

DYREKCJA GENERALNA DS. POLITYKI WEWNĘTRZNEJ
DEPARTAMENT TEMATYCZNY **B**
POLITYKA STRUKTURALNA I POLITYKA SPÓJNOŚCI

PRAKTYCZNY PRZEWODNIK



PL



***Europe Direct to serwis, który pomoże Państwu
znaleźć odpowiedź na pytania dotyczące Unii Europejskiej.***

**Numer bezpłatnej infolinii (*):
00 800 6 7 8 9 10 11**

(*) niektórzy operatorzy telefonii komórkowej nie udostępniają połączeń z numerami 00 800
lub pobierają za nie opłaty

Więcej informacji na temat Unii Europejskiej dostępne jest w Internecie <http://europa.eu>.

Dane katalogowe znajdują się na końcu niniejszej publikacji.

Luksemburg: Urząd Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich, 2009

ISBN 978-92-823-2841-5

doi: 10.2861/70407

Printed in Belgium

WYDRUKOWANO NA BIAŁYM PAPIERZE BEZCHLOROWYM



DYREKCJA GENERALNA DS. POLITYKI WEWNĘTRZNEJ
DEPARTAMENT TEMATYCZNY B
POLITYKA STRUKTURALNA I POLITYKA SPÓJNOŚCI

PRAKTYCZNY PRZEWODNIK

Transport i turystyka

AUTORZY

Nils DANKLEFSEN i Piero SOAVE, Departament Tematyczny B: Polityka Strukturalna i Polityka Spójności, Parlament Europejski

WERSJE JĘZYKOWE

Oryginał: EN

Tłumaczenia: BG CS DA DE EL ES ET FI FR HU IT LT LV MT NL PL PT RO SK SL SV

ZDJĘCIA

Shutterstock, iStockphoto, Parlament Europejski

REDAKCJA

W celu skontaktowania się z departamentem tematycznym lub subskrypcji jego comiesięcznego biuletynu należy wysłać wiadomość elektroniczną na adres: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Prace nad rękopisem ukończono w kwietniu 2009 r.

Bruksela, © Parlament Europejski, 2009 r.

ZASTRZEŻENIE

Opinie wyrażone w niniejszym dokumencie oddają wyłącznie przekonania autora i nie muszą koniecznie odzwierciedlać oficjalnego stanowiska Parlamentu Europejskiego.

Powielanie i tłumaczenie do celów niekomercyjnych jest dozwolone pod warunkiem podania źródła oraz uprzedniego zawiadomienia wydawcy, który winien otrzymać kopię publikacji.

SPIS TREŚCI

■ PRZEDMOWA.....	7
■ KONTEKST.....	9
■ PERSPEKTYWY NA PRZYSZŁOŚĆ.....	19
■ PARĘ SŁÓW O DEPARTAMENTACH TEMATYCZNYCH.....	31
■ ZALECANE LEKTURY.....	35
■ INNE ŹRÓDŁA INFORMACJI.....	38





**„Koncepcja zrównoważonego rozwoju
musi stanowić podstawę i miarę
europejskiej polityki transportowej”**

z rezolucji Parlamentu Europejskiego z dnia 12 lutego 2003 r. w sprawie białej księgi Komisji:
„Europejska polityka transportowa do 2010 r.: czas na decyzje”.





Szanowni Państwo!

Chciałbym skorzystać z okazji, aby przywitać Państwa w Parlamencie Europejskim i przedstawić informacje na temat zasad dotyczących prac ekspertów korzystających z zasobów wewnętrznych. Efektywna praca Parlamentu zależy od specjalistycznych, obiektywnych, wysokiej jakości i aktualnych informacji. W tym celu utworzono pięć jednostek odpowiedzialnych za badania naukowe, określanych mianem „departamentów tematycznych”. Ich działalność obejmuje wszystkie obszary kompetencji Parlamentu Europejskiego. Departamenty te dostarczają wysokiej jakości niezależnych ekspertyz, sporządzanych przez ekspertów wewnętrznych lub zewnętrznych.

