

Środa, 5 września 2007 r.

3. uważa, że rozporządzenie (WE) nr 1546/2006 nie zostało jednolicie i spójnie wprowadzone w życie na wszystkich lotniskach Unii Europejskiej i zwraca się o ich wdrożenie;
4. zwraca uwagę na zwiększone koszty, jakie wprowadzenie w życie rozporządzenia (WE) nr 1546/2006 powoduje dla lotnisk i operatorów;
5. zwraca ponadto uwagę, choć uznaje konieczność wysokiej jakości ochrony, na koszty, jakie ponoszą pasażerowie w związku z konfiskatą prywatnego mienia w wyniku wprowadzenia w życie rozporządzenia (WE) nr 1546/2006;
6. dostrzega znaczne niedogodności i zamęt, na jakie w związku z rozporządzeniem (WE) nr 1546/2006 narażeni są pasażerowie, zwłaszcza pasażerowie tranzytowi i operatorzy;
7. jest zaniepokojony, że koszty spowodowane rozporządzeniem (WE) nr 1546/2006 mogą być nieproporcjonalne do korzyści w postaci wzmocnienia bezpieczeństwa;
8. wzywa Komisję do działania, zgodnie z art. 232 traktatu WE, poprzez opublikowanie i udostępnienie obywatelom tekstu sprawozdania z posiedzenia dotyczącego zakazów i ograniczeń, które zostały na nich nałożone, jak również listę odstępstw i przyczyny zastosowania takiego środka;
9. wzywa Komisję do dokonania pilnego przeglądu rozporządzenia (WE) nr 1546/2006 (wnoszenie plynów na pokład statku powietrznego) i wycofania go w przypadku braku dalszych podstaw faktycznych;
10. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Komisji oraz rządóm i parlamentóm państw członkowskich.

---

P6\_TA(2007)0375

## Logistyka transportu towarowego w Europie

### Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 5 września 2007 r. w sprawie logistyki transportu towarowego w Europie — klucza do zrównoważonej mobilności (2006/2228(INI))

Parlament Europejski,

- uwzględniając nową strategię lizbońską, której udana realizacja wymaga skutecznego systemu logistycznego, a także wnioski Rady na temat wkładu sektora transportu w strategię lizbońską,
- uwzględniając przegląd średniookresowy białej księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r. (COM(2006)0314), która zawiera rozdział poświęcony logistyce transportu jako środkowi inteligentnej mobilności,
- uwzględniając komunikat Komisji w sprawie logistyki transportu towarowego w Europie — klucza do zrównoważonej mobilności (COM(2006)0336),
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 14 lutego 2007 r. w sprawie wkładu w wiosenne posiedzenie Rady w 2007 r. w związku ze strategią lizbońską<sup>(1)</sup>,
- uwzględniając wnioski i wytyczne Komisji oraz stanowiska Parlamentu w sprawie funduszy strukturalnych oraz Funduszu Spójności, a także w sprawie siódmego programu ramowego w dziedzinie badań, rozwoju technologicznego i demonstracji,

---

<sup>(1)</sup> Teksty przyjęte, P6\_TA(2007)0040.

Środa, 5 września 2007 r.

- uwzględniając konkluzje Prezydencji Rady Europejskiej z dnia 9 marca 2007 r. w sprawie zmian klimatycznych,
  - uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Przyszła unijna polityka morska: europejska wizja oceanów i mórz” (COM(2006)0275) oraz rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 12 lipca 2007 r. w tej samej sprawie <sup>(1)</sup>,
  - uwzględniając wnioski Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotyczące komunikatu Komisji w sprawie logistyki transportu towarowego w Europie,
  - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie europejskiej polityki w dziedzinie logistyki <sup>(2)</sup>,
  - uwzględniając art. 45 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii (A6-0286/2007),
- A. mając na uwadze, że środki wdrażane od 2001 r. w ramach europejskiej wspólnej polityki transportowej nie są już wystarczające, aby sprostać nowym wyzwaniom gospodarczym, społecznym i środowiskowym,
- B. mając na uwadze, że transport i logistyka wciąż się rozwijają jako ważna dziedzina gospodarki w sektorze usług i dają nowe możliwości zatrudnienia,
- C. mając na uwadze, że skuteczna i wydajna logistyka towarowa jako integralna część systemu transportowego UE jest konieczna dla gospodarczej efektywności i konkurencyjności, optymalnego wykorzystania zasobów, tworzenia możliwości zatrudnienia, ochrony środowiska naturalnego, walki ze zmianami klimatycznymi oraz poprawy ochrony i bezpieczeństwa,
- D. mając na uwadze, że sektor logistyki ma kluczowe znaczenie dla spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej oraz lepszej integracji regionów peryferyjnych w rozszerzonej UE;
1. z zadowoleniem przyjmuje powyższy komunikat w sprawie logistyki transportu towarowego w Europie i wyraża poparcie dla konsultacji z zainteresowanymi podmiotami w celu rozwiązania problemu istniejących wąskich gardeł;
  2. wspiera zamiar Komisji zaprezentowania jesienią 2007 r. planu działania na rzecz logistyki transportowej, którego celem powinno być włączenie logistyki do politycznego programu prac oraz zwiększenie jej widoczności poprzez przedstawienie jej potencjału, atrakcyjności i użyteczności;
  3. dostrzega korzyści płynące z powiązania przez Komisję logistyki a intermodalnością, poprzez rozpatrywanie każdej formy transportu indywidualnie oraz łączenie ich w łańcuchy logistyczne oraz wyraża przekonanie, że należy stwarzać zachęty, aby wszystkie formy transportu odpowiadały standardom konkurencyjności i trwałości;
  4. nalega, by w nowej strategii lizbońskiej priorytetowo potraktować transport, logistykę i rozwój sieci transeuropejskich; zwraca się do państw członkowskich o odzwierciedlenie tego priorytetu w planach krajowych, które przedstawią na kolejnym posiedzeniu Rady Europejskiej na wiosnę 2008 r.;

