

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.

Czwartek, 12 lipca 2007 r.

- D. mając na uwadze, że dotychczasowe działania zmierzające do zmiany rodzaju transportu oraz optymalizacji łańcuchów intermodalnych nie były zadowalające, a pierwszy pakiet kolejowy nie przyniósł jeszcze pożądanych rezultatów,
- E. mając na uwadze, że ramowe warunki konkurencji i współpracy między transportem kolejowym, drogowym, lotniczym i morskim mają nieunikniony wpływ na wyniki osiągnięte przez poszczególne środki transportu, a zatem kwestia uczciwej konkurencji między tymi środkami transportu musi stanowić główny element każdej dyskusji dotyczącej efektywności i stopnia konkurencji w ramach każdego środka transportu,
- F. mając na uwadze, że preferuje się szkodliwy dla środowiska transport drogowy, ponieważ obowiązujące w całej UE systemy opłat z określonym górnym limitem są stosowane jedynie dobrowolnie, zwykle wyłącznie na autostradach i tylko wobec samochodów ciężarowych, bez internalizacji kosztów zewnętrznych,
- G. mając na uwadze, że stosowanie takich opłat odniosło wyraźny skutek w przeniesieniu przewozów z transportu drogowego do transportu kolejowego, na przykład w Szwajcarii, co stanowi bardzo interesujący przykład dla polityki transportowej UE, w szczególności również z tego względu, że dzięki zwiększonej efektywności transportu drogowego koszty ponoszone przez konsumentów wzrosły zaledwie o 0,5 %,
- H. mając na uwadze, że UE podpisała porozumienie ze Szwajcarią oraz protokoły transportowe do konwencji alpejskiej, zobowiązując się do uwzględnienia w przyszłej polityce transportowej UE intensywniejszego przenoszenia przewozów towarowych przez Alpy do transportu kolejowego,
- I. mając na uwadze, że doświadczenie wykazało, że nastąpiło duże zróżnicowanie w zakresie stopnia otwarcia rynku oraz liczby działających na nim przedsiębiorstw, zarówno w Europie, jak i poza nią, w małych i dużych, w nowych i starych państwach członkowskich; mając na uwadze, że konkurencja sprawdziła się w tych strefach, w których została wprowadzona, a małe przedsiębiorstwa kolejowe często skutecznie wypełniają luki, które przez duże przedsiębiorstwa były uznawane za nierentowne,
- J. mając na uwadze, że zwiększenie liczby państw członkowskich z 15 do 25, a obecnie do 27 spowodowało rozszerzenie UE o kraje, których struktura sektora kolejowego częściowo znacznie różni się od istniejącej w „starych” państwach członkowskich, z czego wynikają odpowiednio inaczej rozłożone szanse i zagrożenia dla kolei; mając na uwadze, że rozszerzenie UE i jej polityka sąsiedztwa stawiają przed polityką kolejową UE w zakresie nowych wyzwań związanych z dostosowaniem zróżnicowaniem,
- K. mając na uwadze, że w niektórych nowych państwach członkowskich, w szczególności w krajach bałtyckich, ruch towarowy do i z krajów trzecich stanowi prawie połowę całkowitych obrotów; mając na uwadze, że liberalizację sektora kolejowego utrudniają różne ramy prawne obowiązujące w krajach sąsiadujących z UE oraz brak aktywnego dialogu między UE i tymi państwami; mając na uwadze, że w rezultacie tradycyjne spółki kolejowe utrzymują dominującą pozycję rynkową w zakresie współpracy z operatorami krajowymi spoza UE;
- L. mając na uwadze, że otwarcie sieci przyczyniło się do zwiększenia przewozu towarów koleją o 60 % w Wielkiej Brytanii, o 42,5 % w Holandii, o ponad 30 % w Polsce i o 25 % w Niemczech, podczas gdy np. we Francji, gdzie koleje państwowe w tym czasie praktycznie nie miały konkurencji w przewozach towarowych, zmniejszył się o 28 %; mając na uwadze, że ma to również wpływ na miejsca pracy i jakość oferty, jak również na klimat, ponieważ towary, które utracił transport kolejowy, są obecnie przewożone w transporcie drogowym,
- M. mając na uwadze, że wiąże się to w szczególności z faktem, że w niemieckiej sieci kolejowej, która dużo wcześniej przygotowała się na termin otwarcia rynku na konkurencję, licencje otrzymały 274 przedsiębiorstwa zajmujące się przewozami towarowymi; oraz mając na uwadze, że w Polsce jest 60 takich operatorów, podczas gdy jest ich tylko 5 we Francji, gdzie ściśle zastosowano terminy otwarcia rynku, nie wspominając o innych krajach, takich jak Finlandia czy Słowenia, w których państwowy monopol nie ma jeszcze żadnej konkurencji,

Czwartek, 12 lipca 2007 r.