Departament Tematyczny B: Polityka strukturalna i polityka spójności odpowiedzialny jest za pięć dziedzin polityki: rolnictwo i rozwój obszarów wiejskich, kulturę i edukację, rybołówstwo, rozwój regionalny, a także transport i turystykę. Dostarcza to szerokiego wachlarza narzędzi, sięgającego od dogłębnych analiz kompleksowych kwestii prawnych do krótkich informacji uzupełniających, a nawet warsztatów, podczas których eksperci wygłaszają prezentacje na żywo. Narzędzia te służą wspieraniu pracy organów Parlamentu, np. poprzez bezpośrednie przyczynianie się do prac legislacyjnych konkretnej komisji lub dostarczanie delegacjom posłów do Parlamentu Europejskiego informacji potrzebnych podczas wizyt. Z wyjątkiem pewnych dokumentów poufnych wszystkie teksty opracowane przez Departament Tematyczny B: Polityka strukturalna i polityka spójności publikowane są na stronach internetowych Parlamentu, gdzie są dostępne dla wszystkich posłów i ogółu społeczeństwa.

W niniejszej publikacji znajdują Państwo krótkie informacje na temat głównych trendów w rozwoju polityki z dziedziny transportu i turystyki podczas ostatniej kadencji Parlamentu. Omówiono również wyzwania, przed jakimi staną transport i turystyka w najbliższej przyszłości. Poza tym zamieszczono streszczenie oferowanych przez departament tematyczny B możliwości w zakresie ekspertyz wewnętrznych i zewnętrznych.

Miłej lektury!

Ismael Olivares Martinez
Dyrektor

*Dyrekcja B: Polityka Strukturalna i Polityka Spójności
Dyrekcja Generalna ds. Polityki Wewnętrznej Unii Europejskiej*



TRANSPORT: PODSTAWA PRAWNA I PRZEŁOMOWE DATY

Artykuł 3 ust. 1 lit. f i tytuł V traktatu WE dotyczą polityki transportowej. W traktacie lizbońskim, który do tej pory jeszcze nie wszedł w życie, do transportu odnosi się art. 4 ust. 2 lit g) i tytuł VI Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Już w traktatach rzymskich państwa członkowskie poprzez odrębny tytuł podkreśliły znaczenie wspólnej polityki transportowej. Dlatego też transport stał się jedną z pierwszych dziedzin wspólnej polityki Wspólnoty. Jednakże mimo wysiłków Komisji w dziedzinie wspólnej polityki transportowej poczyniony został do drugiej połowy lat 80-ych jedynie niewielki postęp.

- **1985:** dalszy rozwój prawodawstwa wspólnotowego został utworzony, gdy Parlament Europejski zainicjował postępowanie przeciwko Radzie o zaniechanie działania. W **orzeczeniu** z dnia 22 maja 1985 r. w **sprawie 13/83** Europejski Trybunał Sprawiedliwości wezwał Radę do podjęcia działań w dziedzinie polityki transportowej.
- **1985: biała księga dotycząca wprowadzenia rynku wewnętrznego** zawierała zalecenia w kwestii zagwarantowania swobody świadczenia usług i określała wytyczne w zakresie wspólnej polityki transportowej w celu jej liberalizacji i harmonizacji na całym obszarze Wspólnoty.
- **1992:** Komisja przyjęła **białą księgę w sprawie przyszłego rozwoju wspólnej polityki transportowej**. Szczególny nacisk kładła ona na otwarcie rynków transportowych. Równocześnie biała księga stała się punktem zwrotnym w kierunku zintegrowanego podejścia i objęła wszystkie rodzaje transportu w oparciu o model „mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju”.
- **1996:** przyjęcie decyzji w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.
- **2001: w białej księdze „Europejska polityka transportowa do 2010 r.: czas na decyzje”** (COM(2001)370) Komisja przeprowadziła analizę problemów i wyzwań, przed jakimi stała europejska polityka transportowa, w szczególności w odniesieniu do zbliżającego się wówczas rozszerzenia UE na wschód. W księdze przepowiedziano drastyczny wzrost

