

Czwartek, 12 lipca 2007 r.

27. zauważa, że władza i dobrobyt, zwiększone obecnie dzięki przychodom z ropy naftowej, skupiają się w znacznej mierze w centrum, na niekorzyść ludności zamieszkującej obszary peryferyjne;

28. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Komisji, głowom państw i szefom rządów państw członkowskich UE, rządowi i parlamentowi Sudanu, Radzie Bezpieczeństwa Organizacji Narodów Zjednoczonych, głowom państw i szefom rządów państw należących do Ligi Arabskiej, rządów krajów grupy państw Afryki, Karaibów i Pacyfiku (AKP), Wspólnemu Zgromadzeniu Parlamentarnemu AKP-UE oraz instytucjom Unii Afrykańskiej.

P6_TA(2007)0343

Przyszła unijna polityka morska

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 12 lipca 2007 r. w sprawie przyszłej unijnej polityki morskiej; europejska wizja ocean i mórz (2006/2299(INI))

Parlament Europejski,

- uwzględniając zieloną księgę Komisji: „Przyszła unijna polityka morska: europejska wizja oceanów i mórz” (COM(2006)0275),
 - uwzględniając art. 299 ust. 2 Traktatu WE,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 15 marca 2007 r. w sprawie wysp oraz ograniczeń naturalnych i gospodarczych w kontekście polityki regionalnej⁽¹⁾,
 - uwzględniając art. 45 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii, jak również Komisji Rybołówstwa i Komisji Rozwoju Regionalnego (A6-0235/2007),
- A. mając na uwadze, że morza i oceany w istotny sposób przyczyniają się do geograficznej wielkości i dobrobytu dzięki najbardziej oddalonym regionom, dającym Unii Europejskiej 320 000 km wybrzeża i będącym domem dla jednej trzeciej Europejczyków, w tym dla 14 milionów mieszkańców wysp,
- B. mając na uwadze, że przemysł morski oraz usługi związane z morzem – pomijając surowce naturalne – wytwarzają od 3 do 6 %, a rejony nadmorskie łącznie 40 % europejskiego PKB; mając na uwadze, że 90 % towarów w handlu zagranicznym i 40 % w handlu wewnętrznym UE jest transportowanych drogą morską, a także mając na uwadze, że flota europejska stanowi 40 % floty światowej,
- C. mając na uwadze, że stosowanie Strategii Lizbońskiej do polityki morskiej dotyczy nie tylko celów związanych z podnoszeniem konkurencyjności, lecz także musi mieć wpływ na inne filary strategii, takie jak tworzenie bardziej trwałych i lepszej jakości miejsc pracy w sektorze morskim w Unii Europejskiej,
- D. mając na uwadze, że oceany i morza w Europie obejmują główne korytarze transportowe, przez które przechodzi znaczna część transportu; mając na uwadze, że oceany i morza na świecie nadal mają znaczący potencjał, jeżeli chodzi o zdolność transportową, a także mając na uwadze, że oceany i morza mają zatem nie tylko istotną wartość ekologiczną, ale również społeczną i ekonomiczną,

⁽¹⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2007)0082.

Czwartek, 12 lipca 2007 r.

- E. mając na uwadze, że udział transportu morskiego w światowej emisji dwutlenku węgla wynosi ok. 4 %, co odpowiada ilości 1000 mln ton, oraz że emisje morskie nie są objęte protokołem z Kioto; mając na uwadze, że według analizy Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) morskie emisje gazów cieplarnianych wzrosną do 2020 r. o ponad 70 %; mając na uwadze, że oprócz dwutlenku węgla rocznie na pokład statków przedostają się z systemów chłodniczych olbrzymie ilości innych gazów cieplarnianych;
- F. mając na uwadze, że w wielu morskich dziedzinach działalności lepsze osiągnięcia wiążą się z innowacyjnymi działaniami dotyczącymi floty, a także mając na uwadze, że europejski przemysł budowy i naprawy statków wraz ze swoją rozległą siecią dostawców sprzętu i usług jest światową siłą napędową innowacji w zakresie wyposażenia morskiego;
- G. mając na uwadze, że żegluga wytwarza mniej gazów cieplarnianych na tonokilometr niż jakikolwiek inny środek transportu, a osiągnięcia technologiczne stale polepszają wydajność tego sektora; mając na uwadze silną wolę polityczną mającą na celu promowanie żeglugi jako środka służącego zmniejszeniu emisji gazów cieplarnianych wytwarzanych przez sektor transportu towarowego,
- H. mając na uwadze, że według szacunków Programu Ochrony Środowiska ONZ (UNEP) ok. 80 % zanieczyszczeń mórz powodują ścieki pochodzenia lądowego,
- I. mając na uwadze, że transport morski jest również odpowiedzialny za wprowadzanie do wód morskich znacznych ilości najróżniejszych ścieków, m.in. z czyszczenia zbiorników, kuchni pokładowych, pralni i urządzeń sanitarnych, wód balastowych, niezamierzonego wycieku oleju w trakcie pracy; mając na uwadze, że podczas eksploatacji statku gromadzą się także najróżniejsze stałe odpady i tylko nieznaczna ich część trafia do portowych urządzeń odbierających, podczas gdy większość jest albo spalana na pełnym morzu albo zwyczajnie wyrzucana za burtę,
- J. mając na uwadze, że duże statki przewożą znaczne ilości oleju bunkrowego do eksploatacji i że w przypadku katastrofy lub wypadku olej ten może wyrządzić – i już wyrządził – znaczące szkody ekologiczne, przy niewielkich możliwościach zastosowania środków naprawczych,
- K. mając na uwadze, że według oficjalnych szacunków bezpośrednią przyczyną około 80 % wypadków na morzu jest błąd człowieka,
- L. mając na uwadze, że obecnie znaczna większość dużych statków jest na koniec eksploatacji złomowanych w stocznich krajów rozwijających się w niedopuszczalnych warunkach społecznych i ekologicznych, i że w większości przypadków sprzedaż tych statków nabywcom pozaeuropejskim służy ominięciu konwencji bazylejskiej o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych, nakładającej na takie statki, będące niebezpiecznym odpadem, zakaz eksportu,
- M. mając na uwadze podnoszenie się poziomu mórz, zagrażające przybrzeżnym regionom, populacjom i przemysłowi, takiemu jak turystyka nadmorska,
- N. mając na uwadze, że różnorodność działalności morskiej i przybrzeżnej wymaga elastycznego planowania przestrzennego ze strony państw członkowskich i ich organów,
- O. mając na uwadze, że UE zajmuje jedno z pierwszych miejsc w świecie, jeżeli chodzi o ograniczenie dopuszczalnych emisji substancji szkodliwych wytwarzanych przez inne rodzaje transportu, i że w wyniku tego przemysł europejski stał się jednym z najbardziej innowacyjnych w świecie, a przyszłość trwałego europejskiego przemysłu można zapewnić na dłuższą metę tylko dzięki innowacyjności,
- P. mając na uwadze, że obecnie istnieje kilka agencji UE, takich jak Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA), Europejska Agencja Zarządzania Współpracą Operacyjną na Granicach Zewnętrznych Państw Członkowskich Unii Europejskiej (FRONTEx), Agencja Rybołówstwa i Agencja Ochrony Środowiska, które wykonują różnorodne zadania związane z morzem i między którymi najwyraźniej nie następuje żadna formalna współpraca,

Czwartek, 12 lipca 2007 r.

- Q. mając na uwadze, że tzw. „autostrady morskie” należą od 2004 r. do 30 priorytetowych projektów transeuropejskich sieci transportowych, jednak odnotowuje się tylko niewielkie postępy,
- R. mając na uwadze, że morza i oceany są podstawą wszelkiego życia na ziemi i odgrywają istotną rolę dla zmian klimatycznych; mając na uwadze, że ważnym celem zintegrowanej polityki morskiej powinna być ochrona i zrównoważone zachowanie ich zasobów; mając na uwadze, że jedna czwarta zasobów rybnych jest zagrożona, z czego 17 % jest nadmiernie eksploatowanych, że 7 % zasobów znacznie się skurczyło, podczas gdy tylko jeden procent zasobów powoli wraca do normalnego stanu; oraz że 52 % zasobów rybnych jest wyeksploatowanych do tego stopnia, że niemożliwe jest przywrócenie ich poprzedniego stanu, a naukowcy ostrzegają, że już w połowie wieku (2048 r.) komercyjne połowy ryb mogą przestać funkcjonować,
- S. mając na uwadze, że rybołówstwo jest silnie regulowanym sektorem gospodarki, przez co powinny być podjęte działania, by zagwarantować, że przepisy przełożą się na dobre praktyki i pozytywne wyniki; mając na uwadze, że, aby zagwarantować trwałość zasobów rybnych konieczne jest uwzględnienie wielu różnych czynników oddziałujących na stan zasobów rybnych, takich jak zmiany klimatyczne, drapieżniki, zanieczyszczenie, wykonywanie odwiertów i wydobywanie ropy naftowej i gazu, morskie elektrownie wiatrowe czy wydobywanie piasku i żwiru,
- T. mając na uwadze, że za dwadzieścia lat sektor rybacki UE ulegnie przeobrażeniu z powodu zewnętrznych czynników takich jak zmiany klimatyczne, a także z powodu działań ludzkich, oraz mając na uwadze, że skuteczne stawienie czoła przyczynom zmian klimatycznych jest sprawą najwyższej wagi, gdyż skutki tych zmian są już widoczne w przypadku dorsza z Morza Północnego
- U. mając na uwadze, że morza i oceany odgrywają główną rolę w produkcji energii z alternatywnych źródeł i zwiększają bezpieczeństwo dostaw energii,
- V. mając na uwadze, że trzeba uznać specyfikę najbardziej oddalonych regionów i wysp, mianowicie nielegalną imigrację, kłęski żywiołowe, transport, a także ich wpływ na bioróżnorodność,
- W. mając na uwadze, że duża część zewnętrznych granic UE to granice morskie, a ich nadzór i ochrona pociągają za sobą wyższe koszty dla położonych nad morzem państw członkowskich,
- X. mając na uwadze, że państwa członkowskie UE dzielą Morze Śródziemne i Morze Czarne z krajami trzecimi dysponującymi mniejszymi zasobami na wdrażanie zasad dotyczących środowiska oraz środków bezpieczeństwa i ochrony,
1. z zadowoleniem przyjmuje wyżej wymienioną zieloną księgę oraz popiera wyrażone w niej zintegrowane podejście do polityki morskiej, w ramach którego po raz pierwszy opisano takie dziedziny polityki morskiej, jak stocznie, transport morski, bezpieczeństwo statków, turystyka, rybołówstwo, polityka portowa, środowisko morskie, badania, przemysł, planowanie przestrzenne itp., a także wskazano na wzajemne zależności między nimi; dostrzega stojącą przed UE i państwami członkowskimi szansę na rozwój zorientowanej na przyszłość polityki morskiej, polegającej na rozsądnym połączeniu ochrony środowiska morskiego z innowacyjnym i inteligentnym korzystaniem z mórz, przy jednoczesnym zagwarantowaniu, że dążenie do zrównoważonego rozwoju wciąż stanowi sedno polityki morskiej; wyraża przekonanie, że UE ma szansę objąć przewodnią rolę w innowacyjnej i zrównoważonej polityce morskiej, czego warunkiem wstępnym jest działanie państw członkowskich w poczuciu wspólnego interesu; zaznacza, że Parlament będzie w przyszłości oceniał każdą prezydencję w Radzie pod względem postępów dokonanych w obszarze europejskiej polityki morskiej;
 2. z zadowoleniem odnosi się do polityki morskiej wzywającej do zintegrowania strategii politycznych, działań i decyzji związanych ze sprawami morskimi oraz promującej lepszą koordynację, większą otwartość i pogłębioną współpracę między wszystkimi podmiotami, których działania wywierają wpływ na europejskie oceany i morza;
 3. uważa, że ponieważ odpowiedzialność za strategię polityczną i działania związane z morzami jest podzielona między organy UE, rządy krajowe oraz władze regionalne i lokalne, wszystkie poziomy władzy powinny dążyć ku bardziej skoordynowanemu podejściu, zapewniającemu pełne uwzględnienie w ich działaniach dotyczących sektora morskiego wielorakich wzajemnych oddziaływań;

Czwartek, 12 lipca 2007 r.