- N. mając na uwadze, że sprawiedliwe i przejrzyste ustalanie opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej jest niezbędnym warunkiem jakiegokolwiek konkurencji w tym sektorze; mając na uwadze, że wprowadzie w dyrektywie 2001/14/WE przyjęto zasadę kosztów granicznych jako podstawę ustalania opłat, to jednak pozostawiono swobodę decydowania w odniesieniu do ustalania należności za korzystanie z danej trasy, której wykorzystanie prowadzi do ustanowienia takich systemów i wysokości opłat, które znacznie różnią się pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi; mając na uwadze, że zróżnicowane nakłady inwestycyjne na sektor kolejowy w poszczególnych państwach członkowskich przekładają się na różnice w ustalaniu opłat przez zarządców infrastruktury,
- O. mając na uwadze, że dotychczasowe doświadczenia i obecna sytuacja w zakresie intensywności konkurencji pokazują, że system kolejowy funkcjonuje mimo uregulowanego rozdziału sieci i działalności przewozowej,
- P. mając na uwadze, że przewozy całowagonowe, których udział wynosi ponad 50 %, stanowią ważną część europejskich kolejowych przewozów towarowych, na którą skazani są liczni klienci spółek kolejowych,
- Q. mając na uwadze, że wprowadzie dostępne statystyki wypadków kolejowych wciąż wykazują pewne braki, ale pozytywna tendencja w zakresie bezpieczeństwa w sektorze kolei jest widoczna również po otwarciu rynku przewozów towarowych; mając na uwadze, że państwa członkowskie, które najszerzej otworzyły swoje rynki, nie odnotowują pogorszenia się poziomu bezpieczeństwa; mając na uwadze, że problemy związane z wdrożeniem, brak przejrzystości oraz bariery organizacyjno-administracyjne zbyt trudno utrudniają w praktyce uzyskanie świadectwa bezpieczeństwa,

Intermodalne warunki ramowe

1. przypomina, że z uwagi na wzrastające obciążenia transportowe, zwiększające się emisje i ograniczone zasoby surowców energetycznych oraz fakt, że w wypadkach drogowych giną tysiące osób, cel ponownego ożywienia transportu kolejowego jest jednym z głównych elementów polityki transportowej UE i wzywa Komisję do uwzględnienia tej okoliczności również w trakcie wdrażania pierwszego pakietu kolejowego;
2. uważa, że dyrektywa „eurowinieta 2” jest pierwszym krokiem zmierzającym do uczciwej konkurencji intermodalnej – uczciwa konkurencja nie jest możliwa, jeżeli obowiązkowe w skali UE opłaty pobiera się na wszystkich odcinkach sieci kolejowej i od wszystkich pociągów, zaś opłata drogowa o ograniczonej wysokości jest w UE pobierana wyłącznie dobrowolnie, bez internalizacji kosztów zewnętrznych, zwykle tylko na autostradach i od samochodów ciężarowych; z tego względu wzywa Komisję do przedłożenia do 2008 r. wniosku dotyczącego dyrektywy (patrz art. 1 ust. 9 dyrektywy 2006/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe⁽¹⁾) dostosowującej eurowinieta do systemu opłat za korzystanie z danej trasy, przy czym opłata będzie pobierana obowiązkowo na wszystkich drogach UE, od wszystkich samochodów ciężarowych powyżej 3,5 t bez prawnych wyjątków oraz zostaną uwzględnione koszty zewnętrzne;
3. wzywa Komisję do realizacji zasad zapisanych w protokołach transportowych porozumienia ze Szwajcarią oraz konwencji alpejskiej za pomocą odpowiednich środków służących zmianie rodzaju transportu w odniesieniu do przewozów towarowych przez Alpy;
4. uważa, że konkurencja między sektorem kolejowym i lotniczym ulega zniekształceniu; uważa, że kwestie zwolnienia z podatku od paliwa lotniczego oraz z podatku VAT od międzynarodowych biletów lotniczych powinny w najbliższym okresie stać się przedmiotem dyskusji na poziomach międzynarodowym i unijnym;
5. uważa, że ustalanie przez państwa członkowskie wysokich opłat za korzystanie z sieci kolejowej i równoczesna rezygnacja z opłat pobieranych na drogach od samochodów ciężarowych są niezgodne z celami europejskiej polityki transportowej;
6. podkreśla, że brak interoperacyjności sieci stanowi jeszcze zasadniczą przeszkodę w realizacji zintegrowanej europejskiej przestrzeni kolejowej i z zadowoleniem przyjmuje decyzję Komisji o przedstawieniu nowej inicjatywy w tym zakresie; uważa, że liberalizacja powinna iść w parze z postępowaniem w dziedzinie interoperacyjności i ubolewa, że oba procesy przebiegały w zbyt odmiennym tempie; podkreśla, że otwarcie sieci na konkurencję przyniesie korzyści tylko w przypadku, gdy będzie istniała prawdziwa zintegrowana sieć transeuropejska; domaga się, by w przyszłości zajmowano się tą kwestią w pierwszej kolejności;