#### **Zmniejszenie obciążeń administracyjnych**

5. zauważa, że logistyka jest w pierwszej kolejności działalnością gospodarczą, uważa jednak, że władze publiczne mogą odgrywać rolę czynnika ułatwiającego, zwłaszcza w odniesieniu do poprawy ram dla wielomodalnego transportu towarowego;

<sup>(1)</sup> Teksty przyjęte, P6\_TA(2007)0343.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 97 z 28.4.2007, str. 16.

Środa, 5 września 2007 r.

6. dostrzega znaczenie rozwoju zintegrowanej obsługi administracyjnej w sektorze (na zasadzie „jednego okienka”) w celu zwiększenia wydajności, ograniczenia biurokracji oraz obniżenia kosztów;
7. z zadowoleniem przyjmuje zamiar Komisji dotyczący przeanalizowania szczegółów i wartości dodanej opracowania wspólnego dokumentu transportowego jako modelu UE dla wszystkich przewozów towarowych niezależnie od zastosowanej formy transportu; uważa jednak, że dokument ten musi w jednoznaczny sposób gwarantować przedsiębiorstwom transportowym pewność prawną poprzez zastąpienie dużej liczby dotychczasowych dokumentów transportowych;
8. wzywa Komisję do intensywniejszych działań na rzecz uproszczenia procedur w zakresie żeglugi bliskiego zasięgu i nadania bardziej realnego kształtu koncepcji autostrad morskich; popiera także przygotowanie kolejnych wniosków dotyczących śródlądowych dróg wodnych w oparciu o inicjatywę NAIADES oraz zwraca się o rychłe powołanie europejskiego koordynatora ds. autostrad morskich, która to kwestia figuruje wśród priorytetowych projektów dotyczących transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T);
9. sprzyja refleksji, zainicjowanej przez Komisję w ramach zielonej księgi zatytułowanej „Przyszła unijna polityka morska: europejska wizja oceanów i mórz” (COM(2006)0275), nad ustanowieniem „wspólnej unijnej przestrzeni morskiej” oraz zwraca się do Komisji o przedstawienie wniosków zmierzających do tego, by w perspektywie średnioterminowej kabotaż wewnątrzspółnotowy przestał być uznawany za transport międzynarodowy;

#### **Inteligentne systemy transportowe**

10. odnotowuje znaczenie zaawansowanych systemów informacyjno-komunikacyjnych oraz rozwoju „inteligentnego transportu” dla logistyki, zwłaszcza za pośrednictwem Galileo i innych inicjatyw UE, takich jak. SESAR (Europejski System Zarządzania Ruchem Lotniczym), ERTMS (Europejski System Sygnalizacji Kolejowej), RIS (Rzeczne służby informacji), SafeSeaNet oraz innowacyjnych systemów lokalizowania i śledzenia;
11. podkreśla znaczenie inteligentnych systemów transportowych (ITS) dla poprawy efektywności wszystkich form transportu oraz uważa, że wykorzystywanie tych systemów powinno być popierane jako priorytet w UE, ze szczególnym uwzględnieniem ich pełnej interoperacyjności i zapewnienia równego dostępu do nich, zwłaszcza w przypadku MŚP;
12. podkreśla znaczenie rozwoju elektronicznego transportu towarowego jako środka służącego ograniczeniu biurokracji, przyspieszeniu procedur oraz stworzeniu możliwości racjonalizacji i zmniejszenia liczby wymaganych formularzy, zwłaszcza w transgranicznym transporcie towarowym;
13. podkreśla, że dla zapewnienia na szczeblu UE pełnej operacyjności ITS kluczowe znaczenie ma zwiększanie kompatybilności i interoperacyjności starych i nowych systemów;
14. uznaje, że rozwój ITS wymaga właściwego finansowania oraz wsparcia za pośrednictwem odpowiednich programów szkoleniowych, ze szczególnym uwzględnieniem zapewnienia pełnego dostępu MŚP;