ruchu, któremu będą towarzyszyły zatory komunikacyjne i przeciążenie, w szczególności w ruchu drogowym i powietrznym, a także rosnące koszty ochrony zdrowia i środowiska, stanowiące poważne zagrożenie celów UE związanych z konkurencyjnością i ochroną klimatu. Komisja zaproponowała pakiet 60 środków, aby zapobiec takiemu rozwojowi i przyczynić się do utworzenia ekonomicznie wydajnego systemu transportowego, również z punktu widzenia środowiska i społeczeństwa. Środki te miały na celu zniesienie zależności między wzrostem gospodarczym a wzrostem ruchu, a także zniwelowanie nierównego rozwoju różnych rodzajów transportu.

- **2004:** Zmiana wytycznych dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) w obliczu rozszerzenia UE.
- **2006:** Komisja opublikowała przegląd średniookresowy białej księgi dotyczącej transportu z 2001 r. „Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu”, (COM(2006)314).

TRANSPORT: CELE I OSIĄGNIĘCIA

Mobilność jest główną zasadą Unii Europejskiej. Europejska polityka transportowa stanowi pomost między całym szeregiem kluczowych dziedzin polityki. Składa się ona z wielu ważnych filarów, takich jak polityka przemysłowa, polityka gospodarcza, ochrony środowiska i społeczna. Polityka transportowa jest istotnym elementem strategii lizbońskiej i przyczynia się w znacznym stopniu do terytorialnej i społecznej spójności UE.

Pomyślne zakończenie tworzenia europejskiego rynku wewnętrznego, zniesienie granic wewnętrznych i spadek cen transportu w powiązaniu z otwarciem i liberalizacją rynków transportowych, a także zmiany w systemach produkcji i w magazynowaniu doprowadziły do stałego wzrostu w dzie-



dzinie transportu. Niemniej jednak transport, mimo że jest sektorem osiągniętym doskonałe wyniki i bardzo dynamicznym z gospodarczego punktu widzenia, wywiera coraz większy wpływ na środowisko i społeczeństwo, co podkreśla rosnące znaczenie **modelu „mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju”**. Tymczasem model ten **stoi na rozdrożu między dwoma różnymi celami**. Z jednej strony europejska polityka transportowa ma wyraźnie na celu zabezpieczenie skutecznej mobilności osób i towarów po godziwych cenach, ponieważ jest to trzonem konkurencyjnego rynku wewnętrznego UE i podstawą swobodnego przepływu osób. Z drugiej strony istnieje potrzeba poradzenia sobie z rosnącym ruchem i zmniejszenia jego konsekwencji, takich jak wypadki drogowe, choroby układu oddechowego, hałas, szkody w środowisku i zatory komunikacyjne. Wymiar społeczny w zakresie zatrudnienia i warunków pracy, lecz również związany z prawami pasażerów, bezpieczeństwem i ochroną transportu, jest trzecim ważnym filarem europejskiej polityki transportowej.

Aby sprostać wyzwaniom mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, w europejskiej polityce transportowej poczyniony został znaczny postęp od czasu opublikowania białej księgi w sprawie europejskiej polityki transportowej w 2001 r. i jej przeglądu średniookresowego z 2006 r.¹

¹ COM(2001)370; COM(2006)314.

Zostały ustalone wyraźne ramy prawne transportu europejskiego. Przyjęto wiele istotnych i często bardzo kontrowersyjnych aktów prawnych, jak na przykład:

