

Czwartek, 4 września 2008 r.

Europejska polityka portowa

P6_TA(2008)0408

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 4 września 2008 r. w sprawie europejskiej polityki portowej (2008/2007(INI))

(2009/C 295 E/18)

Parlament Europejski,

- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Komunikat w sprawie europejskiej polityki portowej” (COM(2007)0616),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Przyszła unijna polityka morska: europejska wizja oceanów i mórz” (COM(2006)0275),
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 12 lipca 2007 r. w sprawie przyszłej polityki morskiej Unii Europejskiej: europejska wizja oceanów i mórz ⁽¹⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie europejskiej zrównoważonej polityki transportowej uwzględniającej europejską politykę energetyczną i europejską politykę ochrony środowiska ⁽²⁾,
- uwzględniając dyrektywę Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa ⁽³⁾,
- uwzględniając dyrektywę Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory ⁽⁴⁾,
- uwzględniając dyrektywę Rady 1999/31/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. w sprawie składowania odpadów ⁽⁵⁾,
- uwzględniając dyrektywę 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającą ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej ⁽⁶⁾,
- uwzględniając art. 299 ust. 2 traktatu WE,
- uwzględniając art. 45 Regulaminu,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Rozwoju Regionalnego (A6-0308/2008),
- A. mając na uwadze, że kwestia dostępu do rynku usług portowych była przedmiotem debaty w Parlamencie oraz że w związku z tym Komisja podjęła się przeprowadzenia wyczerpujących konsultacji z zainteresowanymi stronami,
- B. mając na uwadze, że wspomniany komunikat Komisji w sprawie europejskiej polityki portowej nie proponuje nowych środków w zakresie dostępu do rynku usług portowych,
- C. mając na uwadze, że międzynarodowy zasięg sektora wymaga europejskiej polityki portowej na poziomie wspólnotowym, wykorzystującej ich geopolityczną przewagę komparatywną,
- D. mając na uwadze, że porty mają duże znaczenie nie tylko dla transportu morskiego, rzeczno i intermodalnego w Europie, ale także jako element gospodarki, źródło zatrudnienia i czynnik integracji społeczeństwa,
- E. mając na uwadze, że chcąc realizować cele, jakimi jest pobudzenie konkurencyjności transportu morskiego i świadczenie nowoczesnych usług wysokiej jakości, europejska polityka portowa powinna propagować następujące cztery zasady: bezpieczeństwo, szybkość świadczenia usług, niskie koszty i poszanowanie środowiska,

⁽¹⁾ Dz.U. C 175 E z 10.7.2008, s. 531.

⁽²⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2008)0087.

⁽³⁾ Dz.U. L 103 z 25.4.1979, s. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 206 z 22.7.1992, s. 7.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 182 z 16.7.1999, s. 1.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 327 z 22.12.2000, s. 1.

Czwartek, 4 września 2008 r.