⁽¹⁾ Dz.U. L 157 z 9.6.2006, str. 8.

Czwartek, 12 lipca 2007 r.

7. wzywa Komisję do zmodernizowania i rozbudowania infrastruktury intermodalnej, w szczególności połączeń z infrastrukturą portową;

Intramodalne warunki ramowe

8. podkreśla, że konieczne jest dalsze zwiększanie interoperacyjności w sektorze kolejowym w celu zwiększenia konkurencyjności transportu kolejowego; dlatego wzywa do szybkiego wyposażenia w system ERTMS sześciu korytarzy, co do których UE, za pośrednictwem jej koordynatora Karela Vincka, osiągnęła porozumienie z przedsiębiorstwami kolejowymi (A: Rotterdam – Genua, B: Neapol – Berlin – Sztokholm, C: Antwerpia – Bazylea/Lyon, D: Sewilla – Lyon – Turyn – Triest – Lublana, E: Drezno – Praga – Brno – Wiedeń – Budapeszt, F: Duisburg – Berlin – Warszawa);

9. zachęca Komisję do rozszerzenia pozytywnego przykładu pomocy państwa odnoszącej się do taboru kolejowego, która umożliwiła zainstalowanie/modernizację infrastruktury ERTMS w pociągach, na redukcję hałasu w wagonach towarowych, co pozwoli na uzyskanie oszczędności w inwestycjach infrastrukturalnych;

10. uznaje możliwe faworyzowanie kolejowych przewozów pasażerskich kosztem przewozów towarowych poprzez określanie ekstremalnie wysokich cen korzystania z infrastruktury za zagrożenie dla konkurencyjności przewozów towarowych; zwraca uwagę, że stosowanie takich praktyk przez przedsiębiorstwa kolejowe wynika bezpośrednio z niewystarczającego wsparcia finansowego udzielanego tym przedsiębiorstwom przez państwa członkowskie; dlatego wzywa Komisję do podjęcia wszelkich kroków prawnych w celu wyeliminowania tych działań;

11. wzywa Komisję do przeciwstawienia się ustalonym praktykom, zgodnie z którymi pomoc finansowa UE w dziedzinie transportu udzielana państwom członkowskim jest przeznaczana przez nie prawie wyłącznie na dofinansowywanie ich infrastruktury drogowej, a infrastruktura kolejowa jest pomijana; uważa, że w przypadku współfinansowania co najmniej 40 % środków powinno być przeznaczane na sektor kolejowy;

12. zauważa, że trzy kraje bałtyckie wprowadziły w życie przepisy UE i przystąpiły do liberalizacji swoich rynków, podczas gdy nie ma to miejsca w przypadku kraju z nimi sąsiadującego, Rosji; ta szczególna sytuacja powinna zostać odnotowana w sprawozdaniu Komisji Europejskiej;

13. wspiera Komisję w jej działaniach służących dalszemu rozwojowi transeuropejskich sieci kolejowych przewozów towarowych i oczekuje, że wsparcie zostanie udzielone przede wszystkim dla priorytetowych projektów TEN;

14. zwraca się do Komisji o przedstawienie zaleceń w sprawie trwałej restrukturyzacji finansowej przedsiębiorstw kolejowych (por. art. 9 dyrektywy Rady 91/440/EWG);

15. zachęca Komisję do opracowania planu, który wspierałby odbudowę bocznic kolejowych łączących przedsiębiorstwa przemysłowe z siecią przewozów towarowych oraz przeciwdziałal niszczeniu istniejących bocznic;