4. wzywa Komisję do uwzględnienia różnych zaleceń z ww. rezolucji z dnia 15 marca 2007 r., a zwłaszcza wzywa Komisję do uczynienia priorytetu z utworzenia jednostki administracyjnej dla wysp w celu wypracowania od dawna oczekiwanego międzysektorowego podejścia do problemów tych obszarów oraz do właściwego uwzględnienia wysp w unijnym programie statystycznym w związku z przyszłą polityką morską;

5. popiera zasadę oparcia europejskiej polityki morskiej na strategii lizbońskiej w celu ułatwienia wzrostu ekonomicznego i zatrudnienia w zrównoważony sposób, oparty na wiedzy naukowej; podkreśla znaczenie transportu morskiego jeżeli chodzi o ilość transportu i wpływ ekonomiczny; zachęca Komisję do rewizji istniejącego prawa w duchu i kontekście inicjatywy Komisji „lepsze stanowienie prawa” i strategii lizbońskiej; podkreśla, że priorytet powinno się nadać lepszemu wdrażaniu i poprawianiu istniejącego prawodawstwa przez Komisję i państwa członkowskie; podkreśla europejską wartość dodaną w inicjatywach praktycznych, na przykład w odniesieniu do lepszej koordynacji i współpracy między państwami członkowskimi dla uniknięcia ewentualnego powielania lub sprzeczności;

Zmiany klimatyczne największym wyzwaniem dla polityki morskiej

6. podkreśla, że w obliczu aktualnej dyskusji na temat zmian klimatycznych i pierwszych publikacji czwartego sprawozdania oceniającego międzynarodowego zespołu ds. zmian klimatu wszystkie uczestniczące strony muszą mieć świadomość, że nadszedł czas działania, a Wspólnocie pozostało zaledwie 13 lat, aby zapobiec katastrofie klimatycznej przy zastosowaniu nowych technologii; zauważa, że według sprawozdania konkretne scenariusze dotyczą podnoszenia się poziomu morza, przynoszącego szczególne szkody w krajach nadmorskich, fali upałów, powodzi, sztormów, pożarów lasów i susz na całym świecie; podkreśla, że istnieje też potencjalny problem dotyczący uchodźców klimatycznych i inne problemy związane z bezpieczeństwem międzynarodowym, wynikające z możliwych sporów o wspólne zasoby;

7. podkreśla, że UE musi objąć przewodnią rolę w walce ze zmianami klimatycznymi oraz wyznaczać jej kierunek; zaznacza, że Wspólnota powinna wykorzystać swoje atuty w dziedzinie badań i innowacji, odgrywać czołową rolę i podejmować zdecydowane działania na arenie międzynarodowej;

8. podkreśla, że morskie i przybrzeżne elektrownie wiatrowe mają bardzo istotny potencjał rozwoju i mogłyby wnieść znaczący wkład w ochronę klimatu i dlatego wzywa Komisję do podjęcia działań poprzez ustanowienie sekcji lub jednostki koordynującej ds. energii wiatrowej oraz do zainicjowania planu działań w dziedzinie energii wiatrowej;

9. podkreśla, że europejska polityka morska musi w znaczny sposób przyczynić się do zwalczania zmian klimatycznych poprzez zastosowanie co najmniej trzech strategii politycznych: po pierwsze należy drastycznie zmniejszyć emisje ze statków, np. dwutlenku węgla, dwutlenku siarki i tlenków azotu; po drugie należy wprowadzić handel emisjami w transporcie morskim musi zostać dokładnie zbadana; po trzecie należy wdrożyć i wspierać stosowanie na statkach energii odnawialnych, takich jak energia wiatrowa i słoneczna; wzywa Komisję do przedłożenia przepisów prawnych w celu skutecznego zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych na obszarach morskich oraz UE do podjęcia zdecydowanych działań w celu objęcia sektora morskiego międzynarodowymi konwencjami klimatycznymi;

10. wyraża zaniepokojenie sprawozdaniami, które sugerują, że emisje dwutlenku węgla do morza są wyższe niż pierwotnie sądzono, stanowiąc do 5 % globalnych emisji, i mogą wzrosnąć aż o 75 % w ciągu kolejnych 15-20 lat, o ile nie podejmie się działań dla odwrócenia tego trendu; zauważa, że emisje gazów cieplarnianych z łodzi rybackich są znaczne; odnotowuje brak postępów IMO w tej kwestii, pomimo mandatu udzielonego w protokole z Kioto dziesięć lat temu;

11. uznaje, że aby strategia morska stała się „ekologicznym filarem” polityki morskiej, należy zapewnić pełną komplementarność dziedzin polityki dla zagwarantowania zgodności z podejściem UE; uznaje, że składowanie dwutlenku węgla w strukturach geologicznych pod dnem morskim mogłoby stanowić część wachlarza środków na rzecz zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych do atmosfery, i zwraca się o ustanowienie jasnych ram legislacyjnych i regulacyjnych w celu wykorzystania tej technologii;

Czwartek, 12 lipca 2007 r.

12. podkreśla, że planowanie wszelkiej zabudowy wzdłuż długiego wybrzeża Wspólnoty, w postaci zabudowy miejskiej, instalacji przemysłowych, portów i przystani, obiektów rekreacyjnych itp., powinno być prowadzone z uwzględnieniem skutków zmian klimatycznych i związanego z nimi podnoszenia się poziomu mórz i oceanów, a także zwiększonej częstotliwości i siły sztormów oraz wysokości fal;

13. podkreśla znaczenie dla skuteczności środków zintegrowanego podejścia, takiego jak ICZM;

Lepszy europejski transport morski dzięki lepszym statkom europejskim

14. podkreśla, że transport morski jest niezbędnym elementem światowego systemu gospodarczego, a transport towarów drogą morską jest obecnie jedną z najmniej obciążających środowisko metod transportu; uważa, że mimo to transport morski powoduje znaczne obciążenia dla środowiska i dlatego konieczna jest trwała równowaga między ochroną środowiska a gospodarczym wykorzystaniem europejskich mórz, w związku z czym bezwzględny priorytetem musi być gwarantowanie zrównoważonego podejścia; wzywa Komisję do utrzymania tej równowagi podczas opracowywania swoich przyszłych wniosków w sprawie polityki morskiej i portowej;

15. podkreśla, że promowanie transportu morskiego jako trwałej formy transportu wiąże się z koniecznością rozwoju i rozbudowy portów i obszarów przylegających do portów; zauważa, że porty często pokrywają się z obszarami Natura 2000 chronionymi na mocy dyrektywy ptasiej⁽¹⁾ i dyrektywy siedliskowej⁽²⁾ lub do nich przylegają i podkreśla konieczność konstruktywnego podejścia i inicjatyw ze strony operatorów portowych i organów ochrony środowiska w celu wypracowania możliwych do przyjęcia przez operatorów portowych, prawodawców i szeroko rozumiane społeczeństwo rozwiązań, w duchu dyrektyw i zgodnych z ich celami, jednocześnie pozwalających na utrzymanie głównej roli portów jako światowych „bram wjazdowych”;

16. uważa, że europejska polityka morska powinna dążyć do ochrony i wzmacniania pozycji europejskiego przemysłu morskiego i działalności wyspecjalizowanej oraz unikać strategii politycznych promujących transport pod banderą krajów trzecich, który zagraża bezpieczeństwu i ochronie mórz i zuboża gospodarkę europejską; podkreśla, że łatwiej zapewnić ochronę środowiska morskiego poprzez regulacje międzynarodowe mające zastosowanie do wszystkich statków bez względu na banderę lub port, do którego zawija statek;

17. uważa, że innowacyjny, konkurencyjny europejski przemysł wytwórczy jest kluczowy dla zrównoważonego wzrostu zgodnie ze strategią lizbońską; podkreśla, że zważywszy na rosnące gdzie indziej zdolności produkcyjne, pozytywny rozwój europejskiego przemysłu stocznioowego w ostatnich latach nie powinien doprowadzić do samozadowolenia i wzywa w związku z tym do dalszych starań na rzecz poprawy konkurencyjności i zapewnienia jej równych warunków;

18. wzywa Komisję, aby wspierała poprzez interwencje na szczeblu WTO europejski przemysł stocznioowy, który jest nieustannie narażony na nieuczciwą konkurencję ze strony azjatyckich budowniczych statków;

19. z zadowoleniem przyjmuje dokument roboczy Komisji „Sprawozdanie z realizacji strategii LEADERSHIP 2015” (COM(2007)0220) i kładzie szczególny nacisk na sukces nowego kompleksowego podejścia do polityki przemysłowej, zapoczątkowanego przez LEADERSHIP2015 jako jedną z pierwszych inicjatyw sektorowych;

20. podkreśla, że lepsza (ponadnarodowa) koordynacja i współpraca między portami morskimi oraz bardziej wyrównany podział odpowiedzialności między portami w całej Europie może w znaczący sposób przyczynić się do uniknięcia niezrównoważonego transportu lądowego;

21. widzi w przewodniej roli UE w zakresie stosowania surowszych ograniczeń nie przeszkodę, lecz szansę dla przemysłu europejskiego; w tym kontekście wzywa państwa członkowskie i Wspólnotę do wzmoczonego wspierania badań i rozwoju bardziej wydajnej i czystszej techniki w zakresie statków i portów;

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dz.U. L 206 z 22.7.1992, str. 7).

⁽²⁾ Dyrektywa Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (Dz.U. L 103 z 25.4.1979, str. 1).

Czwartek, 12 lipca 2007 r.

22. zauważa, że emisje substancji zanieczyszczających powietrze pochodzących ze statków przewyższą w dającej się przewidzieć przyszłości takie substancje pochodzące ze źródeł lądowych; przypomina, w kontekście strategii tematycznej dotyczącej jakości powietrza, swój wniosek aby Komisja i państwa członkowskie podjęły pilne kroki w celu redukcji emisji z sektora okrętowego oraz aby Komisja przedstawiła wnioski w zakresie:

- ustanowienia norm emisji NO_x dla statków korzystających z portów UE;
- wyznaczenia Morza Śródziemnego i północno-wschodniego Atlantyku jako obszarów kontroli emisji siarki (SECA) w ramach konwencji MARPOL;
- obniżenia maksymalnej dopuszczalnej zawartości siarki w paliwach okrętowych stosowanych przez okręty pasażerskie na obszarach SECA z 1,5 % do 0,5 %;
- wprowadzenia środków fiskalnych, takich jak podatki i opłaty od emisji SO₂ i NO_x przez statki;
- zachęcania do wprowadzenia zróżnicowanych opłat portowych i kanałowych korzystnych dla okrętów o niskich emisjach SO₂ i NO_x;
- zachęcania do pobierania przez statki energii elektrycznej z lądu podczas postoju w porcie;
- dyrektywy UE w sprawie jakości paliw okrętowych;

23. dostrzega ogromny potencjał ograniczania stosowania paliw kopalnych oraz redukcji emisji dwutlenku węgla poprzez wspieranie stosowania biopaliw w transporcie morskim, zwłaszcza za pomocą zachęt podatkowych na rzecz stosowania tego typu paliw oraz większych zachęt dla badań naukowych i rozwoju, oraz między innymi poprzez wspieranie stosowania biopaliw oraz dalszych badań nad nimi, a także wzmożonego wykorzystania energii wiatru do napędzania statków; podkreśla jednak potrzebę obowiązkowej certyfikacji biopaliw w zakresie ochrony środowiska i norm socjalnych, a także niekwestionowaną przewagę ich wpływu na klimat przez cały cykl życia oraz ich bilansu dwutlenku węgla;

24. uważa, że działania na rzecz zapobiegania i przeciwdziałania zanieczyszczeniom powodowanym przez statki nie powinny ograniczać się jedynie do zanieczyszczeń ropą naftową, lecz obejmować wszystkie rodzaje zanieczyszczeń, zwłaszcza substancjami niebezpiecznymi i trującymi; uważa związku z tym, że rola, jaką odgrywa EMSA w tych dziedzinach ma zasadnicze znaczenie i powinna stopniowo obejmować coraz więcej zadań, które powinny jednak być zawsze uzupełnieniem działań prowadzonych przez państwa członkowskie w zakresie zapobiegania i przeciwdziałania zanieczyszczeniom; uznaje zatem za konieczne zapewnienie odpowiednich środków na finansowanie zadań powierzonych EMSA;