- F. mając na uwadze liczne wyzwania, przed jakimi staną europejskie porty w przyszłości, zwłaszcza w zakresie środowiska naturalnego, globalizacji, zrównoważonego rozwoju, zatrudnienia i warunków socjalnych, szczególnie w odniesieniu do bezpieczeństwa i uczenia się przez całe życie, finansowania, jak również dostępu do rynku i administracji, a także sprzeczne z zasadami konkurencji i dyskryminujące rozwiązania podejmowane przez państwa spoza UE na geograficznie istotnych rynkach,
- G. mając na uwadze, że brak ewentualnych terenów pod rozbudowę portów w Europie, jak również rzadkość i wrażliwość siedlisk naturalnych podkreślają znaczenie osiągnięcia przez prawodawcę równowagi i jasności prawnej w odniesieniu do jego zobowiązań środowiskowych, gospodarczych i społecznych,
- H. mając na uwadze znaczną różnorodność sektora portowego w Europie i silny wzrost przewidywany na nadchodzące lata,
- I. mając na uwadze wpływ poszerzenia Kanału Panamskiego, które prawdopodobnie doprowadzi do nasilenia obecnej tendencji do budowania coraz większych statków,
- J. mając na uwadze, że nowoczesna infrastruktura i skuteczne połączenia z obszarami leżącymi w głębi kraju i z wyspami mają duże znaczenie dla portów,
1. z zadowoleniem przyjmuje ww. komunikat Komisji w sprawie europejskiej polityki portowej;
 2. wyraża zadowolenie z podejścia Komisji podczas opracowywania tego komunikatu w szczególności szerokich konsultacji odbytych w trakcie jego przygotowywania;
 3. przyjmuje z zadowoleniem fakt, że Komisja skupiła się na środkach prawa „miękkiego”, takich jak publikowanie wytycznych i znoszenie administracyjnych przeszkód;
 4. przypomina o podstawowym znaczeniu sektora portowego w Unii Europejskiej z punktu widzenia ekonomicznego, handlowego, społecznego, środowiskowego i strategicznego;
 5. uważa, że Komisja odgrywa ważną rolę w zapewnianiu tego, by wszystkie europejskie porty były w stanie osiągnąć swój pełny potencjał;
 6. aprobuje zamiar opublikowania przez Komisję wytycznych dotyczących wdrożenia wspólnotowych przepisów w zakresie ochrony środowiska w odniesieniu do projektowania portów i ich infrastruktury, których głównym celem jest ochrona środowiska morskiego i obszarów wokół portów; apeluje do Komisji o opublikowanie tych wytycznych do końca 2008 r.;
 7. uważa, że infrastruktura portowa i środowisko naturalne mogą współistnieć w sposób zrównoważony, a ponieważ niszczenie przyrody często przyczynia się do powstania szkód gospodarczych w innych sektorach, jak np. turystyce, rolnictwie i rybactwie, wzywa zatem komisarza ds. transportu do bliższej współpracy z komisarzem ds. środowiska naturalnego nad sporządzeniem i wdrożeniem prawodawstwa unijnego i wytycznych w sprawie portów i środowiska naturalnego;
 8. uważa, że wytyczne te powinny koncentrować się wokół niepewności prawnej wynikającej z niektórych dyrektyw w zakresie środowiska, a tym samym rzeczywiście skoncentrować się na polityce ochrony środowiska przy uwzględnieniu specyfiki portów w Unii;
 9. podkreśla konieczność włączenia władz portowych i lokalnych w prace nad planem zarządzania zlewniami rzek i portami morskim w zakresie jakości wody zgodnie z dyrektywą 2000/60/WE;
 10. zwraca uwagę na konieczność wspierania przez samorządy terytorialne starań o redukcję emisji CO₂ powodowanych przez statki oraz lądowe i powietrzne środki transportu poprzez opracowanie planów zarządzania jakością powietrza zgodnie z Konwencją MARPOL oraz dyrektywą 96/62/WE Rady z dnia 27 września 1996 r. w sprawie oceny i zarządzania jakością otaczającego powietrza ⁽¹⁾;
 11. podkreśla konieczność rozwoju zintegrowanej polityki europejskiej, która wzmocni konkurencyjność regionalną i spójność terytorialną przy uwzględnieniu aspektów społecznych, ochrony środowiska, gospodarczych i bezpieczeństwa na całym terytorium poprzez ustanowienie partnerstwa międzyinstytucjonalnego, międzysektorowego i wieloterytorialnego;

(1) Dz.U. L 296 z 21.11.1996, s. 55.

Czwartek, 4 września 2008 r.