- ożywienie kolei europejskich dzięki pierwszemu, drugiemu i trzeciemu pakietowi kolejowemu, które dotyczą przede wszystkim otwarcia rynku, a także kwestii bezpieczeństwa, interoperacyjności i praw pasażerów;
- nowe wytyczne w dziedzinie transeuropejskich sieci transportowych (TEN) z priorytetami: kolej, śródlądowe drogi wodne i transport morski;
- programy dotyczące przesunięcia natężenia transportu, takie jak początkowo „Marco Polo” i obecnie „Marco Polo II”;
- nowa dyrektywa w sprawie „eurowiniet”² dotycząca harmonizacji stawek we wszystkich państwach członkowskich i jednolitych metod obliczania kosztów związanych z infrastrukturą. Nowa dyrektywa przewiduje również większe zróżnicowanie opłat, biorąc pod uwagę aspekty związane ze środowiskiem i zatorami komunikacyjnymi, a w konsekwencji zapewnia państwom członkowskim instrument dotyczący zarządzania ruchem;
- trzy pakiety w sprawie bezpieczeństwa na morzu;
- inicjatywa „jednolita europejska przestrzeń powietrzna”;
- nowe ramy prawne dotyczące transportu publicznego;
- włączenie lotnictwa do europejskiego systemu handlu emisjami;

- powołanie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), Europejskiej Agencji Kolejowej (ERA), Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA) i Agencji Wykonawczej ds. Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T EA);
- zainicjowanie trzech ambitnych projektów technologicznych: systemu nawigacji satelitarnej Galileo, europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) oraz programu SESAR w celu usprawnienia infrastruktury w dziedzinie kontroli ruchu lotniczego. Te trzy duże projekty europejskie mają przyczynić się do zapewnienia skuteczniejszego i bezpieczniejszego zarządzania ruchem lotniczym w przyszłości;
- wzmocnienie praw pasażerów w lotnictwie cywilnym i transporcie kolejowym.

Komisja Transportu i Turystyki była jedną z najbardziej zapracowanych komisji, jeżeli chodzi o procedurę współdecyzji, w ramach której Parlament często demonstrował swoją władzę jako współustawodawca. Godnym uwagi przykładem było dwukrotne odrzucenie tzw. „pakietu portowego”, lecz istnieje wiele innych przykładów, kiedy to Parlament z powodzeniem zmodyfikował szereg propozycji Komisji. Poza tym Parlament wielokrotnie wzywał do podjęcia inicjatyw politycznych i przedkładał szczegółowe wnioski dotyczące kształtu europejskiej polityki transportowej. Komisja wzięła pod uwagę wiele z tych wniosków w powstałych na ich podstawie wnioskach legislacyjnych.

Ogólny, skrócony zarys polityki transportowej UE można znaleźć na stronie zawierającej regularnie aktualizowane **dokumenty informacyjne** Parlamentu Europejskiego. Szczegółowy przegląd działalności Komisji Transportu i Turystyki podczas ostatniej kadencji Parlamentu można znaleźć

² Dyrektywa 2006/38/WE z dnia 17 maja 2006 r.

w **sprawozdaniu podsumującym**³ sekretariatu Komisji Transportu i Turystyki. Poza tym wiele ważnych informacji dotyczących polityki transportowej podczas ostatniej kadencji Parlamentu można znaleźć w broszurze pt.: „**Zagadnienia, w których Parlament korzystnie wpłynął na politykę**”.

POLITYKA TRANSPORTOWA – NAJWAŻNIEJSZE FAKTY

Poniższe fakty i liczby mają umożliwić wgląd w gospodarcze, społeczne i środowiskowe aspekty polityki transportowej. Niniejsze niewyczerpujące, krótkie zestawienie należy traktować jako punkt wyjścia. O ile nie wskazano inaczej, informacje pochodzą z rocznika statystycznego 2009 – Energia i transport UE w liczbach (*the Statistical Pocketbook 2009 - EU Energy and Transport in Figures*), oficjalnych dokumentów Komisji, sprawozdań Europejskiej Agencji Środowiska oraz ze sprawozdania sporządzonego przez trzy specjalistyczne grupy w ramach toczącej się obecnie debaty nad przyszłością transportu.

Gospodarczy wymiar transportu

- Usługi transportowe stanowią 4,3 % całkowitej wartości dodanej w UE, nie licząc transportu na potrzeby własne, budownictwa i utrzymania infrastruktury transportowej oraz środków transportu.
- Udział europejskiej branży logistycznej oceniany jest na około 14 % PKB.