25. z zadowoleniem przyjmuje utworzenie systemu operacyjnego CleanSeaNet służącego do nadzoru i wykrywania zanieczyszczeń spowodowanych przez statki, który ułatwi przybrzeżnym państwom lokalizację i identyfikację jednostek odpowiedzialnych za zanieczyszczenia na obszarach geograficznych podlegających ich jurysdykcji; wzywa państwa członkowskie do szybkiej transpozycji dyrektywy 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. dotyczącej zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa⁽¹⁾;

26. wyraża uznanie dla działań Komisji w zakresie bezpieczeństwa statków i bezpieczeństwa morskiego po katastrofach statków „Erika” i „Prestige”, które znalazły wyraz przede wszystkim w pakietach środków dotyczących bezpieczeństwa morskiego;

27. stanowczo wzywa Radę ds. Transportu do szybkiego uchwalenia „Trzeciego pakietu aktów dotyczących bezpieczeństwa morskiego” i podjęcia wspólnie z Parlamentem decyzji, aby nie dopuścić do powstania luki w wiarygodności;

28. nalega, aby Komisja wzmocniła wszystkie środki związane z odpowiedzialnością cywilną i karną w przypadku katastrofy lub wypadku, z zachowaniem zasad pomocniczości i podziału władzy oraz międzynarodowych ram prawnych;

29. przypomina swoją rezolucję z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie poprawy bezpieczeństwa na morzu⁽²⁾ oraz wzywa Komisję do silniejszego uwzględnienia czynnika ludzkiego w kolejnych działaniach;

30. z zaniepokojeniem zauważa, że Morze Bałtyckie jest obecnie jednym z najbardziej zanieczyszczonych mórz na świecie i przypomina Komisji swe wcześniejsze wezwanie do sporządzenia zalecenia w sprawie strategii UE dla Bałtyku, w którym zaproponowane zostaną działania mające na celu poprawę stanu środowiska w Morzu Bałtyckim w szczególności w celu zmniejszenia eutrofizacji Bałtyku i zapobieżenie emisjom ropy naftowej oraz innych toksycznych i szkodliwych substancji do morza; przypomina, że istniejące instrumenty współpracy, takie jak programy INTERREG, powinny być obszernie wykorzystywane przy realizacji projektów międzyregionalnych na rzecz poprawy stanu środowiska na Bałtyku;

⁽¹⁾ Dz.U. L 255 z 30.9.2005, str. 11.

⁽²⁾ Dz.U. C 104 z 30.4.2004, str. 730.

Czwartek, 12 lipca 2007 r.

31. domaga się utworzenia dla zagrożonych z ekologicznego punktu widzenia i trudnych do żeglugi obszarów morskich na Morzu Bałtyckim, zwłaszcza dla Kadetrinne, Skagerrak/Kattegat, Wielkiego Bełta i Sund, specjalnych stref, do których statki, a przede wszystkim zbiornikowce, nie będą mogły wpływać bez pilotów morskich; ponadto wzywa Komisję i państwa członkowskie, aby podjęły się w odpowiednich gremiach międzynarodowych, szczególnie w IMO, nakreślenia niezbędnych kroków w tym kierunku;

32. przypomina Komisji o swoim żądaniu, aby jak najszybciej przedstawiła Parlamentowi i Radzie wniosek, który ma na celu zapewnienie, że olej bunkrowy do paliwa silnikowego w nowych statkach jest również przewożony w bezpiecznych zbiornikach o podwójnych ścianach, ponieważ frachtowce lub kontenerowce często przewożą oleje ciężkie jako paliwo silnikowe, których ilość może niejednokrotnie znacznie przekroczyć ładunki mniejszych zbiornikowców; uważa, że zanim Komisja przedstawi taki wniosek, powinna upewnić się, czy obowiązujące przepisy IMO, które określono w art. 141 ust. 54 rezolucji MEPC, są wystarczające do zapewnienia bezpiecznego przewozu oleju bunkrowego stosowanego jako paliwo;

33. wzywa Komisję do zwiększenia kontroli przestrzegania przepisów dotyczących obowiązkowego stosowania konstrukcji podwójnokadłubowych;

34. domaga się ustanowienia najwyższych norm bezpieczeństwa dla wszystkich statków wpływających do portów europejskich oraz opowiada się w związku z tym za objęciem przez Europę przewodniej roli w tym zakresie; jest świadomy faktu, że niemożliwe jest objęcie tymi żądaniami wszystkich statków w strefie 200 mil;

35. wyraża zaniepokojenie faktem, że coraz mniej dobrze wykształconych młodych Europejczyków pracuje na europejskich statkach jako oficerowie i członkowie załogi, i obawia się z tego powodu masowego drenażu mózgów; jest zdania, że lepsze warunki pracy, zgodne z przepisami ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Pracy (MOP) i IMO, mogą pomóc w zachęcaniu większej liczby Europejczyków do kariery na morzu;

36. zachęca państwa członkowskie i podmioty sektora morskiego do dokonania przeglądu planów kariery i możliwości kształcenia ustawicznego w sektorze morskim, aby po pierwsze umożliwić lepsze wykorzystanie zdobytych w praktyce kompetencji i doświadczenia, tworząc zarazem możliwości przechodzenia między zawodami wykonywanymi na morzu i na lądzie w celu zapewnienia zachowania umiejętności i zwiększenia atrakcyjności perspektyw kariery;

37. popiera bieżące negocjacje nad umową między partnerami społecznymi w Unii Europejskiej w celu wdrożenia Konwencji IMO dotyczącej standardów pracy na morzu w 2006 r. z uwzględnieniem przyjętego tam zakazu regresji; deklaruje poparcie dla zobowiązania państw członkowskich w ramach przyszłej europejskiej polityki morskiej do ratyfikowania i wdrożenia powyższej konwencji; wzywa Komisję do wykorzystania wszystkich możliwych układów, aby w 2007 r. pomyślnie sfinalizować przyjęcie Konwencji IMO dotyczącej standardów pracy na morzu, co nie udało się roku 2005;

38. uważa, że zgodnie z zaleceniem wspomnianej wyżej zielonej księgi, wyłączenie marynarzy z zakresu obowiązywania dyrektyw społecznych powinno być przeanalizowane przez partnerów społecznych;

39. zauważa, że rybacy i marynarze są wyłączeni z licznych obszarów europejskich przepisów socjalnych (np. dyrektywa 98/59/WE⁽¹⁾ w sprawie zwolnień grupowych, dyrektywa 2001/23/WE⁽²⁾ w sprawie zagwarantowania praw pracowników w razie transferów przedsiębiorstw, firm lub ich części, dyrektywa 2002/14/WE⁽³⁾ w sprawie informowania i przeprowadzania konsultacji z pracownikami oraz dyrektywa 96/71/WE⁽⁴⁾ w sprawie delegowania pracowników w ramach świadczenia usług); wzywa Komisję do przeanalizowania wspomnianych odstępstw w ścisłej współpracy z partnerami społecznymi;

40. wzywa państwa członkowskie i armatorów statków do nawiązania partnerstwa w celu kształcenia dobrych marynarzy i oficerów, jak ma to już miejsce z powodzeniem w Danii, a poprzez politykę kształcenia i szkolenia do pogłębiania wiedzy o dziedzictwie morskim i zwiększania zainteresowania nim oraz do wprowadzania dodatkowych zachęt dla działalności i zawodów związanych z morzem; wzywa Komisję do stworzenia wymaganych warunków dla finansowego i doradczego wspierania tego rodzaju partnerstwa;

⁽¹⁾ Dz.U. L 225 z 12.8.1998, str. 16.

⁽²⁾ Dz.U. L 82 z 22.3.2001, str. 16.

⁽³⁾ Dz.U. L 80 z 23.3.2002, str. 29.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 18 z 21.1.1997, str. 1.

Czwartek, 12 lipca 2007 r.

41. domaga się wprowadzenia europejskiego znaku jakości dla statków, zgodnie z białą listą klasyfikacyjną IMO, które spełniają najnowsze normy bezpieczeństwa i normy społeczne, gwarantującego tym statkom uprzywilejowane traktowanie w ramach kontroli państwa portu;

42. odnotowuje problem niewielkiej liczby doświadczonych i dobrze wykształconych ekspertów, z jakim boryka się omawiany sektor; proponuje opracowanie specjalnych szkoleń dla kapitanów i załóg łodzi rybackich, aby zapewnić podstawowy poziom zrozumienia nauki oddziałującej na sektor gospodarki, w tym poprzez umożliwianie zrozumienia znaczenia zarządzania ochroną środowiska naturalnego i trwałego rozwoju jako pomocy w stopniowym rozwijaniu podejścia opartego na ekosystemie na rzecz skutecznego zarządzania rybołówstwem;

43. wzywa Komisję do opracowania planów przekwalifikowania zawodowego dla rybaków, zachęcając ich do kierowania się w stronę nowych praktyk, które promują wykorzystanie wiedzy związanej z pracą na morzu; wskazuje na sektor akwakultury przybrzeżnej i turystyki ekologicznej jako niektóre z możliwych rozwiązań;

44. wskazuje na znaczenie poprawy wizerunku sektora rybołówstwa, który nie cieszy się obecnie uznaniem; jest zdania, że poprawa warunków bezpieczeństwa i higieny na statkach oraz uzyskanie lepszych płac i warunków dla załóg może zostać osiągnięte wyłącznie w ramach zrównoważonej i przynoszącej zyski gałęzi gospodarki oraz że należy przeznaczać więcej środków na cele badawcze i edukacyjne zmierzające do poszerzenia wiedzy i poprawy umiejętności;

45. zauważa, że stworzenie warunków zapewniających higienę, bezpieczeństwo i komfort osób pracujących w sektorze rybołówstwa – zarówno w przypadku rybaków, jak i pracowników sektorów związanych z rybołówstwem, — są kluczowym celem polityki na rzecz mórz i oceanów;

46. jest zdania, że w porównaniu z przepisami prawnymi idea społecznej odpowiedzialności przedsiębiorstw ma ograniczoną wartość w kontekście ochrony środowiska morskiego, i że z tego względu odpowiednia podstawa prawna powinna nadal stanowić fundament wspólnotowego programu ochrony środowiska, który mogłyby uzupełniać dobrowolne działania przedsiębiorstw pragnących dać dowód odpowiedzialnego postępowania;

47. potępia warunki, w jakich dokonuje się obecnie złomowania statków w krajach rozwijających się i wzywa Komisję do opracowania wniosków mających na celu poprawę warunków pracy w dokach portowych, w których statki są złomowane, a także do korzystania z wszelkich wskazanych przez Trybunał Sprawiedliwości możliwości, jakie daje prawo karne; należy przy tym w sektorze morskim – podobnie jak w innych dziedzinach – stosować zasadę „zanieczyszczający płaci”; z zadowoleniem przyjmuje fakt publikacji Zielonej księgi w sprawie lepszych warunków demontażu statków (COM(2007)0269); w tym kontekście wzywa Komisję do opracowania wniosku w sprawie „zielonego paszportu”, który należy posiadać wraz z wszystkimi dokumentami statku i w którym odnotowuje się wszelkie substancje toksyczne stosowane przy budowie statków; jest zdania, że Wspólnota powinna poruszyć kwestię złomowania statków w obowiązkowej konwencji międzynarodowej, której zawarcie przewidywane jest na rok 2008 lub 2009, a do tego czasu stosować się do wytycznych IMO;

48. jest zdania, że unijny przemysł stoczniowy i przemysł produkujący sprzęt morski zdołały pozostać konkurencyjne, inwestując w innowacyjne produkty i technologie oraz tworząc oparte na wiedzy nisze rynkowe; wyraża przekonanie, że europejska strategia morska powinna stworzyć odpowiednie warunki, prowadzące do utrzymania czołowej pozycji Wspólnoty na tych rynkach, między innymi poprzez wspieranie rozwoju mechanizmów transferu technologii morskich;

49. zachęca państwa członkowskie do pełnego korzystania ze wspólnotowych wytycznych dotyczących pomocy państwa zarówno w odniesieniu do kosztów zatrudnienia, jak i opodatkowania, zwracając szczególną uwagę na system opodatkowania tonażu; uważa, że sprawozdanie ze strategii LeaderSHIP 2015 ma pozytywny oddźwięk, oraz że sektor ten powinien w dalszym ciągu kwalifikować się do pomocy państwa w celu promowania innowacji;

Czwartek, 12 lipca 2007 r.