12. zauważa, że Komisja jest zaniepokojona rozkładem przepływów transportowych w Europie, i wskazuje na różnorodność sektora portowego oraz wzrost małych i średnich portów w Europie; uważa ponadto, że Komisja powinna uwzględnić ważne zmiany oczekiwane w międzynarodowym transporcie morskim wynikające z postępu technologicznego i gospodarczego w tej dziedzinie, poszerzenia Kanału Panamskiego i zwiększenia rozmiarów i mocy statków, co niewątpliwie będzie miało znaczny wpływ na ten sektor;
13. zwraca uwagę na terytorialny wymiar rozwoju portów europejskich, a w szczególności na konieczność współpracy i koordynacji transgranicznej między sąsiadującymi ze sobą regionami portowymi; podkreśla znaczenie europejskiej polityki sąsiedztwa oraz strategii regionalnej dla Morza Śródziemnego, Bałtyckiego oraz Czarnego; wyraża zadowolenie z propozycji Komisji dotyczącej sporządzenia zestawienia „wąskich gardeł” między portami Unii Europejskiej a portami państw sąsiadujących z Unią;
14. wzywa Komisję do systematycznego śledzenia rozwoju nowych technologii i metod zarządzania stosowanych na świecie do obsługi portów i statków, terminali towarowych, pasażerskich i lądowych, w celu wsparcia polityki i inicjatyw dotyczących rozwoju portów Wspólnoty oraz zwiększania ich skuteczności i wydajności z korzyścią dla nich samych i dla użytkowników;
15. uważa, że zmiany technologiczne niezbędne do przygotowania portów pośrednich na podjęcie wyzwania w postaci wzmożonego ruchu towarowego będą miały znaczne konsekwencje finansowe dla odnośnych regionów; uważa, że regiony te powinny mieć możliwość skorzystania w tym celu z europejskich funduszy strukturalnych, w szczególności, aby sfinansować zakup nowoczesnych urządzeń, stworzyć miejsca pracy w innowacyjnych dziedzinach oraz zrehabilitować obszary miejskie odzyskane w wyniku przeniesienia działalności portowej poza granice miasta;
16. uważa, że pewność wspólnotowego prawa morskiego, wypływającego z międzynarodowych ram prawnych, zależy od szybkiego zatwierdzenia pakietu morskiego „Erika III”;
17. zachęca Komisję i państwa członkowskie do wspierania współpracy między portami europejskimi; w związku z tym podkreśla rolę, jaką odgrywają porty w dziedzinie gospodarki regionalnej w głębi kraju; w tym kontekście podkreśla również, że harmonijny rozwój portów stanowi kluczowy element zintegrowanej polityki morskiej Unii;
18. podkreśla społeczne i kulturowe znaczenie portów dla mieszkańców z głębi lądu i uważa za sprawę zasadniczą podnoszenie powszechnej świadomości znaczenia portów jako czynników rozwoju;
19. uważa, że transport morski i rzeczny nie mogą być rozpatrywane odrębnie od transportu lądowego i lotniczego oraz że połączenia z obszarami w głębi kraju mają zasadnicze znaczenie dla handlowego sukcesu portu, dlatego też niezbędne jest stworzenie połączeń między portami, platformami logistycznymi w głębi lądu oraz „suchymi portami”; w związku z tym uważa również za istotne polepszenie intermodalnego udziału portów zarówno w transeuropejskich sieciach transportowych (TEN-T), jak i w przyszłych zielonych korytarzach wspólnotowych, aby zapewnić lepszą eksploatację możliwości transportowych w zakresie kabotażu i transportu rzeczno-łądowego, jak również ich połączenia z lądowymi i lotniczymi środkami transportu, aby zapewnić spójną politykę transportową z prawdziwego zdarzenia;
20. z tego względu wspiera Komisję w jej zobowiązaniu, by przy okazji dokonywania w 2010 r. śródkresowej oceny transeuropejskiej sieci transportowej⁽¹⁾ oceniła połączenia portów z obszarami w głębi kraju oraz ich zapotrzebowania w tym zakresie, a także ich wpływ na zrównoważoną sieć przepływów transportowych;
21. uważa, że jednym z celów przeglądu śródkresowego transeuropejskiej sieci transportowej w 2010 r. powinno być połączenie transportu morskiego i rzeczno-łądowego z transportem lądowym poprzez porty europejskie;
22. wzywa samorządy terytorialne będące w takiej sytuacji do realizacji bardziej multimodalnej polityki transportowej skupiającej się nie tylko na rozwoju autostrad, lecz także w rosnącym stopniu na rozwoju transportu kolejowego i żeglugi śródlądowej, a także pozwalającej na skuteczne połączenie portów z transeuropejskimi sieciami transportowymi i z głębią kraju, w szczególności za pomocą linii kolejowych i śródlądowych dróg wodnych;

⁽¹⁾ Por. art. 19 rozporządzenia (WE) nr 680/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. ustanawiającego ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych (Dz.U. L 162 z 22.6.2007, s. 1).

Czwartek, 4 września 2008 r.