#### **Polityka infrastrukturalna i inwestycyjna**

15. wyraża ubolewanie z powodu wpływu stanowiska Rady na finansowanie TEN-T w zakresie rozwoju logistyki transportu towarowego w UE; wzywa Komisję, Radę oraz państwa członkowskie do wykorzystania możliwości, jaką stworzy dyskusja 2008-2009 dotycząca finansowania polityki UE, w celu definitywnego rozwiązania problemu ciągłego niedofinansowania wspólnej polityki transportowej, zwłaszcza w zakresie projektów TEN i ITS; proponuje uwzględnienie wartości dodanej elementu logistycznego w przyszłych decyzjach o finansowaniu TEN-T;
16. wzywa do pilnego rozwiązania problemu wciąż istniejących poważnych wąskich gardeł utrudniających swobodny przepływ pasażerów, towarów i usług, wynikających z historycznego braku odpowiednich przejść przez wysokie masywy transgraniczne, na przykład w Alpach i Środkowych Pirenejach, poprzez stworzenie niezbędnej infrastruktury wspólnotowej (nisko położony tunel kolejowy), oferującej z modalnego punktu widzenia realną i bardziej zrównoważoną alternatywę dla nielicznych i zatłoczonych istniejących przejść;

Środa, 5 września 2007 r.

17. wzywa Komisję, w celu zintensyfikowania procesu ożywienia europejskiego sektora kolejowego poprzez zwiększenie jego zdolności w zakresie przewozów towarowych, do rozpoznania i stworzenia kolejowego systemu torów specjalnego przeznaczenia oraz do przedstawienia wniosków dotyczących tej kwestii ze szczególnym uwzględnieniem szlaków transgranicznych oraz rozwoju węzłów intermodalnych; nalega, również, aby wszystkie państwa członkowskie wsparły tę inicjatywę na szczeblu krajowym;

18. podkreśla pilną potrzebę rozwoju infrastruktury intermodalnej oraz stworzenia platform i urzędzeń przeladunkowych, zwłaszcza między szlakami żegludowymi a kolejowymi, a także suchych portów na zapleczu portów, sprzyjających europejskiej logistyce kontynentalnej; nalega również, by rozwijać m.in. połączenia między kolejami a portami lotniczymi w celu utrzymania zdolności i konkurencyjności sektora lotniczego, zarówno w przypadku lotów wewnątrzspółnotowych, jak i na trasach długodystansowych poza UE, ze szczególnym uwzględnieniem przewozu towarów;

19. zwraca się do Komisji, aby zapewniła, jako część planu działania, rozpowszechnianie najlepszych praktycznych wzorców w logistyce finansowej, takich jak inicjatywy wykorzystujące współfinansowanie prywatno-publiczne, możliwości Europejskiego Banku Inwestycyjnego i Europejskiego Funduszu Inwestycyjnego oraz instrumenty strukturalne; wzywa Komisję, aby postarała się rozszerzyć rozwiązania opracowywane obecnie dla średnio- i długoterminowych projektów UE, takich jak Galileo, na inne projekty infrastrukturalne;

#### ***Szkolenia i atrakcyjność zawodów związanych z logistyką***

20. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że Komisja postrzega szkolenia, w tym kształcenie przez całe życie, jako priorytet i wspiera propozycję opracowania na zasadzie dobrowolności wspólnych standardów i kryteriów szkoleniowych, a także wzajemnego uznawania umiejętności, wiedzy i kompetencji całego personelu zatrudnionego w transporcie i logistyce;

21. podkreśla, że obecny brak wykwalifikowanego personelu w logistyce na wszystkich szczeblach i we wszystkich sektorach można wyrównać poprzez prowadzenie odpowiednich szkoleń i podniesienie w ten sposób atrakcyjności tego zawodu;