50. wzywa do ograniczenia przeładunku oleju i innego rodzaju toksycznego ładunku wyłącznie do ściśle wyznaczonych stref pod nadzorem, ułatwiając w ten sposób określenie odpowiedzialności w przypadku zrzutu zanieczyszczeń do morza; zauważa, że transport drogą morską powoduje zanieczyszczenie środowiska morskiego i potencjalne zaburzenie równowagi ekosystemu z powodu wprowadzania do mórz i oceanów obcych gatunków w zrzucanych wodach balastowych oraz stosowania substancji chemicznych w farbach zabezpieczających przed zanieczyszczeniami, które oddziałują na hormony ryb; zwraca uwagę, że jednym z poważniejszych zagrożeń dla mórz są wycieki ropy;

51. zachęca do szkolenia i informowania, poprzez gromadzenie, analizowanie i rozpowszechnianie najlepszych wzorców, technik, urządzeń do kontroli opróżniania zbiorników oraz poprzez innowacje w zakresie zwalczania zanieczyszczenia węglowodorami i innymi szkodliwymi i niebezpiecznymi substancjami, jak również rozwój rozwiązań technicznych dotyczących monitorowania przypadkowych i umyślnych zrzutów za pomocą inspekcji i nadzoru satelitarnego;

Lepsza europejska polityka przybrzeżna obejmująca lepsze porty europejskie

52. podkreśla znaczenie wkładu, który w całościową politykę morską mogą wnieść terytorialna współpraca i powiązanie regionów przybrzeżnych poprzez wspieranie wspólnych strategii na rzecz konkurencyjności obszarów przybrzeżnych; uważa zatem uczestnictwo regionalnych i lokalnych podmiotów za niezbędne dla powodzenia europejskiej polityki morskiej; dlatego z zadowoleniem przyjmuje coraz ściślejszą współpracę i powiązania europejskich regionów przybrzeżnych;

53. uważa za konieczne podejmowanie przez Komisję, państwa członkowskie i regiony szczególnych wysiłków na rzecz zwiększenia świadomości w zakresie tematyki morskiej; uważa, że powinny one obejmować np. wyróżnienia za wzorowe projekty turystyczne, przyjazny dla środowiska transport morski lub szczególny wkład w kształcenie morskie; proponuje w związku z tym przyznawanie tej nagrody modelowym regionom morskim, służące promowaniu najlepszych rozwiązań; podkreśla znaczenie swojej inicjatywy, dotyczącej ustanowienia corocznych obchodów Europejskiego dnia morza, która powinna być promowana przez Komisję; podkreśla konieczność otworzenia w szkołach ponadpodstawowych, przy wsparciu Komisji, pilotażowego kierunku „pedagogika morska”;

54. zwraca uwagę, że przy rozwoju wysp i obszarów przybrzeżnych ogromne znaczenie ma nałożenie ilościowego ograniczenia na emisje fosforu i azotu do Morza Bałtyckiego, mając na uwadze, że stan morza ma fundamentalne znaczenie dla turystyki i związanej z nią działalności gospodarczej; podkreśla, że istnieje potrzeba opracowania jasnych, zrozumiałych reguł oraz podręcznika przystępnie wyjaśniającego system zachęt i ich konsekwencje;

55. zachęca regiony i państwa członkowskie do wykorzystania instrumentów polityki spójności, aby osiągnąć dalszą integrację w dziedzinie polityki morskiej i przybrzeżnej, promować przedsiębiorczość i zakładać MŚP, pomagając w ten sposób pokonać problem sezonowego zatrudnienia w tych regionach; wzywa w szczególności do utworzenia sieci regionów doskonałości morskiej w ramach celu europejskiej współpracy terytorialnej;

56. uważa, że rozwijanie systemów wczesnego ostrzegania wzdłuż brzegów Atlantyku — potencjalnie narażonych na tsunami — ma podstawowe znaczenie;

57. podkreśla podstawowe znaczenie portów oraz ich rolę jako punktów skupiających przepływ handlu międzynarodowego, jako ekonomicznej siły napędowej i generatorów miejsc pracy dla regionów przybrzeżnych oraz jako miejsc przeładunku dla rybołówstwa, a także jako istotnych punktów kontroli bezpieczeństwa;

Czwartek, 12 lipca 2007 r.

58. w obliczu zanieczyszczenia powietrza szkodliwymi substancjami w wielu miastach i regionach portowych wzywa państwa członkowskie i Komisję do znacznego ulepszenia zachęt na rzecz zaopatrywania statków stojących w porcie w energię pobieraną z lądu w przypadku, gdy jest to opłacalne i korzystne dla środowiska; w związku z tym domaga się zmiany dyrektywy Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej⁽¹⁾, tak aby zobowiązać te państwa członkowskie, które korzystają ze zwolnienia z podatku za olej bunkrowy, zgodnie z art. 14 tej dyrektywy, do zwolnienia z podatku w takim samym stopniu również energii elektrycznej z lądu;

59. domaga się zmiany dyrektywy 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń odbierających odpady ze statków oraz ich składowania⁽²⁾, tak aby wszystkie statki wpływające do portu państwa członkowskiego miały obowiązek odprowadzania 100 % swoich stałych i płynnych odpadów;

60. uważa, że pojawienie się w przyszłości „wąskich gardeł” transportu towarowego jest bardziej prawdopodobne w związku z przyłączaniem portów do europejskich sieci transportu lądowego niż w związku ze zdolnością przyjmowania statków przez porty; uważa, że udostępnienie jak najlepszych połączeń europejskich portów z siecią lądową jest istotne dla optymalnego wykorzystania możliwości transportu morskiego i w związku z tym domaga się – tam, gdzie jest to konieczne – jego rozbudowy, przy priorytetowym uwzględnieniu przyjaznych dla środowiska rodzajów transportu, takich jak kolej i żegluga śródlądowa;

61. biorąc pod uwagę ogromne znaczenie transportu wodnego zarówno na rynku wewnętrznym, jak i między Unią a jej partnerami handlowymi, uważa, że nowa strategia morska UE powinna zawierać strategię portową umożliwiającą rozwój portów z uwzględnieniem zmian na rynku i popytu, przy jednoczesnym poszanowaniu odnośnych przepisów, w celu ustanowienia klimatu sprzyjającego inwestycjom na rzecz zapewnienia odpowiedniej wielkości i pojemności portów, umożliwiającej obsługę coraz większego ruchu w towarowym transporcie morskim; nalega, by strategia ta została opracowana przy uwzględnieniu toczącej się obecnie debaty na temat europejskiej polityki portowej, w celu uniknięcia podwójnej pracy;

62. zwraca uwagę, że Europa jest popularnym regionem turystyki jachtowej, rejsowej i podwodnej; zachęca regiony nadmorskie do inwestowania w infrastrukturę morską i inną powiązaną infrastrukturę, aby czerpać korzyści z tych rozwijających się rynków, zapewniając ochronę siedlisk, gatunków i ekosystemów morskich jako takich; wzywa Komisję, aby pomogła w ustanowieniu zharmonizowanych norm dotyczących obiektów i wyposażenia technicznego w celu zapewnienia wysokiej jakości usług w całej Unii;

63. przychylnie odnosi się do tworzenia większej liczby klastrów morskich, wykorzystując pozytywne doświadczenia i dobre rozwiązania dotychczas stosowane w tej dziedzinie, oraz uważa, że przykłady te należy naśladować i promować; wzywa państwa członkowskie do podjęcia środków zmierzających do zwiększenia gospodarczej konkurencyjności regionów przybrzeżnych poprzez wspieranie badań oraz rozwoju technologicznego i innowacji, a także wzmocnienie współpracy między przedsiębiorstwami (sieci, klastry, partnerzy publiczni) oraz świadczenie usług dodatkowych o wyższej jakości w celu zmniejszenia zależności tych regionów od znacznie ograniczonej (tradycyjnej) działalności gospodarczej;

64. potwierdza swoje stanowisko z dnia 14 listopada 2006 r. dotyczące dyrektywy w sprawie strategii morskiej⁽³⁾, w szczególności w kwestii zakazów i/lub kryteriów dotyczących systematycznych/celowych zrzutów wszelkich ciał stałych, cieczy lub gazów w słup wodny, albo do dna morskiego/podłoża; ponadto jest zdania, że składowanie dwutlenku węgla na dnie morskim i w podłożu powinno wymagać zezwolenia na mocy prawa międzynarodowego, wcześniejszej oceny oddziaływania na środowisko naturalne zgodnie z dyrektywą Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne⁽⁴⁾ oraz odpowiednimi konwencjami międzynarodowymi, a także stałego monitorowania i kontroli;

65. wyraża zatem przekonanie, że odnawialne zasoby środowiska morskiego mogą i powinny być wykorzystywane w sposób zrównoważony, tak aby ich eksploatacja i wynikające z niej korzyści ekonomiczne były długotrwałe; podkreśla zatem potrzebę, aby różne odnośne dziedziny polityki były dostosowane do wymogów zdrowego środowiska morskiego; wzywa w związku z tym do większego stosowania morskich i przybrzeżnych elektrowni wiatrowych w celu wykorzystania ich potencjału z punktu widzenia polityki zatrudnienia i polityki gospodarczej;

⁽¹⁾ Dz.U. L 283 z 31.10.2003, str. 51.

⁽²⁾ Dz.U. L 332 z 28.12.2000, str. 81.

⁽³⁾ *Teksty przyjęte*, P6_TA(2006)0482.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 175 z 5.7.1985, str. 40.

Czwartek, 12 lipca 2007 r.

66. zaznacza jednak, że jednym z głównych celów zarządzania strefą przybrzeżną powinna być ochrona środowiska morskiego, a nie wyznaczanie kilku wydzielonych obszarów jako symbolu starań na rzecz ochrony, szczególnie w świetle zalecenia 2002/413/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 2002 r. dotyczącego wdrożenia zintegrowanego zarządzania strefami przybrzeżnymi w Europie⁽¹⁾;

67. w tym kontekście zgadza się z Komisją, że istnieje naturalna granica dla działalności ludzkiej w postaci gęstości zaludnienia i działalności przemysłowej, jakie mogą występować w strefach przybrzeżnych bez poważnego i prawdopodobnie nieodwracalnego zniszczenia środowiska; popiera zatem pogląd Komisji, zgodnie z którym konieczne jest kompleksowe badanie pozwalające lepiej określić tę granicę oraz sporządzić odpowiednie prognozy i plany;

68. zauważa, że trójwymiarowe mapowanie dna morskiego będzie miało ogromne znaczenie nie tylko dla przemysłu rybackiego, ale również dla sektora energetycznego, ekologów i interesów obronności; stwierdza, że wysoka wartość handlowa takich map jest oczywista i dlatego może pomóc w rozwiązaniu kwestii finansowania działań w tym zakresie; uważa, że lepsze dane w sektorze morskim pozwoliłyby na sporządzanie lepszych prognoz pogody, dostarczyłyby informacji na temat przewidywanej wysokości fali oraz wielu kwestii wzmacniających bezpieczeństwo i rozwój;

69. wzywa do podjęcia wszelkich niezbędnych środków w celu zapobiegania i ograniczania ryzyka powstawania szkód w strefach przybrzeżnych wskutek takich klęsk żywiołowych jak powodzie, erozja, sztormy czy tsunami; podkreśla ponadto potrzebę przyjęcia środków wspólnotowych, w celu zajęcia się powstałymi w wyniku różnych rodzajów działalności człowieka zagrożeniami dla europejskich ekosystemów przybrzeżnych;

70. uważa, że wznoszenie konstrukcji chroniących przed naporem morza w sytuacji podnoszenia się poziomu wód może prowadzić do utraty siedlisk oraz że samo podnoszenie się poziomu wód powoduje „nadbrzeżne kurczenie się” słonych moczarów i przybrzeżnych równin błotnych oraz erozję wydm piaszczystych, które to tereny są doskonałymi siedliskami fauny i flory, wzywa do opracowania długookresowej strategii na rzecz utrzymania ochrony wybrzeży, ochrony przed podnoszeniem się poziomu mórz oraz zminimalizowania utraty siedlisk;

71. zachęca do rozwoju nowych sieci służących wdrażaniu projektów i działań w formie partnerstwa pomiędzy sektorem prywatnym, organizacjami pozarządowymi, władzami lokalnymi i regionami, w celu nadania większej dynamiki, pobudzenia innowacji oraz zwiększenia efektywności, a także poprawy jakości życia w obszarach przybrzeżnych;