23. uważa, że porty europejskie wchodzą w konkurencję z portami w krajach trzecich, które często nie podlegają takim samym zasadom co porty UE, a także spotykają się z dyskryminującą polityką gospodarczą ze strony państw sąsiadujących z UE, np. za pośrednictwem dyskryminacyjnej polityki taryfowej;
24. wzywa Komisję do ponownego zbadania kwestii bezpieczeństwa portów i do uwzględnienia wyższych kosztów z punktu widzenia konkurencyjności europejskich portów;
25. z zadowoleniem przyjmuje zamiar Komisji dotyczący sporządzenia listy problemów napotykaných przez porty europejskie w tym zakresie i wzywa Komisję do rozważenia możliwości opracowania rejestru tych problemów w celu zajęcia się w szczególności sposobem problemami powodowanymi przez konkurencję portów państw spoza UE oraz sprzecznymi z zasadami konkurencji i dyskryminacyjnymi środkami przyjmowanymi przez państwa sąsiadujące z UE;
26. podkreśla konieczność rozwijania współpracy z krajami trzecimi w celu opracowania i przedstawienia programów rozwoju, koordynacji i transferu wiedzy fachowej między sąsiadującymi portami;
27. uważa, że Komisja powinna zbadać możliwość utworzenia programu wspólnotowego dotyczącego odnowy floty transportowej, a w szczególności statków kabotażowych i rzecznych;
28. uważa, że nowe technologie, zwłaszcza informatyka, stanowią kluczowe elementy umożliwiające portom europejskim, już dziś odczuwającym presję wynikającą z konkurencji portów krajów trzecich, ale również w niektórych przypadkach z braku terenów do rozbudowy, podniesienie ich wydajności i zwiększenie korzyści;
29. wzywa Komisję i państwa członkowskie do przyspieszenia — za pośrednictwem uprawnionych organów — wdrożenia zdalnych systemów pilotowania celem podniesienia skuteczności i bezpieczeństwa zarządzania ruchem w portach oraz na redach;
30. zachęca Komisję do kontynuowania badań i innowacji w tym sektorze poprzez programy ramowe Unii oraz wzywa Komisję i państwa członkowskie do wsparcia badań w dziedzinie bezpieczeństwa, aby jak najbardziej zmniejszyć liczbę wypadków, i w dziedzinie logistyki, aby poprawić wykorzystanie przestrzeni w portach, jak również w dziedzinie środowiska naturalnego, aby zmniejszyć między innymi emisję CO₂ i zanieczyszczenia powodowane przez odpady;
31. wzywa Komisję i państwa członkowskie, aby poparły na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej propozycję zastąpienia obecnego paliwa olejem napędowym do 2020 r., a także możliwość udziału sektora morskiego w systemie handlu emisjami;
32. wzywa Komisję i państwa członkowskie do czynnego wspierania ciągłego usprawniania floty poszukiwawczej i ratowniczej (SAR) oraz dalszej infrastruktury SAR w portach na mocy konwencji SOLAS i SAR, a także do ustawicznego rozwijania współpracy między centrami koordynacji ratownictwa morskiego;
33. uważa, że należy dalej rozwijać programy „czysty statek” i „czysty port”;
34. wzywa Komisję i przedstawicieli sektora do zachęcenia przewoźników morskich do zmniejszenia liczby transportowanych pustych kontenerów i do pełnego wykorzystywania mocy statków oraz do wspierania inicjatyw służących temu celowi (np. poprzez programy badawcze), z uwzględnieniem realnych i specyficznych potrzeb klientów oraz zmniejszenia wpływu na środowisko;
35. z zadowoleniem przyjmuje zamiar przedstawienia przez Komisję wniosku legislacyjnego w sprawie utworzenia europejskiej przestrzeni transportu morskiego bez barier i uważa, że celem tego projektu powinno być zapewnienie sprawiedliwej konkurencji pomiędzy transportem drogą morską i lądową w Unii;
36. zaleca zatem wyłączenie towarów zwolnionych z cła we Wspólnocie spod wszelkich kontroli celnych oraz zaleca również, o ile to możliwe, utworzenie odrębnych stref portowych w ruchu wewnątrz Wspólnoty i w ruchu międzynarodowym, jak również uproszczenie transportu wewnętrznego, standaryzację i identyfikację specjalnych kontenerów;
37. wzywa Komisję do przeglądu i doskonalenia polityki rozwoju i wspierania transportu morskiego bliskiego zasięgu;

Czwartek, 4 września 2008 r.