#### ***Transport miejski***

22. popiera zamiar przyjęcia przez Komisję zielonej księgi na temat transportu miejskiego i wzywa do poświęcenia jednego z jej rozdziałów logistyce miejskiej, z położeniem szczególnego nacisku na rozpowszechnianie najlepszych praktycznych wzorców;

#### ***Standaryzacja***

23. zachęca europejskie organy normalizacyjne do udziału w opracowywaniu norm technicznych dla poszczególnych środków transportu oraz do pełnego włączenia do swoich prac logistycznego wymiaru intermodalności, gdy jest to właściwe i możliwe, z uwzględnieniem opinii wszystkich zainteresowanych stron;

24. wzywa Komisję do przeprowadzenia pogłębionego badania zasadności różnych norm w zakresie miar i wag w sektorze transportu towarowego, biorąc pod uwagę zmiany technologiczne oraz aktualną sytuację, po pełnych konsultacjach ze wszystkimi zainteresowanymi stronami;

25. nalega, aby plan działania na rzecz logistyki wzmacniał logistykę innowacyjną, intermodalność oraz bezpieczniejszą i zrównoważoną mobilność; proponuje, aby Komisja dopuszczała do użytku 60tonowe pojazdy przewożące towary na niektórych drogach wyłącznie na wniosek i w obrębie danego państwa członkowskiego; uważa, że przy ocenie takich wniosków należy w szczególności zwrócić należytą uwagę na takie czynniki, jak istniejąca infrastruktura i bezpieczeństwo;

#### ***Bezpieczeństwo***

26. zauważa, że bezpieczeństwo transportu jest kwestią, którą Komisją zamierza podjąć w swoim planie działania; nalega, aby podejmowane działania zapewniały najwyższy poziom bezpieczeństwa, wzmacniając jednocześnie pozycję UE na arenie międzynarodowej; podkreśla jednak równocześnie poruszoną także przez Komisję kwestię konieczności zachowania równowagi między procedurami bezpieczeństwa a swobodnym przepływem towarów;

Środa, 5 września 2007 r.

27. zwraca uwagę na niebezpieczeństwo poświęcenia w planie działania niedostatecznej uwagi kwestii zabezpieczenia ładunków w transporcie towarowym przed kradzieżą i rabunkami; nalega na podjęcie działań na rzecz zwalczania przestępczości zorganizowanej, zwłaszcza na terenach przygranicznych oraz w międzynarodowym transporcie towarowym z udziałem krajów trzecich;

#### **Planowanie**

28. wzywa państwa członkowskie do przygotowania krajowych planów działania na rzecz logistyki w transporcie towarowym w ramach ogólnego planu działania UE;

29. popiera wniosek Komisji dotyczący utworzenia tzw. grup kontaktowych w celu usunięcia wąskich gardeł, podkreśla jednak, że działanie to nie może ograniczać się do kontroli poszczególnych form transportu i nie może być prowadzone bez pełnego przeglądu sytuacji; w związku z tym podkreśla, że koncepcje zarządzania mające na celu lepsze wykorzystanie istniejącej floty pojazdów i sprawniejsze funkcjonowanie infrastruktury oferują duże korzyści w zakresie zrównoważonej logistyki transportu towarowego;

30. wzywa do ścisłej i stałej współpracy wszystkich zainteresowanych podmiotów w sektorze transportu i logistyki na szczeblu krajowym i europejskim m.in. w celu usuwania występujących wąskich gardeł;

31. wzywa Komisję do podjęcia dyskusji na temat przyszłych wyzwań i możliwych rozwiązań w dziedzinie logistyki transportu towarowego w Europie w ramach odbywającego się corocznie europejskiego forum logistycznego;

#### **Statystyki**

32. wzywa Komisję do jak najszybszego postępu prac w zakresie tworzenia aktualnej i efektywnej bazy danych statystycznych dla logistyki UE, ograniczającej się do istotnych i niezbędnych danych i niestwarzającej zbędnych obciążeń dla zainteresowanych przedsiębiorstw, oraz do jednoczesnego zadbania o nieobciążanie przemysłu europejskiego dodatkowymi obowiązkami w zakresie sprawozdawczości;

33. domaga się w szczególności postępów w tworzeniu wspólnej grupy jednostek miar i w uzgadnianiu terminologii stosowanych do celów statystycznych we wszystkich państwach członkowskich, a także lepszego gromadzenia informacji na temat przemieszczania się kontenerów;

34. podkreśla znaczenie swobodnego przepływu towarów we Wspólnocie i w związku z tym zwraca się do Komisji z wnioskiem o wzmożenie wysiłków na rzecz zapewnienia właściwego wdrożenia i egzekwowania obowiązujących rozporządzeń i dyrektyw;

35. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji.

---