72. stanowczo podkreśla potrzebę podniesienia atrakcyjności regionów przybrzeżnych jako miejsc zamieszkania, pracy i dokonywania inwestycji, a nie tylko rozrywki, poprzez poprawę dostępności i wewnętrznej infrastruktury transportowej; wzywa ponadto do przyjęcia środków w celu poprawy jakości usług użyteczności publicznej (zdrowie, edukacja, woda i energia, informacje, technologie komunikacyjne, usługi pocztowe, oczyszczanie ścieków i przetwarzanie odpadów), biorąc pod uwagę sezonowe zmiany demograficzne;

73. ze względu na fakt, że znaczna część ogólnego zanieczyszczenia mórz europejskich ma pochodzenie lądowe, wzywa państwa członkowskie do bezzwłocznego wdrażania wszystkich odnośnych obowiązujących obecnie oraz przyszłych europejskich aktów prawnych; ponadto wzywa Komisję do przedstawienia planu działań na rzecz zmniejszenia zanieczyszczenia; jest zdania, że finansowe wspieranie projektów na rzecz zmniejszenia zanieczyszczenia w krajach trzecich ma również istotne znaczenie, ponieważ jakość systemów filtrowania i oczyszczania ścieków w tych krajach często pozostaje daleko w tyle za normami europejskimi i dlatego użyte środki finansowe mogą odnieść większy skutek;

74. zwraca uwagę, że większość zanieczyszczeń w środowisku morskim pochodzi ze źródeł lądowych, w tym m.in. z odpływów pochodzenia rolniczego i z emisji przemysłowych, które wywierają szczególnie szkodliwy wpływ na morza zamknięte i półzamknięte; podkreśla, że UE powinna zwracać szczególną uwagę na powyższe dziedziny i powinna podejmować działania zmierzające do ograniczenia dalszych zanieczyszczeń i zapobiegania im; uważa ponadto, że w tym celu można z powodzeniem zastosować nową technologię globalnego monitoringu środowiska i bezpieczeństwa (GMES);

(¹) Dz.U. L 148 z 6.6.2002, str. 24.

Czwartek, 12 lipca 2007 r.

75. uwzględnia fakt, że sektor morski jest jednym z niewielu, w których zasada „zanieczyszczający płaci” nie jest stosowana, uważa, że gałęzie przemysłu generujące ścieki, wydobywające piasek i żwir, koncerny produkujące energię z wykorzystaniem morza i prowadzące jakąkolwiek inną działalność, w tym naziemną, mogącą powodować zanieczyszczenie środowiska morskiego, powinny wносить opłaty do funduszu wspólnotowego przeznaczonego na zachowanie flory i fauny morskiej, w tym na odnawianie zasobów rybnych, oraz że Komisja powinna podjąć wysiłki na rzecz zapewnienia bardziej jednolitego i skutecznego stosowania zasady „zanieczyszczający płaci”;

76. wzywa Komisję do podjęcia działań w celu kontroli zanieczyszczenia (zanieczyszczenie środowiska morskiego) powstałego w wyniku spływu powierzchniowego z terenów rolniczych, ścieków komunalnych i przemysłowych i odpadów, często plastikowych, które mogą spowodować zakrzuszenie u ssaków morskich, żółwi i ptaków; takie zanieczyszczenia stanowią rosnące zagrożenie, wywierające poważny wpływ na sektor rybołówstwa i turystyki, a także pogarszające jakość i stan produktów rybnych przeznaczonych do spożycia przez człowieka; jeżeli chodzi o statki oceaniczne, wzywa Komisję do nakłonienia państw członkowskich do wprowadzenia załącznika V do konwencji MARPOL, który zakazuje wyrzucania plastikowych śmieci i popiołów pochodzących ze spalania plastiku do morza; wzywa Komisję do wprowadzenia poprawek do dyrektywy 2000/59/WE w sprawie portowych urządzeń do odbioru w celu zwiększenia adekwatności i dostępności tego rodzaju urządzeń w UE oraz ostatecznego ograniczenia wyrzucania odpadów do morza;

77. wzywa UE, aby w ramach międzynarodowej polityki morskiej oraz Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z dnia 10 grudnia 1982 r. i porozumienia z dnia 28 lipca 1994 r. odnoszące się do stosowania jej części XI⁽¹⁾, dokonała poprawy przepisów międzynarodowych dotyczących zwiększenia bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczaniu mórz, a także dotyczących ochrony i zachowania środowiska morskiego; wzywa ponadto organy UE do podejmowania w szczególności działań, które skłonią państwa członkowskie do skutecznego korzystania z prawnego rozstrzygnięcia sporów reprezentowanego przez Międzynarodowy Trybunał Prawa Morza z siedzibą w Hamburgu, który utworzono w 1996 r. na podstawie Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, ponieważ do tej pory państwa te unikały niestety rozstrzygnięcia sporów przez ten Trybunał;

78. zachęca Komisję do przeprowadzenia specjalnych, opartych na podstawach naukowych statystycznych badań środowiskowych i społeczno-ekonomicznych, a także innych badań dotyczących regionów morskich, w celu monitorowania i kontrolowania skutków rozwoju działalności gospodarczej, sportowej i rekreacyjnej na tych obszarach;

79. wyraża zaniepokojenie z powodu braku dobrze przygotowanego personelu w istotnych gałęziach gospodarki morskiej na lądzie; jest zdania, że wspólne działania państw członkowskich i odnośnych przedsiębiorstw w zakresie zatrudnienia mogą przyczynić się do rozwiązania tego problemu;

80. zwraca się do Komisji i państw członkowskich o włączenie wszystkich zainteresowanych stron we wszystkie etapy procesu umacniania polityki morskiej UE, zarówno we wdrażanie i egzekwowanie dotychczasowych przepisów, jak i w opracowywanie nowych inicjatyw;

Zrównoważona turystyka przybrzeżna

81. podkreśla fakt, że turystyka, w przypadku gdy jest rozwijana w rozsądny sposób, stanowi trwałe źródło dochodu dla gospodarek lokalnych, zapewniając ochronę oraz poprawę środowiska naturalnego, a także wspieranie i ochronę aspektów kulturowych, historycznych i środowiskowych, a także rzemiosła i zrównoważonej turystyki morskiej; z tego względu wzywa przede wszystkim do inwestowania w infrastrukturę turystyczną związaną z żeglarstwem, nurkowaniem i rejsami oraz do ochrony i promowania skarbów archeologii morskiej;

82. podkreśla, że w przypadku polityki turystycznej stosuje się zasadę pomocniczości; podkreśla potrzebę przestrzegania planów krajowych opartych na doświadczeniu i najlepszych rozwiązaniach;

83. podkreśla, że brak właściwych i porównywalnych danych stanowi kluczowy problem w zakresie rzetelnego gromadzenia danych dotyczących sytuacji zatrudnienia w sektorze turystyki przybrzeżnej;

⁽¹⁾ Dz.U. L 179 z 23.6.1998, str. 3.

Czwartek, 12 lipca 2007 r.

84. uważa również, że dobry stan środowiska, czystość powietrza i dobra jakość wody mają podstawowe znaczenie dla przetrwania tego sektora; dlatego wszystkie przyszłe projekty europejskie dotyczące turystyki powinny być rozpatrywane z uwzględnieniem wpływu na środowisko i równowagi ekologicznej;
85. zauważa, że Europa jest ulubionym miejscem organizowania rejsów wycieczkowych; podkreśla, że należy zorganizować świadczenie usług w taki sposób, by zagwarantować otwartą konkurencję oraz zaspokoić potrzebę lepszej infrastruktury dla tego rodzaju działalności;
86. uważa, że tradycyjna działalność sezonowa powinna zostać przekształcona w działalność całoroczną; podkreśla, że branża powinna wykorzystać szansę zaangażowania się w trwałe, całoroczne przedsięwzięcia w zakresie turystyki; uważa, że wydłużenie sezonu oznacza możliwość stworzenia miejsc pracy i uzyskania korzyści gospodarczych; podkreśla, że zgodnie z zasadą trwałego rozwoju i zasadą „edukacji w zakresie środowiska” przykłady najlepszych rozwiązań mogą mieć znaczący wpływ na koncepcje turystyki; podkreśla, że podstawowym celem jest umożliwienie branży i środowisku regionu przybrzeżnego korzystania z dłuższego sezonu prowadzenia działalności;
87. uważa, że Europejska Agenda 21 dla zrównoważonej turystyki europejskiej musi uwzględniać specyfikę turystyki przybrzeżnej – a także wyspiarskiej – oraz przedstawiać pożyteczne inicjatywy i umożliwiać wymianę dobrych praktyk skutecznej walki z sezonowością, np. poprzez rozwój turystyki nastawionej na osoby w starszym wieku;
88. wzywa Komisję do przedstawienia zrównoważonej strategii UE w sprawie turystyki morskiej;

Zapewnienie równowagi środowiska morskiego

89. przypomina rezolucję z dnia 14 listopada 2006 r. w sprawie Strategii tematycznej na rzecz ochrony i zachowania środowiska morskiego⁽¹⁾, a przede wszystkim przypomina o konieczności:
- uznania za nadrzędny cel UE zrównoważonego korzystania z obszarów morskich i zachowania ekosystemów morskich, w tym zdecydowanej polityki UE w dziedzinie ochrony tych obszarów, zapobiegającej dalszej utracie różnorodności biologicznej oraz degradacji środowiska morskiego,
 - uwzględnienia powszechnie obowiązującej w UE definicji dobrego stanu środowiska,
 - przedkładania regularnych ocen środowiska morskiego przez Europejską Agencję Środowiska, co wymaga poprawy krajowych systemów gromadzenia i wymiany danych oraz sprawozdawczości,
 - uznania znaczenia wcześniejszych konsultacji, koordynacji i współpracy z sąsiednimi państwami przy przyjmowaniu i wdrażaniu przyszłej dyrektywy w sprawie strategii morskiej;
90. uważa, że zdrowe środowisko morskie stanowi podstawę zrównoważonego rozwoju sektora żeglugi morskiej w UE i przypomina, że UE zobowiązała się włączyć aspekty środowiskowe do wszystkich obszarów polityki Wspólnoty;
91. podkreśla, że czyste środowisko morskie, w którym występuje różnorodność biologiczna wystarczająca dla zagwarantowania właściwego funkcjonowania wchodzących w jego skład ekosystemów, jest dla Europy niezwykle ważne; podkreśla również, że ze względu na wartość obszarów morskich samą w sobie korzyści płynące z dobrego stanu środowiska morskiego w UE daleko wykraczają poza potencjalne zyski ekonomiczne czerpane z eksploatacji poszczególnych części obszarów morskich, wód przybrzeżnych i dorzeczy oraz że w związku z tym ochrona, a w wielu przypadkach również odbudowa środowiska morskiego UE, jest nieodzowna;
92. przypomina zasadę leżącą u podstaw podejścia ekosystemowego do zarządzania działalnością człowieka, stanowiącą jeden z głównych elementów strategii tematycznej dla środowiska morskiego; nalega, aby zasadę tę stosować także w odniesieniu do polityki morskiej;

⁽¹⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2006)0486.

Czwartek, 12 lipca 2007 r.