16. zwraca się do Komisji o zbadanie możliwości wprowadzenia bardziej przejrzystych i przewidywalnych opłat za korzystanie z sieci kolejowej poprzez przyjęcie zasady minimalnego zrównania opłat za przejazd w międzynarodowych korytarzach, w które przedsiębiorstwa transportu kolejowego inwestują w celu poprawy ich interoperacyjności;

Regulacje dotyczące rozdzielania infrastruktury od działalności przewozowej

17. wobec dużego znaczenia zarządców infrastruktury w sektorze kolejowym uznaje rozdzielanie infrastruktury od działalności przewozowej za kluczowe zagadnienie polityki kolejowej i wiąże z tym jednocześnie zdecydowaną potrzebę ustanowienia niezależnego i przejrzystego organu regulacyjnego, który powinien otrzymać odpowiednie uprawnienia;

Czwartek, 12 lipca 2007 r.

18. uznaje zarówno model rozdzielania jak i model integracji za zgodny z prawodawstwem wspólnotowym, jeżeli zapewniona jest niezależność istotnych funkcji w rozumieniu dyrektywy 2001/14/WE; jednak nie jest ona jeszcze wystarczająca, na co wskazują liczne skargi ze strony przedsiębiorstw wchodzących na rynek i konkurujących z państwowymi przedsiębiorstwami kolejowymi o długiej tradycji; podkreśla, że ich skargi dotyczyły lub dotyczą następujących kwestii:

- braku dostępu do sieci lub korzystnej trasy, ponieważ został on już przyznany przedsiębiorstwu kolejowemu należącemu do koncernu,
- braku możliwości spełnienia ich postulatów z powodu uprzedniego wymontowania zwrotnic lub mijanek,
- bezzasadnego wyznaczania stref ograniczenia prędkości celem wprowadzenia niepewności co do skomunikowania połączeń u konkurencji,
- braku możliwości zakupu używanych lokomotyw, ponieważ zostały one uprzednio poddane złomowaniu lub państwowe przedsiębiorstwa kolejowe piętrzyły przeszkody przed potencjalnymi nabywcami,
- drastycznego podnoszenia opłat za korzystanie z infrastruktury po zakupie byłego państwowego przedsiębiorstwa kolejowego,
- podnoszenia opłat za korzystanie z infrastruktury w tak krótkim okresie, że ich wzrost nie mógł być uwzględniony w kalkulacji cen, podczas gdy przedsiębiorstwo kolejowe należące do koncernu zostało poinformowane wcześniej,
- braku sprzeciwu wobec wzajemnych subwencji wewnątrz koncernu, w ramach których część opłat za korzystanie z infrastruktury wnoszonych przez przedsiębiorstwa wpływa do holdingu jako opłata za uczestnictwo w koncernie, zamiast być wykorzystana na poprawę infrastruktury, co nie tylko powoduje poprawę wyników koncernu, ale również umożliwia oferowanie korzystniejszych warunków na rynku,
- częstego pobierania wyższych opłat za energię od spółek niepaństwowych niż od spółek zależnych nawet w przypadkach, w których holding jest również dostawcą energii, co stanowi zniekształcenie konkurencji dopuszczone nawet orzeczeniem wyższego sądu krajowego (OLG) we Frankfurcie nad Menem,
- zasad udzielania licencji, w szczególności w odniesieniu do lokomotyw, które to zasady różnią się w poszczególnych państwach i zgodnie z którymi każde państwo członkowskie wymaga własnej licencji dla swojej sieci, co nie tylko wydłuża cały proces, ale wiąże się również z odstraszającymi kosztami,

19. stwierdza, że wejście na rynek nowych usługodawców w sektorze przewozów całowagonowych jest uzależnione od efektywnego działania stacji rozrządowych; uważa neutralne działanie stacji rozrządowych za niezbędne dla zapewnienia niedyskryminacyjnej obsługi wszystkich przedsiębiorstw i wzywa Komisję do wzięcia pod uwagę odpowiedniego uzupełnienia prawa UE;

20. wzywa Komisję do takiej zmiany systemów kolejowych ograniczonych granicami państwowymi, aby każdemu przedsiębiorstwu kolejowemu, które spełnia konieczne wymogi prawne i techniczne w jednym państwie członkowskim, umożliwić przewozy w ramach całej sieci europejskiej (wzajemna akceptacja), co pozwoli na wspieranie nie tylko transeuropejskiego, ale również transgranicznego transportu regionalnego; podkreśla, że zlikwiduje to przewagę transportu drogowego i lotniczego, w których takie warunki obowiązują już od wielu lat;