38. wzywa Komisję do rozważenia możliwości opracowania jednolitego dokumentu transportowego dla kontenerów we Wspólnocie w celu uproszczenia procedur administracyjnych;
39. wzywa Komisję do przeprowadzenia badania przepływów finansowych od władz publicznych do europejskich portów handlowych w celu zidentyfikowania ewentualnych przypadków naruszenia konkurencji oraz do sprecyzowania w wytycznych dotyczących pomocy państwa, jaki rodzaj pomocy udzielanej władzom portowym powinno się uznać za pomoc państwa; uważa, że nie powinny być uznawane za pomoc państwa ewentualne inwestycje władz publicznych mające na celu rozwój portów w takim zakresie, w jakim będą one bezpośrednio przeznaczone na ulepszenia służące ochronie środowiska lub na odciążenie dróg lądowych i ograniczenie ich wykorzystywania do transportu towarów, zwłaszcza gdy uznaje się to za niezbędne dla zapewnienia spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej (np. w odniesieniu do wysp), chyba że korzyści czerpałyby z nich jeden użytkownik lub operator;
40. wzywa Komisję do opublikowania wytycznych dotyczących pomocy państwa na rzecz portów w roku 2008 i uważa, że wytyczne te powinny objąć obszar portu jako taki, wprowadzając rozróżnienie między infrastrukturą dostępu a infrastrukturą obronną, infrastrukturą związaną z projektem a nadbudową, nie robiąc natomiast różnic między różnymi kategoriami portów;
41. aprobuje rozszerzenie obowiązku przejrzystości nałożonego przez dyrektywę Komisji 2006/111/WE z dnia 16 listopada 2006 r. w sprawie przejrzystości stosunków finansowych między państwami członkowskimi a przedsiębiorstwami publicznymi, jak również przejrzystości finansowej niektórych przedsiębiorstw⁽¹⁾, ale wzywa Komisję raczej do rozważenia przyjęcia najniższego ograniczonego progu rocznych dochodów, niż absolutnego obowiązku;
42. w szczególności odnotowuje analizę przeprowadzoną przez Komisję dotyczącą koncesji portowych i wzywa Komisję do uwzględnienia znaczenia pewnej elastyczności władz portów w tym zakresie, w szczególności w odniesieniu do odnowienia koncesji związanych z wielkimi inwestycjami; uważa jednak, że elastyczność nie może być wykorzystywana do utrudniania konkurencji w portach;
43. uważa, że najważniejsze jest utrzymanie równowagi między swobodą świadczenia usług a szczególnymi potrzebami portów, a zarazem podkreśla konieczność współpracy sektora publicznego i prywatnego w celu unowocześnienia portów;
44. zachęca do korzystania z programów europejskiej współpracy terytorialnej w ramach europejskiej polityki spójności oraz z programów współpracy w ramach polityki sąsiedztwa i rozszerzenia, a także do wdrażania w miarę możliwości przez Komisję, państwa członkowskie i zainteresowane organy regionalne transgranicznej strategii mającej na celu wykorzystanie istniejących możliwości w zakresie współfinansowania infrastruktur portowych;
45. wyraża zdecydowanie poparcie dla roli niekomercyjnych portów będących własnością podmiotów lokalnych i opartych na zasadach powierniczych, i wzywa organy władzy lokalnej, regionalnej, krajowej i europejskiej do podjęcia kroków, by uchronić je od popadnięcia w ruinę, gdyż społeczne, rekreacyjne i turystyczne korzyści, jakie czerpią z nich okoliczne społeczności, wykraczają poza ich pierwotną funkcję gospodarczą;
46. pragnie przypomnieć, że w ramach zakończonej refleksji na temat Europy i jej polityki morskiej rekreacja odgrywa ważną rolę w zakresie lokalnego rozwoju gospodarczego, ponieważ porty rekreacyjne stanowią z jednej strony witrynę głębi kraju, ważne narzędzie turystyczne zachęcające do poznania portu i jego okolic, lecz również usługę dostawczą o zasadniczym znaczeniu dla pobliskich placówek handlowych;
47. z zadowoleniem przyjmuje nacisk położony na prowadzenie dialogu w sektorze portowym; zachęca do utworzenia europejskiego komitetu dialogu społecznego i uważa, że powinien on zajmować się kwestiami związanymi z portami, w tym prawami pracowników, koncesjami i konwencją MOP nr 152 z 1979 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny w przeładunkowych usługach portowych;
48. podkreśla znaczenie ochrony i jak najwyższego poziomu szkolenia pracowników portów; wspiera wolę Komisji do zapewnienia pracownikom portów podstawowych wzajemnie uznawanych kwalifikacji celem zwiększenia elastyczności w tym sektorze; w związku z tym i w pierwszym rzędzie należy dokonać porównania między różnymi istniejącymi systemami kwalifikacji zawodowych pracowników portowych; jest ponadto zdania, że te podstawowe kwalifikacje nie mogą przyczynić się do spadku średniego poziomu kwalifikacji pracownika portu w państwach członkowskich;