93. z całą mocą podkreśla, że kryteria stosowane w celu określenia dobrego stanu środowiska muszą być wystarczająco dalekosiężne, ponieważ owe wskaźniki w zakresie jakości będą prawdopodobnie stanowiły na długi czas punkt odniesienia dla programów działań;
94. uważa również, że należy szybko podjąć działania mające na celu poprawę jakości wody i z tego względu wyraża zaniepokojenie z powodu rozszerzonego harmonogramu zaproponowanego we wniosku dotyczącym dyrektywy w sprawie strategii morskiej;
95. nalega na przyspieszenie wdrażania sieci morskich obszarów chronionych;
96. jest przekonany, że czyste środowisko morskie ma kluczowe znaczenie dla gatunków morskich, w tym zarówno ryb komercyjnych, jak i niepodlegających eksploatacji w celach handlowych, oraz że odnowienie zubożonych zasobów ryb zależy od ograniczenia zanieczyszczeń morskich oraz zmniejszenia poziomu połowów; jest zdania, że aby uchronić mączkę rybną stosowaną w UE przed skażeniem, należy koniecznie ograniczyć zanieczyszczanie środowiska morskiego;
97. zwraca uwagę na niekiedy katastrofalny wpływ organizmów egzotycznych na ekosystem morski i przyznaje, że obce gatunki inwazyjne stanowią istotne zagrożenie dla różnorodności biologicznej mórz; zwraca się do Komisji o pilne podjęcie kroków w celu zapobiegania przenoszeniu organizmów w wodach balastowych i wprowadzenie skutecznych kontroli dotyczących zrzucania wód balastowych do wód UE;
98. jest zdania, że koncepcja klastrów mogłaby mieć korzystne skutki dla środowiska morskiego pod warunkiem, że ochrona siedlisk, kontrola zanieczyszczeń i inne technologie ochrony środowiska zostaną włączone do ich projektowania i realizacji, począwszy od fazy planowania;
99. z zadowoleniem przyjmuje uznanie przez Komisję, że „wszechstronny system planowania przestrzennego” jest konieczny dla zapewnienia stabilnego środowiska prawnego oraz prawnie wiążącej podstawy podejmowania decyzji; jest zdania, że podstawowym kryterium efektywnego, opartego na ekosystemach planowania przestrzennego powinno być organizowanie działalności w taki sposób, aby zmniejszyć skutki działań szkodliwych dla środowiska na obszarach wrażliwych pod względem ekologicznym i jednocześnie wykorzystywanie zasobów we wszystkich innych regionach w sposób zrównoważony ekologicznie; w tym kontekście nalega na wykorzystanie instrumentu strategicznej oceny środowiska zgodnie z dyrektywą 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko⁽¹⁾; podkreśla, że każdy system morskiego planowania przestrzennego na szczeblu UE musi podnosić wartość dodaną krajowych systemów i planów, tam gdzie one istnieją, musi opierać się na morskich regionach i podregionach, zgodnie z tym co proponuje dyrektywa w sprawie strategii morskiej, oraz stanowić narzędzie służące wspieraniu podejścia, opartego na ekosystemach, do zarządzania morskiego i celów służących dobremu stanowi środowiska zgodnie z dyrektywą w sprawie strategii morskiej;
100. zauważa, że osiągnięcie dobrego stanu ochrony środowiska wymaga też, aby działalność człowieka prowadzona poza obszarami wrażliwymi pod względem ekologicznym była ściśle regulowana, tak aby zminimalizować ewentualny negatywny wpływ na środowisko morskie;

Zintegrowana polityka rybołówstwa

101. stoi na stanowisku, że działalność rybacka musi przyczynić się do utrzymania funkcjonujących społeczności przybrzeżnych; podkreśla, że dla osiągnięcia tego celu należy zagwarantować dostęp działającym na małą skalę w strefie przybrzeżnej podmiotom sektora rybackiego i wędkarzom łowiącym rekreacyjnie oraz że tego typu działalność rybacka powinna sprzyjać turystyce, chronić bogate europejskie dziedzictwo przybrzeżne i wspomagać integrację europejskich społeczności przybrzeżnych;

⁽¹⁾ Dz.U. L 197 z 21.7.2001, str. 30.

Czwartek, 12 lipca 2007 r.

102. wyraża zaniepokojenie sytuacją, że pomimo gotowości sektora do zaakceptowania rozwijania podejścia ekosystemowego w zarządzaniu połowami, w wyniku dodatkowych ograniczeń mogących zaistnieć z powodu sieci Natura 2000 i innych potencjalnych morskich obszarów chronionych (MOC) nieograniczony dostęp i działania połowowe w tych obszarach mogą zostać zagrożone; stoi na stanowisku, że na morskich obszarach chronionych należy zezwolić na rozwijanie działań połowowych nieszkodliwych dla celów ochrony; uważa także, że w przypadku działalności związanej z rybołówstwem, która może być szkodliwa lub potencjalnie szkodliwa dla celów związanych z ochroną morskich obszarów chronionych (MOC), należy poczynić większe wysiłki, w tym związane z badaniami naukowymi i rozwojem, aby metody połowów stały się bardziej przyjazne dla środowiska w celu ułatwienia szerszego dostępu do tego rodzaju obszarów wszędzie tam, gdzie jest to uzasadnione;

103. zauważa jednak, że rybołówstwo będzie musiało zostać w przyszłości ograniczone w ramach podejścia ostrożnościowego, co zagwarantuje zachowanie zdrowych ekosystemów i ochronę rzadkich, wrażliwych lub cennych gatunków i siedlisk oraz że będzie to nieuchronnie obejmowało wyższy niż poprzednio poziom ochrony przyrody, obejmujący sieć MPO utworzoną zgodnie z przepisami ustanowionymi w ramach Wspólnej Polityki Rybackiej (WPRyb), jak i system ICZM, aby położyć kres niepotrzebnej degradacji siedlisk i gwałtownemu spadkowi bioróżnorodności;

104. wzywa Komisję do należytego uwzględnienia pomyślnych doświadczeń w zarządzaniu połowami przez władze lokalne i regionalne w taki sposób, aby mogły one zostać zastosowane jako wzór w innych regionach, a szczególnie tych doświadczeń, które — tak jak w przypadku Azorów — przekładają się na zintegrowane i trwałe zarządzanie morzem poprzez zakaz używania nieselektywnych narzędzi rybackich, dostosowanie rozmiarów floty do dostępnych zasobów, planowanie w zakresie terenów przybrzeżnych, objęcie przepisami działalności turystycznej takiej jak obserwowanie waleń, sporządzenie planów zarządzania terenami należącymi do sieci Natura 2000 oraz utworzenie obszarów chronionych;

105. podkreśla, że cenna rola doradcza Regionalnych Komitetów Doradczych (RAC) powinna także zostać uznana i że z komitetami tymi powinno się przeprowadzać konsultacje na temat zarządzania obszarami morskimi;

106. popiera zobowiązanie UE podjęte na Szczycie Ziemi w 2002 r. w Johannesburgu i ponowione w niedawnym komunikacie Komisji zatytułowanym: „Wprowadzanie trwałego rozwoju w rybołówstwie UE poprzez maksymalnie zrównoważone odłowy” (COM(2006)0360) na rzecz odtworzenia populacji ryb do poziomów gwarantujących wypracowanie maksymalnie zrównoważonych odłowów do 2015 r. tam, gdzie będzie to możliwe; jest zdania, że może to zostać najlepiej zrealizowane poprzez unikanie wykorzystywania arbitralnych punktów odniesienia, które opierają się na zwykłym modelu matematycznym; uważa, że alternatywna interpretacja maksymalnie zrównoważonych odłowów — z wykorzystaniem koncepcji takiej jak maksymalizacja połowów kumulowanych poza wyznaczonym okresem (najlepiej 10 lat) — może zaowocować realistycznym i możliwym do zastosowania sposobem na poprawę statusu rybołówstwa w UE;

107. uważa, że jednym z ważnych sposobów na zmniejszenie odrzutów jest poprawa selektywności rybołówstwa poprzez modyfikację narzędzi i technik połowowych; uznaje, że współpraca i wiedza rybaków w tej dziedzinie jest kluczowa oraz że należy nagradzać rybaków, którzy wprowadzają innowacje w tym zakresie;

108. wzywa do większych starań na rzecz zakończenia skandalicznego problemu przyłowów i zrzutów, które są poważną konsekwencją systemu ogólnych dopuszczalnych połowów (TAC) i systemu kwot ustanowionych przez WPRyb; jest zdania, że rabunkowe w skutkach przyłowu morskich ssaków, ptaków i żółwi są odrażające i że konieczne jest ich zakończenie, dodatkowo uważa też, że szkody wyrządzone przez narzędzia połowowe na wrażliwych obszarach dna morskiego i we wrażliwych siedliskach głębinowych, takich jak występujące w zimnych wodach rafy koralowe, góry podwodne i kolonie gąbek, wymagają zapewnienia tym obszarom specjalnej ochrony przed narzędziami połowowymi; wskazuje, że zgubione w morzu sieci również prowadzą do niezamierzonych połowów („ghost-fishing”), które mogą znacząco uszczuplać zasoby rybne i powodować szkody w siedliskach;

109. wyraża silne przekonanie, że istnieje pilna potrzeba promowania i stosowania mapowania/programu planowania przestrzennego na wodach wspólnotowych, by zaspokoić potrzebę utrzymania zrównoważonego i reprezentatywnego z geograficznego punktu widzenia sektora rybołówstwa; uważa, że utworzenie mapy stref jest uzasadnione dla morskich elektrowni wiatrowych lub wytwarzania energii, do sekwestracji dwutlenku węgla, wydobywania piasku i żwiru lub w zakresie akwakultury, a także że utworzenie mapy położenia chronionych stref morskich, w tym obszarów zapisanych w programie Natura 2000 i innych narażonych siedlisk i gatunków, prowadziłoby do skuteczniejszego i trwałego wykorzystania środowiska

Czwartek, 12 lipca 2007 r.

morskiego; podkreśla, że aby umożliwić skuteczne planowanie przestrzenne, obszary działalności rybołówstwa muszą zostać zapisane w formie mapy, a sporządzanie jej powinno zostać ułatwione poprzez poprawę i standaryzację dostępu do systemu kontroli statków i danych z ksiąg pokładowych we wszystkich państwach członkowskich; uważa, że decyzje dotyczące planowania w zakresie wód Wspólnoty powinny być podejmowane przy pełnej konsultacji z sektorem rybołówstwa i bezpośrednio zaangażowanymi społecznościami;

110. w związku ze zmniejszaniem się zasobów ryb na świecie podkreśla rosnące znaczenie społeczno-gospodarcze hodowli ryb; uważa, że wkrótce roczna sprzedaż produktów akwakultury na świecie będzie wyższa od sprzedaży ryb żyjących w warunkach naturalnych; zaznacza, że UE pozostaje liderem tego eksportującego przedsięwzięcia i powinna walczyć o utrzymanie swej wiodącej pozycji, a także zachęcać do dalszego rozwoju w sposób zgodny z innymi zastosowaniami przybrzeżnymi i morskimi; podkreśla znaczenie hodowli ryb dla społeczności peryferyjnych obszarów wiejskich, gdzie istnieje niewiele miejsc pracy; zaznacza, że w kontekście podejścia ICZM jasno określone obszary, na których może zostać skupiona hodowla ryb, powinny być promowane, a promocja taka powinna wiązać się z uproszczonym systemem przepisów zachęcającym do przedsiębiorczości i trwałego rozwoju; uważa, że powinny być rozwijane nowe techniki w sektorze akwakultury w celu lepszego zarządzania jakością, zapewnienia identyfikowalności ryb w produkcji i łańcuchach wartości dodanej oraz ogólnego uznania hodowli ryb jako kluczowej działalności w sektorze morskim;

111. zwraca uwagę na fakt, że niektóre praktyki związane z akwakulturą przyczyniają się do zmniejszania się niektórych zasobów; podkreśla, że połowy w środowisku morskim młodych osobników niektórych gatunków na tuczenie nie pozwala im na rozmnażanie się i zapewnianie równowagi biologicznej gatunków; uważa, że wysokie ceny, jakie niektóre z tych gatunków osiągają na niektórych rynkach światowych, są przyczyną całkowitego braku poszanowania dla potrzeb związanych z ochroną niektórych ekosystemów morskich;

112. podkreśla, że operacje wojskowe również wywierają wpływ na sektor rybołówstwa; odnotowuje, że obszary testowania broni są niedostępne dla rybactwa i innych form transportu morskiego, natomiast stanowią ostoję dla różnorodności biologicznej; niemniej jednak podkreśla, że wykorzystanie radarów o ultraniskiej częstotliwości, w szczególności na statkach podwodnych, wywołuje poważne skutki dla ssaków morskich i innych zasobów rybnych i powinno być ściśle ograniczone do wyznaczonych obszarów;

113. podkreśla konieczność monitorowania połowów w wodach międzynarodowych, gdyż dotyczą one także zasobów ryb w wyłącznych strefach ekonomicznych (EEZ) w UE;

Badania morskie, energia, technika i innowacje

114. uważa, że większość wyzwań związanych ze środowiskiem i zrównoważonym rozwojem wymaga odpowiedzi właściwie wykorzystującej wiedzę naukową i technologiczną, która musi być w tym celu odpowiednio wspomagana wystarczającymi funduszami przez Wspólnotę i państwa członkowskie; zwraca się do Komisji o przedstawienie strategii europejskich badań morskich oraz o lepszą koordynację i stworzenie sieci europejskich instytutów morskich; w tym celu mocno popiera utworzenie „europejskiej sieci nauk morskich” z udziałem wszystkich odnośnych europejskich instytutów morskich i przy wsparciu ze strony UE; zwraca się o wprowadzenie i przechowywanie uzyskanej wiedzy w europejskiej morskiej bazie danych, do której dostęp miałyby wszystkie instytuty morskie; opowiada się w związku z powyższym za promocją regularnej europejskiej konferencji morskiej stanowiącej forum dla badaczy i sektora;

115. uznaje, że dobre zarządzanie zasobami środowiska morskiego wymaga solidnej podstawy informacyjnej; podkreśla zatem znaczenie rzetelnej wiedzy naukowej o środowisku morskim dla wsparcia procesu podejmowania opłacalnych decyzji i unikania środków, które nie dodają wartości; nalega zatem, aby badania morskie potraktowano podczas przyznawania środków w szczególny sposób, tak aby umożliwić dokonanie zrównoważonych i skutecznych usprawnień w dziedzinie ochrony środowiska;

116. wzywa Komisję i państwa członkowskie do opracowania i wdrożenia programu odwzorowania europejskiego dna morskiego oraz europejskich wód przybrzeżnych, aby na tej podstawie stworzyć Atlas Mórz UE;

Czwartek, 12 lipca 2007 r.