³ Parlament Europejski: „Osiągnięcie zrównoważonego, skutecznego i bezpiecznego transportu w Europie – Działalność Komisji Transportu i Turystyki” (*Achieving sustainable, efficient and safe transport in Europe - The Committee on Transport and Tourism in action*)Bruksela, 2009 r.).



Podział zadań przewozowych

- W transporcie towarów cztery rodzaje transportu lądowego (transport drogowy, kolejowy, żegluga śródlądowa i rurociągi) w UE-27 wytworzyły w 2007 r. 2 650 mld tkm. Udział transportu drogowego wyniósł 72,7 %, kolei – 17,1 %, żeglugi śródlądowej – 5,3 %, a rurociągów – 4,9 %. Uwzględniając wewnątrzunijny transport morski (około 1 575 mld tkm) i wewnątrzunijny transport lotniczy (około 3,1 mld tkm) udział transportu drogowego spada do 45,6 %, transportu kolejowego wynosi 3,3 %, rurociągów 3,0 %, transportu morskiego 37,3 %, a lotniczego 0,1 % (wszystkie dane odnoszą się do UE-27 w 2007 r.).
- Pasażerski transport lądowy wytworzył w 2007 r. 5 861 mld pkm (lub 11 826 km na osobę). Transport samochodowy stanowi 80,0 % całości, pojazdy dwukołowe – 2,6 %, autobusy i autokary 9,2 %, kolei 6,7 %, a transport tramwa-

jem i metrem stanowi 1,5 %. Łącznie z wewnątrzunijnym transportem lotniczym (około 571 mld pkm w 2006 r.) i wewnątrzunijnym transportem morskim (około 41 mld pkm) udział samochodów osobowych zmniejszył się do 72,4 %, a pojazdów dwukołowych do 2,4 %. Autobusy i autokary stanowią 8,3 %, kolej 6,1 %, a tramwaje i metro 1,3 %. Na dwa inne rodzaje transportu, lotniczy i morski, przypada odpowiednio 8,8 % i 0,6% podziału zadań przewozowych (wszystkie dane dotyczą UE-27 w 2007 r.).

- Transport towarów wzrastał o około 2,7 % rocznie, a transport pasażerski o około 1,7 % rocznie w latach 1995-2007.
- W 2007 r. drogowy transport towarów w UE (tkm) wzrósł o 27 % w porównaniu z 2000 r.
- Ponad 90 % handlu zagranicznego Unii Europejskiej odbywa się drogą morską, a ponad 3,7 mld ton towarów rocznie jest załadowanych i wyładowywanych w portach UE. Przewiduje się, że transport morski przez porty UE wzrośnie o 1,6 mld ton i osiągnie 5,3 mld ton w 2018 r.
- 4300 cywilnych samolotów pasażerskich było w użytku w UE-27 w 2007 roku, a ponad 500 z nich miało więcej niż 250 miejsc. Dane te nie obejmują prywatnych samolotów, których jest ponad 30 000.

Transport i środowisko naturalne

- Transport pochłania około jednej trzeciej ostatecznego zużycia energii w 27 państwach członkowskich UE i jest obecnie największym użytkownikiem energii końcowej. Transport drogowy stanowi 74 % całości, lotniczy – 15 %, morski – 7,8 %, kolejowy – 2,2 %, a żegluga śródlądowa – 1,0 %. Transport jest najszybciej rozwijającym się sekto-

rem od 1990 r. Przyczynia się on do prawie jednej czwartej emisji gazów cieplarnianych w UE-27.

