środowiska

22. przypomina o potrzebie promowania pozytywnego wizerunku żeglugi bliskiego zasięgu w aspekcie ochrony środowiska, w szczególności gdy chodzi o zanieczyszczenie wody i powietrza oraz o potrzebie ustanowienia w związku z tym minimalnych wymogów środowiskowych, takich jak stosowanie paliw o niskiej zawartości siarki i limitów emisji (SO_x, NO_x, CO₂, itp.) do atmosfery i wody; uważa, że należy poświęcić większą uwagę na promocję Koncepcji czystych statków, która została przyjęta na piątej konferencji ministrów państw Morza Północnego, która odbyła się w 2002 r.;

23. podkreśla jednakże potrzebę przyjęcia bardziej rygorystycznych przepisów prawnych Wspólnoty w zakresie emisji gazu i zanieczyszczeń wody, generowanych przez żeglugę bliskiego zasięgu;

24. przypomina o potrzebie promowania i kontynuowania badań nad paliwami mniej szkodliwymi dla środowiska;

25. przypomina o potrzebie zaktualizowania danych statystycznych na temat zwiększenia wykorzystania różnych rodzajów transportu w Europie, w szczególności danych dotyczących pochodzenia i przeznaczenia towarów transportowanych drogą lądową, tak aby wspomóc intermodalne przechodzenie na transport morski;

Morskie autostrady

26. dostrzega duże znaczenie koncepcji morskich autostrad i jej potencjał stania się pożytecznym narzędziem promocji żeglugi bliskiego zasięgu, umożliwiającym wspieranie w stosownych przypadkach, w szczególności poprzez współfinansowanie środków infrastrukturalnych, przechodzenia z transportu drogowego na transport morski oraz poprawę w odpowiedni sposób połączeń pomiędzy regionami peryferyjnymi i wyspiarskimi a centralnymi regionami rynku;

Wtorek 12 kwiecień 2005

27. odnotowuje aktualne dyskusje na temat znaków jakości dla morskich autostrad, które można opracować dla operacji kombinowanych wykorzystujących żeglugę bliskiego zasięgu i spełniających określoną liczbę kryteriów jakości; odnotowuje, że znak jakości dla morskich autostrad można by przyznawać dla istniejących operacji wysokiej jakości oraz dla innych operacji, w przypadku których podjęte zostaną zobowiązania osiągnięcia wymaganego poziomu jakości, przy wsparciu z funduszy publicznych przyznanych zgodnie z zasadami wspólnotowymi lub bez takiego wsparcia;

28. wzywa do przyjęcia wydajnych, przejrzystych i dostatecznych ustaleń dotyczących sposobów finansowania działań związanych z morskimi autostradami i liniami żeglugi bliskiego zasięgu, które pozwolą na osiągnięcie optymalnej komplementarności, a nawet dodatkowego finansowania, tak aby zgodnie ze wspólnotowymi przepisami prawnymi i w razie potrzeby przy udziale linii publicznych umożliwić uruchomienie nowych trwałych i zdolnych do utrzymania się na rynku linii (które jednak w żaden sposób nie mogą wywierać negatywnego wpływu na istniejące usługi żeglugi bliskiego zasięgu);

29. nalega, aby zwiększenie popytu traktowane było jako kryterium priorytetowe w warunkach zawartych w wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwowej dla transportu morskiego;

30. wzywa do sprecyzowania przepisów wspólnotowych dotyczących procedur zawierania umów w zakresie uruchomienia operacji związanych z eksploatacją morskich autostrad oraz dotyczących warunków zgodności z prawem konkurencji krajowego publicznego finansowania projektów żeglugi bliskiego zasięgu i morskich autostrad;

*
* *

31. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji.

P6_TA(2005)0087

Naukowcy z państw trzecich: specjalna procedura *

Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego w sprawie projektu dyrektywy Rady dotyczącej specjalnej procedury przyjmowania obywateli państw trzecich w celu prowadzenia badań naukowych (COM(2004)0178 — C6-0011/2004 — 2004/0061(CNS))

(Procedura konsultacji)

Parlament Europejski,

- uwzględniając projekt Komisji (COM(2004)0178) ⁽¹⁾,
- uwzględniając art. 63 ust. 3 lit. a) i ust. 4 Traktatu WE,
- uwzględniając art. 67 Traktatu WE, zgodnie z którym Rada skonsultowała się z Parlamentem (C6-0011/2004),
- uwzględniając art. 51 Regulaminu,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Wolności Obywatelskich, Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych oraz opinię Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii (A6-0054/2005),

1. zatwierdza poprawiony projekt Komisji;
2. zwraca się do Komisji o odpowiednią zmianę jej projektu, zgodnie z art. 250 ust. 2 Traktatu WE;
3. zwraca się do Rady, jeśli ta uznałaby za stosowne oddalić się od przyjętego przez Parlament tekstu, o poinformowanie go o tym fakcie;

⁽¹⁾ Dotychczas niepublikowany w Dzienniku Urzędowym.