117. popiera wyrażony w zielonej księdze pogląd, zgodnie z którym z danymi dotyczącymi stanu środowiska morskiego oraz działalności tam prowadzonej lub oddziaływającej na to środowisko wiążą się znaczne i poważne problemy; wyraża w związku z tym poparcie dla apelu o istotne usprawnienie programów gromadzenia danych, sporządzania map i obserwacji, śledzenia statków itp. na tych obszarach, przy udziale państw członkowskich, konwencji morskich, Komisji i innych organów wspólnotowych, takich jak Europejska Agencja Środowiska i EMSA; podkreśla znaczenie wymiany najlepszych praktyk na szczeblu krajowym, regionalnym i europejskim;

118. nalega, aby badania morskie zostały zawarte w siódmym ramowym programie badawczym UE jako zagadnienie interdyscyplinarne oraz jako główny temat dla przyszłych ramowych programów badawczych; nalega, aby potencjalny wkład mórz w rozwiązanie problemów energetycznych UE uczynić głównym zagadnieniem prac badawczych, którym należy udzielić wsparcia;

119. podkreśla ogromny potencjał rozwoju przybrzeżnej energii wiatrowej, który może w znacznym stopniu przyczynić się do uniezależnienia się Europy od importu energii oraz do ochrony klimatu; wskazuje, że pełne czerpanie z tego potencjału wymaga jednak jeszcze ogromnych wysiłków; dlatego wzywa Komisję do opracowania planu działania w sprawie przybrzeżnej energii wiatrowej, tak aby uwzględnić skuteczne europejskie podejście do technologii związanej z tą energią, a także przyspieszyć rozwój sieci i przedstawić perspektywy dotyczące sposobu uzyskania do roku 2020 przynajmniej 50 gigawatów mocy zainstalowanej; w związku z tym oczekuje przede wszystkim realizacji kompleksowego podejścia (ang. „one stop shop”) oraz promowania inteligentnej infrastruktury sieci związanej z przybrzeżną energią wiatrową; przyjmuje z zadowoleniem zalecenie Komisji, aby opracować europejski plan strategiczny na rzecz technologii energetycznej, oraz domaga się skoncentrowania wysiłków na rozwoju przybrzeżnej energii wiatrowej na dużą skalę;

120. uznaje znaczenie strefy przybrzeżnej dla rozwoju odnawialnych źródeł energii, które stanowią podstawową i nieodłączną część starań Unii na rzecz zwalczania zmian klimatycznych na świecie; podkreśla, że konieczne będzie zatem dokonanie odpowiedniego podziału na strefy do celów morskiego planowania przestrzennego, umożliwiającego rozwój instalacji wykorzystujących energię wiatrową, energię pływów morskich i inne rodzaje energii, tak aby ograniczyć możliwość konfliktów z innymi użytkownikami środowiska morskiego i uniknąć degradacji środowiska naturalnego, uwzględniając przy tym wyniki ocen oddziaływania na środowisko (EIA); z zadowoleniem przyjmuje szerokie możliwości, jakie zapewnia rosnący sektor energii ze źródeł odnawialnych dla tworzenia miejsc pracy i fachowej wiedzy technicznej w UE;

121. podkreśla wagę rozwoju sektorów innych niż rybactwo, przy jednoczesnym wykorzenieniu złych praktyk, który byłby zgodny z sektorem rybołówstwa, na przykład poprzez promowanie tworzenia platform wytwarzających energię lub platform dla turbin wiatrowych wspierających utrzymanie ekosystemu w doskonałym stanie, wspierając w ten sposób tworzenie terenów tarła i rozwoju narybku gatunków morskich w strefie zakazu połowów;

122. popiera zwrot w kierunku bezemisyjnego wytwarzania energii, jednakże przy zapewnieniu, że projekt i lokalizacja generatorów energii odnawialnej zapewnia odpowiednie zabezpieczenia morskiej flory i fauny; wzywa zatem do rozważnego planowania morskich instalacji wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych; odnotowuje, że istnieje wiele zagrożeń związanych z produkcją energii, których należy unikać; podkreśla, że struktury mające na celu wykorzystanie energii z wiatru lub pływów morskich mogą wywrzeć wpływ na naturalne cykle zachodzące w dolnej warstwie morza; zaznacza, że z powodu budowy zapór, które zmniejszają wielkość pływów, w ujściach rzek może dojść do zaniku międzypływowych obszarów żerowania ptaków; podkreśla, że podobnie zmiana siły pływów może mieć wpływ na rafy utworzone przez omułki wielkie oraz Limaria hians, na skupiska alg morskich (fr. maërl), ukwiały i koralowce miękkie;

123. uważa, że istnieje szerokie pole do poprawy technologii odsalania i unikania zanieczyszczania wód przybrzeżnych, zwłaszcza jeżeli obszary te należą do sieci Natura 2000; zwraca się do właściwych organów o ocenę oddziaływania na środowisko tych zakładów odsalania, zwłaszcza w obszarach mogących uzyskać wodę poprzez bardziej zrównoważone środki;

124. zważywszy na niezwykle dynamiczny rozwój zakładów odsalania wody morskiej, które odprowadzają do morza tony solanki i innych produktów, uważa, że Komisja powinna przeprowadzić badania dotyczące wpływu tych zakładów na plankton i dno morza oraz na zmiany i mutacje zachodzące w ekosystemie;

125. uważa, że system nawigacji satelitarnej Galileo i system globalnego monitoringu środowiska i bezpieczeństwa (GMES) stanowią ogromny potencjał dla sektora morskiego; zachęca Komisję, aby silniej wspierała stosowanie tych systemów w ramach strategii morskiej;

Czwartek, 12 lipca 2007 r.

126. wskazuje na znaczenie technologii informacji i komunikacji w logistyce portowej; uważa, że nowe wnioski legislacyjne, np. dotyczące identyfikacji radiowej (RFID), powinny zmierzać do nadania impulsu tym technologiom; wzywa Komisję do ustanowienia obowiązujących w całej UE norm informacyjno-komunikacyjnych dla wszystkich portów unijnych oraz do objęcia przewodniej roli w negocjacjach w sprawie ustalenia międzynarodowych standardów technologicznych;

127. zaznacza, że w planowaniu przyszłych programów badawczych i rozwojowych należy uwzględnić regiony najbardziej oddalone, które znajdują się w strefach Oceanu Atlantyckiego i Indyjskiego i mają dogodne położenie do obserwacji zjawisk związanych np. z cyklami pogodowymi i wulkanologią, zaś oceanografia, różnorodność biologiczna, jakość środowiska naturalnego, zarządzanie zasobami naturalnymi, energią i wodą, genetyka, zdrowie publiczne, nauki medyczne oraz nowe systemy i usługi telekomunikacyjne na tych obszarach jak najbardziej stanowią dziedziny europejskich badań;

128. uważa, że błękitna biotechnologia jest jedną z najbardziej obiecujących technologii nadchodzących dziesięcioleci, posiadającą wiele możliwości zastosowania w farmaceutykach, kosmetykach, przemyśle spożywczym i remediacji środowiska; uważa, że należy zwiększyć wysiłki badawcze w tej dziedzinie oraz że państwa członkowskie skorzystałyby na stworzeniu błękitnych funduszy inwestycyjnych, proponowanych w zielonej księdze, a także że możliwe jest osiągnięcie większej synergii poprzez lepszą koordynację prac badawczych państw członkowskich na tym polu; podkreśla, że wszelki rozwój błękitnej biotechnologii musi być silnie regulowany i podlegać stosownej ocenie, tak aby uniknąć nadmiernego eksploataowania i dalszego niszczenia już teraz wrażliwych i zagrożonych ekosystemów morskich;

129. wskazuje, że oceaniczne osady dennie zawierają duże ilości hydratów gazowych, które mogłyby uzupełnić lub zastąpić tradycyjne węglowodory; podkreśla, że zapewnienie dostępu do tych zasobów, ich ocena oraz rozwój sposobów ich eksploatacji stanowią istotne wyzwanie, któremu Europa powinna się uważnie przyjrzeć; uważa, że przedłużenie szelfu kontynentalnego państw członkowskich UE poza 200 mil morskich, zgodnie z art. 76 konwencji z Montego Bay, daje możliwość zachowania dostępu do potencjalnych dodatkowych zasobów;

Wspólna Polityka Morska

130. podkreśla znaczące osiągnięcia UE w ostatnich latach w zakresie bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska (pakiet ERIKA I i II oraz inne środki legislacyjne); wzywa Radę do jak najszybszego przyjęcia wspólnych stanowisk w sprawie wniosków legislacyjnych dotyczących „trzeciego pakietu bezpieczeństwa morskiego”, co do których dopiero teraz osiągnięto porozumienie polityczne;

131. uważa, że transnarodowy region morski stanowi ważny obszar ewentualnego partnerstwa i konsultacji między podmiotami zainteresowanymi polityką sektorową (transport, środowisko, bezpieczeństwo morskie, gospodarka zasobami rybnymi itd.) i wzywa Komisję do zachęcania do takich sieci współpracy przy wsparciu programu współpracy terytorialnej na lata 2007-2013 oraz programu regionów morskich w ramach nowej polityki sąsiedztwa; uważa, że szczególny charakter położenia geograficznego w żadnym stopniu nie pozbawia najbardziej oddalonych regionów przynależności do regionów morskich, a zatem mają one do odegrania uzasadnioną rolę w dynamice basenów morskich;

132. zgadza się z Komisją, że stworzenie wspólnej europejskiej przestrzeni morskiej mogłoby znacznie zwiększyć efektywność zarządzania wodami terytorialnymi, i uważa, że taka przestrzeń morska przyczyni się do integracji rynku wewnętrznego usług i transportu morskiego wewnątrz UE, zwłaszcza w zakresie uproszczenia procedur celnych i administracyjnych, przy poszanowaniu Konwencji ONZ o prawie morza (UNCLOS) i konwencji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), w tym „wolności żeglugi” i „prawa nieszkodliwego przepływu” w EEZ na wodach międzynarodowych (pełne morze); zauważa, że prawo wspólnotowe poczyniło już istotne kroki w tym kierunku, lecz występują jeszcze częściowe braki w ich wdrażaniu w państwach członkowskich; wzywa państwa członkowskie do sprawnego wprowadzania w życie europejskiego prawodawstwa;

133. podkreśla zalety i potencjał żeglugi bliskiego zasięgu, jako zrównoważonego i wydajnego środka transportu, który omija lądowe „wąskie gardła” i oferuje wystarczające możliwości wzrostu; dlatego wzywa Komisję do wspierania i promowania żeglugi bliskiego zasięgu poprzez pełne wdrożenie aktów w zakresie żeglugi bliskiego zasięgu; uważa, że fakt, iż żegluga przybrzeżna jest nadal uznawana w prawie za transport międzynarodowy, stanowi przeszkodę w jej rozwoju; w związku z tym wzywa Komisję do przedstawienia

Czwartek, 12 lipca 2007 r.