⁽¹⁾ Dz.U. L 318 z 17.11.2006, s. 17.

Czwartek, 4 września 2008 r.

49. proponuje, by tematem kwalifikacji zawodowych i uczenia się przez całe życie zajęto się wraz z partnerami społecznymi w przyszłym europejskim Komitecie dialogu społecznego;
50. zachęca Komisję do promowania wymiany dobrych praktyk w sektorze portowym, a w szczególności w odniesieniu do innowacji i szkolenia pracowników, w celu poprawienia jakości usług, konkurencyjności i atrakcyjności inwestycji;
51. z zadowoleniem przyjmuje ustanowienie 20 maja Europejskim Dniem Morza, a w szczególności popiera organizowanie dni otwartych, co mogłoby umożliwić społeczeństwu lepsze zrozumienie pracy i znaczenia sektora portowego;
52. zgodnie z rezolucją Parlamentu z dnia 8 maja 2008 r. w sprawie Transatlantyckiej Rady Gospodarczej⁽¹⁾ wzywa Komisję, aby kontynuowała starania o zmianę amerykańskich przepisów przewidujących kontrolę wszystkich kontenerów przeznaczonych do USA, ukierunkowaną na współpracę opartą na wzajemnym uznawaniu „upoważnionych podmiotów gospodarczych” oraz norm bezpieczeństwa przyjętych przez Światową Organizację Celną (C-TPAT, SAFE); wzywa Komisję do oszacowania potencjalnych kosztów dla przemysłu i gospodarki UE, wynikających z kontroli wszystkich kontenerów wysyłanych do USA drogą morską, a także jego potencjalnego wpływu na działalność urzędów celnych;
53. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji oraz rządów i parlamentom państw członkowskich.

⁽¹⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2008)0192.

Transport towarowy w Europie

P6_TA(2008)0409

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 4 września 2008 r. w sprawie transportu towarowego w Europie (2008/2008(INI))

(2009/C 295 E/19)

Parlament Europejski,

- uwzględniając następujące komunikaty Komisji: „Agenda UE w sprawie transportu towarowego: poprawa wydajności, integracyjności i zrównoważenia transportu towarowego w Europie” (COM(2007)0606), „Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego” (COM(2007)0607), „W kierunku sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym” (COM(2007)0608) oraz „Wieloletnie umowy dotyczące jakości infrastruktury kolejowej” (COM(2008)0054),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Logistyka transportu towarowego w Europie — klucz do zrównoważonej mobilności” (COM(2006)0336),
- uwzględniając komunikat Komisji w sprawie rozmieszczenia europejskiego systemu sygnalizacji kolejowej ERTMS/ETCS (COM(2005)0298),
- uwzględniając konkluzje Rady z dnia 29-30 listopada i z dnia 3 grudnia 2007 r. dotyczące komunikatu Komisji „Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego”, a także z dnia 7 kwietnia 2008 r. dotyczące komunikatu Komisji „W kierunku sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym”,
- uwzględniając zieloną księgę Komisji „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście” (COM(2007)0551),
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 5 września 2007 r. w sprawie logistyki transportu towarowego w Europie — klucza do zrównoważonej mobilności⁽¹⁾,

⁽¹⁾ Dz.U. C 187 E z 24.7.2008, s. 154.