21. wzywa Komisję do niezwłocznego podjęcia kroków prawnych wobec tych państw członkowskich, które w wyznaczonym terminie nie wprowadziły w życie pierwszego i/lub drugiego pakietu kolejowego;

22. stwierdza, że bezwzględne pierwszeństwo należy dać pełnemu wdrożeniu pierwszego pakietu kolejowego, w tym kryteriów testowych określonych przez Komisję w załącznikach do sprawozdania dotyczącego wdrożenia pierwszego pakietu kolejowego;

23. podkreśla, że od 2001 r. udział kolei w rynku przewozów towarowych w UE-25 stabilizuje się, a najlepsze wyniki, pomijając kraje bałtyckie, które korzystają ze swojego szczególnego położenia geograficznego i rodzaju przewożonych towarów, odnotowuje się w krajach członkowskich, które jako pierwsze przystąpiły do reformy ich przemysłu kolejowego, wyprzedzając dyrektywy wspólnotowe i otwarcie rynku;

Czwartek, 12 lipca 2007 r.

24. stwierdza, że niedobór zdolności przepustowej kolei w Europie ma negatywny wpływ na działanie kolei w porównaniu z innymi środkami transportu; wzywa Komisję, aby do końca 2007 r. dokonała analizy wpływu art. 22, 25 i 26 dyrektywy 2001/14/WE w odniesieniu do analizy zdolności przepustowej i planu powiększenia zdolności przepustowej, które zalecane są w tychże artykułach w przypadku przepełnionej infrastruktury;
25. podkreśla, że obecny rozwój konkurencyjności sektora poprzez otwarcie rynku zachęci w przyszłości do inwestycji, zapewniając w ten sposób wzrost i zatrudnienie, dwa cele do których osiągnięcia zmierza strategia lizbońska. Ponadto przyczyniając się do rozwoju transportu przyjaznego środowisku, Wspólnota opowiada się za rozwojem zrównoważonego transportu;
26. podkreśla znaczenie niezależnej roli przedsiębiorstw kolejowych, jak zapisane to zostało m. in. w art. 5 dyrektywy 91/440/EWG w odniesieniu do zarządzania technicznego, organizacyjnego i finansowego, oraz zauważa, że tego rodzaju rola pozytywnie wpływa na rozwój kolei jako środka transportu;
27. podkreśla znaczenie europejskiego dialogu społecznego w celu zapobieżenia sytuacji, w której proces liberalizacji ułatwiłby dumping społeczny;

*
* *

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

P6_TA(2007)0345

Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 12 lipca 2007 r. w sprawie utrzymania Europy w ruchu – zrównoważonej mobilności dla naszego kontynentu (2006/2227(INI))

Parlament Europejski,

- uwzględniając komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego „Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu – Przegląd średniookresowy białej księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.” (COM(2006)0314),
 - uwzględniając syntezę fińskiej prezydencji, przygotowaną na podstawie przeglądu średniookresowego białej księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r., która jest odzwierciedleniem dyskusji toczącej się w ramach obrad Rady ds. transportu w dniu 12 października 2006 r. (Rada doc. 13847/06 TRANS 257),
 - uwzględniając art. 45 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii (A6-0190/2007),
- A. mając na uwadze, że powyższy komunikat Komisji został opublikowany, w wyniku przeprowadzenia szeroko zakrojonych konsultacji z udziałem zainteresowanych stron mając na uwadze, że opiera się on na aktualnym podejściu i jest zgodny z celami lizbońskimi oraz wchodzi w zakres ram europejskiego zrównoważonego rozwoju,
- B. mając na uwadze, że Parlament docenia postępy poczynione w niektórych dziedzinach europejskiej polityki transportowej oraz podkreśla znaczenie dalszych wysiłków, jak np.:
- utworzenie jednolitego rynku usług transportowych poprzez wzajemne połączenie sieci infrastruktury, prowadzenie polityki promującej interoperacyjność, zagwarantowanie dostępu do tego rynku w celu zapewnienia niezbędnej przepustowości na granicach oraz stosowanie konkretnych środków z myślą o zrównoważeniu niekorzystnego położenia geograficznego regionów najbardziej oddalonych i krajów położonych przy zewnętrznych granicach UE,