wniosku w sprawie włączenia żeglugi przybrzeżnej do europejskiego rynku wewnętrznego; zaznacza, że nie może to kolidować z Konwencjami UNCLOS i IMO, w tym „swobody nawigacji” i „prawa nieszkodliwego przepływu” w EEZ na wodach międzynarodowych (pełne morze);

134. wyraża rozczarowanie z powodu dotychczasowych postępów w realizacji projektu TEN nr 21 w sprawie „autostrad morskich”; wzywa Komisję do wyznaczenia koordynatora w celu przyspieszenia realizacji projektu autostrad morskich;

135. uważa, że nowa polityka morska UE powinna także skupiać się na ochronie i promowaniu morskich zasobów archeologicznych; uważa, że włączenie do Europejskiego atlasu mórz kartograficznego wykazu zatopionych wraków statków i podwodnych stanowisk archeologicznych ułatwiłoby ich poznanie i zbadanie oraz przysłużyłoby się lepszemu ochronie dziedzictwa historycznego i kulturowego przez właściwe władze państw członkowskich;

136. jest zdania, że pełne i terminowe wdrożenie całego unijnego prawodawstwa dotyczącego ochrony środowiska (m.in. ramowej dyrektywy wodnej⁽¹⁾, dyrektywy siedliskowej i dyrektywy ptasiej, dyrektywy w sprawie azotanów⁽²⁾, dyrektywy w sprawie zawartości siarki w paliwach okrętowych⁽³⁾, dyrektywy w sprawie sankcji za zanieczyszczenia pochodzące ze statków) jest konieczne dla utrzymania jakości środowiska morskiego oraz że Komisja powinna zastosować niezbędne środki nacisku, aby skłonić do tego państwa członkowskie, a w razie potrzeby zastosować środki prawne;

137. wyraża przekonanie, że zasada ostrożności zapisana w art. 174 ust. 2 Traktatu powinna służyć za podstawę wszelkich form eksploatacji stref morskich UE; podkreśla, że brak naukowych dowodów nie powinien być zatem wykorzystywany jako usprawiedliwienie opóźniania działań zapobiegawczych; uważa z drugiej strony, że pośpiech w działaniach zapobiegawczych nie powinien uniemożliwiać wykorzystywania informacji naukowych;

138. zwraca uwagę, że w zielonej księdze pojawiają się wzmianki dotyczące możliwości użytecznych działań ze strony wojska, w tym poszukiwania i ratownictwa, usuwania skutków klęsk żywiołowych oraz obserwacji obszarów morskich; wyraża jednak ubolewanie, że nie wspomniano w niej o zniszczeniu środowiska, jakie może powodować działalność wojskowa, taka jak próby broni, budowa baz marynarki i stosowanie podwodnych systemów sonarowych o wysokim natężeniu sygnału, mogących wywoływać szkodliwe skutki dla walen, powodując ich głuchotę, uszkodzenie organów wewnętrznych i masowe wypływanie na brzeg, kończące się śmiercią; nalega w tym kontekście, aby działalność wojskowa została w pełni włączona do polityki morskiej i podlegała pełnej ocenie oddziaływania na środowisko i odpowiedzialności z tego tytułu;

139. wzywa Komisję i państwa członkowskie do włączenia do polityki morskiej kompleksowych prac badawczych nad amunicją i pozostałościami uzbrojenia z ostatnich wojen, zatopionymi w europejskich morzach oraz nad zagrożeniami wynikającymi z tego dla człowieka i środowiska, a także do zbadania lub przeprowadzenia działań w celu zabezpieczenia i wydobycia z morza takich pozostałości;

140. wzywa do zwiększenia roli Wspólnoty w organizacjach międzynarodowych; podkreśla jednak, że Wspólnota nie może i nie powinna w tym zakresie reprezentować lub całkowicie zastępować państw członkowskich; przypomina niemniej, że UE musi otrzymać status obserwatora w IMO;

141. podkreśla, że UE powinna aktywnie angażować się w zarządzanie obszarami morskimi na szczeblu międzynarodowym, aby wspierać równe warunki konkurencji w gospodarce morskiej, nie rezygnując z zamiaru zagwarantowania zrównoważonej pod względem środowiskowym działalności morskiej;

⁽¹⁾ Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz.U. L 327 z 22.12.2000, str. 1).

⁽²⁾ Dyrektywa Rady 91/676/EWG z dnia 12 grudnia 1991 r. dotycząca ochrony wód przed zanieczyszczeniami powodowanymi przez azotany pochodzenia rolniczego (Dz.U. L 375 z 31.12.1991, str. 1).

⁽³⁾ Dyrektywa Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz zmieniająca dyrektywę 93/12/EWG (Dz.U. L 121 z 11.5.1999, str. 13).

Czwartek, 12 lipca 2007 r.

142. podkreśla, że wkład wdrażania i egzekwowania istniejących przepisów IMO, ILO i UE w uczynienie sektora morskiego bezpieczniejszym, czystszy i ekonomicznie opłacalnym; przyjmuje z zadowoleniem fakt, że do załączników I i II do Konwencji MARPOL, obowiązujących ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2007 r. zostały wprowadzone zmiany; wzywa państwa członkowskie UE do szybkiej ratyfikacji wszystkich ważnych konwencji IMO i ILO, w szczególności załącznika VI Konwencji MARPOL, międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, międzynarodowej konwencji o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach oraz międzynarodowej konwencji w sprawie odpowiedzialności i rekompensaty za szkody związane z przewozem morzem substancji niebezpiecznych i szkodliwych (SNS); proponuje przyjąć ratyfikację lub jej brak za kryterium do badania statków w trakcie kontroli dokonywanych przez państwo portu;

143. zachęca państwa członkowskie i Komisję do czynnego udziału w dyskusjach pod auspicjami Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami (IOPCF), mających na celu zwalczanie przewozów morskich niespełniających standardów, a w konsekwencji – promowanie żeglugi wysokiej jakości; podkreśla, że w perspektywie średnioterminowej należy rozważyć przegląd międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami oraz IOPCF;

144. uważa, że EMSA, FRONTEX, Europejska Agencja Kontroli Rybołówstwa oraz Europejska Agencja Ochrony Środowiska dysponują różnymi instrumentami, które we właściwej kombinacji mogłyby skutecznie wspierać europejską politykę morską; dlatego usilnie wzywa Komisję, aby nie tylko usunęła przeszkody we współpracy tych agencji, lecz także sformalizowała ją w celu zagwarantowania:

- i) bezpieczeństwa na morzu i ochrony środowiska morskiego (w tym kontroli rybołówstwa), ochrony przed terroryzmem, piractwem i przestępstwami na morzu oraz nielegalnymi, nieuregulowanymi i nie-raportowanymi połowami (IUU);
- ii) skoordynowanych inspekcji połowów oraz jednakowego egzekwowania przepisów na poziomie unijnym przy zastosowaniu jednakowych sankcji przez sądy państw członkowskich
- iii) ścisłej kontroli przestrzegania określonych szlaków morskich i wszczynania postępowań karnych w przypadku nielegalnych zrzutów ze statków; szybkiej, skoordynowanej odpowiedzi w razie wypadku, z podjęciem niezbędnych działań w możliwie najkrótszym czasie, obejmujących wyznaczenie miejsc schronienia i portów na wypadek sytuacji kryzysowej oraz zwalczanie nielegalnej migracji; ponawia swoje żądanie zawarte w rezolucji z dnia 21 kwietnia 2004 r. dotyczące utworzenia europejskiej straży przybrzeżnej i wzywa Komisję do jak najszybszego przeprowadzenia studium wykonalności w tym zakresie;

145. oczekuje, że europejska polityka sąsiedztwa należycie uwzględni politykę morską Unii oraz potrzebę współpracy z państwami sąsiadującymi z UE w dziedzinie środowiska, ochrony oraz bezpieczeństwa mórz i na morzach;

146. uważa, że połowy IUU są poważnym i rosnącym problemem powodującym zarówno niszczenie cennych zasobów ryb, jak i nieuczciwą konkurencję między rybakami, którzy przestrzegają i tymi, którzy nie przestrzegają zasad; zauważa, że na niektórych łowiskach w UE połowy IUU stanowią znaczącą część wszystkich połowów; oczekuje, że nadchodzący komunikat i projekty legislacyjne Komisji zorientowane będą na zwalczanie połowów IUU i aktualizację Planu Działania UE z 2002 r.,

147. nalega na kontynuowanie w przyszłości zintegrowanego podejścia w europejskiej polityce morskiej; podkreśla, że powinno ono obejmować jako niezbędne minimum regularne spotkania koordynacyjne właściwych członków Komisji, a także regularną publiczną wymianę poglądów z innymi zainteresowanymi podmiotami, np. w ramach konferencji odbywających się cyklicznie co dwa lata; wzywa przyszłe prezydencje Rady do włączenia tematu polityki morskiej do swych programów pracy; wzywa ponadto Komisję do sporządzania co roku wykazu wszystkich projektów związanych z tematyką morską, wspieranych ze środków UE.

148. zauważa, że koncepcja integracji polityki morskiej musi obecnie przełożyć się na praktykę, i zwraca się do Komisji o wzmocnienie swoich ram politycznych w celu przeprowadzenia całościowej analizy kwestii morskich oraz dziedzin polityki mających na nie wpływ, przy zapewnieniu pełnego uwzględnienia interakcji w każdej polityce sektorowej oraz ich koordynacji w stosownych przypadkach; przyjmuje z zadowoleniem kroki podejmowane przez wszystkie instytucje wspólnotowe i rządy państw członkowskich, dotyczące ich odpowiedzi – o międzysektorowym charakterze – na zieloną księgę w sprawie polityki morskiej, i zachęca je do dalszych kroków w tym kierunku;

Czwartek, 12 lipca 2007 r.

149. domaga się utworzenia linii budżetowej „Projekty pilotażowe: polityka morską” w celu wsparcia projektów pilotażowych służących integracji różnych systemów monitorowania morza, połączenia danych naukowych dotyczących morza oraz rozprzestrzeniania sieci i „najlepszych praktyk” w zakresie polityki morskiej i gospodarki przybrzeżnej; opowiada się za odpowiednim uwzględnieniem po 2013 r. polityki morskiej w strukturze budżetowej polityk i instrumentów UE;

*

* *

150. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji, a także Europejskiemu Komitetowi Społeczno-Ekonomicznemu oraz Komitetowi Regionów.

P6_TA(2007)0344

Pierwszy pakiet kolejowy

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 12 lipca 2007 r. w sprawie wdrożenia pierwszego pakietu kolejowego (2006/2213(INI))

Parlament Europejski,

- uwzględniając sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego oraz Komitetu Regionów w sprawie wdrożenia pierwszego pakietu kolejowego (COM(2006)0189) oraz towarzyszący mu dokument roboczy służb Komisji (SEC(2006)0530),
 - uwzględniając dyrektywę 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającą dyrektywę 91/440/EWG Rady w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych⁽¹⁾,
 - uwzględniając dyrektywę 2001/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającą dyrektywę 95/18/WE Rady w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym⁽²⁾,
 - uwzględniając dyrektywę 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa⁽³⁾,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 15 czerwca 2006 r. w sprawie rozmieszczenia europejskiego systemu sygnalizacji kolejowej ERTMS/ETCS⁽⁴⁾,
 - uwzględniając art. 45 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A6-0219/2007),
- A. mając na uwadze, że celem pierwszego pakietu kolejowego miało być ponowne ożywienie sektora poprzez rozpoczęcie działań na rzecz utworzenia zintegrowanej europejskiej przestrzeni kolejowej oraz stworzenie bodźców do zmiany rodzaju transportu, przenoszącej przewóz towarów z transportu drogowego do transportu kolejowego,
- B. mając na uwadze, że w pierwszym czytaniu projektu trzeciego pakietu kolejowego Parlament zwrócił się do Komisji o przedłożenie sprawozdań dotyczących wpływu pierwszego i drugiego pakietu kolejowego,
- C. mając na uwadze, że w UE 15-30 % emisji CO₂ pochodzi z sektora transportu, zatem konieczne jest podjęcie intensywniejszych działań na rzecz przeniesienia ruchu z transportu drogowego do transportu kolejowego i żeglugi śródlądowej, które są mniej szkodliwe dla klimatu,

⁽¹⁾ Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 26.

⁽³⁾ Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 29.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 300 E z 9.12.2006, str. 499.