- Podczas gdy emisja gazów cieplarnianych w UE-27 spadła o 7,9 % w okresie od 1990 do 2005 r., to odmienna sytuacja panuje w sektorze transportu. W tym samym okresie emisja gazów cieplarnianych pochodzących z transportu, objęta protokołem z Kioto, wzrosła o 27 %. Wraz ze znaczącym wzrostem emisji pochodzącej z transportu morskiego (+58 %) i z lotnictwa międzynarodowego (+98 %) szacowany całkowity wzrost emisji pochodzącej z transportu UE wyniósł 36 % w latach 1990-2006. Rozwój w sektorze transportu niweczy wysiłki we wszystkich pozostałych sektorach. Gdyby nie ta odwrotna tendencja w sektorze transportu, to emisja gazów cieplarnianych w UE-27 spadłaby w okresie od 1990 do 2005 r. o 14, a nie o 7,9 %.
- W 2006 r. transport drogowy spowodował 71 % całkowitej emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu. Na kolejnych miejscach znajdują się transport morski i lotniczy, na które przypada odpowiednio 15 % i 12 %. Łącznie z emisją pochodzącą z elektrowni produkujących prąd zużywany przez transport kolejowy udział tego rodzaju transportu wynosi około 1,6 %.
- Według badań dotyczących turystyki przeważająca większość podróży (97,5 %) to podróże krótsze niż 100 km. Jednakże pozostałe 2,5 % odpowiada za ponad połowę łącznej liczby pkm.
- Połowa wszystkich podróży obywateli UE nie przekracza 5 km.
- W 2007 r. w UE-27 było 229 mln samochodów osobowych.



- Ilość posiadanych samochodów w UE-27 wzrosła o 22 %, czyli o 52 mln samochodów.
- Około 30 % ludności UE-15, czyli prawie 120 mln ludzi, narażonych jest na poziom natężenia hałasu drogowego wynoszący ponad 55 dB (A).
- Chociaż transport morski jest nadal najbardziej energooszczędnym rodzajem transportu w przeliczeniu na jednostkę wykonanego ruchu, to całkowite „koszty zewnętrzne” ponoszone przez obywateli na całym świecie i zasoby naturalne w związku z transportem morskim wynoszą około 300 mld EUR rocznie (2006 r.), z których 21 % związanych jest z flotą UE (64 mld)⁴.
- Na transport miejski przypada 40 % całkowitej emisji CO₂ wytwarzanej przez transport drogowy oraz do 70% innych zanieczyszczeń pochodzących z transportu drogowego.
- W Danii i Holandii na rowerach jeździ dziesięć razy więcej osób niż we Francji i w Zjednoczonym Królestwie⁵.
- Rozwój terenów miejskich w całej Europie w ciągu ostatnich pięćdziesięciu lat łączył się ze zjawiskiem bezładnej zabudowy miejskiej. Od połowy lat pięćdziesiątych europejskie miasta powiększyły się o około 78 %, podczas gdy liczba mieszkańców wzrosła jedynie o 33 %.
- Pięć lotnisk w UE⁶ odnotowuje rocznie ponad 400 000 ruchów statków powietrznych (starty i lądowania samolotów pasażerskich i towarowych). Oznacza to

⁴ Parlament Europejski, „Zewnętrzne koszty transportu morskiego”, Bruksela 2007 r. W Danii 936, a w Holandii 848 km na osobę i na rok, w porównaniu z 75 km we Francji i w Zjednoczonym Królestwie, oraz zaledwie 20 km w Hiszpanii (EEA 2008, s. 31).

⁶ Paryż-Charles de Gaulle, Frankfurt nad Menem, Londyn-Heathrow, Amsterdam-Schiphol i Madryt-Barajas.

ponad jeden ruch na minutę przez 18 godzin dziennie. 37 lotnisk w UE odnotowuje ponad 100 000 ruchów statków powietrznych rocznie.

Spółeczny wymiar transportu

- Na usługi transportowe przypada 4,3 % całkowitego zatrudnienia w UE, nie licząc transportu na potrzeby własne, budownictwa i utrzymania infrastruktury transportowej oraz środków transportu.
- W 2005 r. około 8,8 mln osób było zatrudnionych w sektorze transportowym. Około 10 % z nich pracowało w sektorze kolejowym, 2 % w transporcie morskim, 0,4 % w transporcie śródlądowym, 5 % w transporcie lotniczym, a 30 % w transportowych usługach pomocniczych (takich jak przeładunek towarów, biura podróży, przedsiębiorstwa transportowe i organizatorzy wycieczek). Na transport drogowy przypada około 50 % wszystkich zatrudnionych w sektorze transportowym, z których dwie trzecie pracuje w sektorze przewozu towarów, a jedna trzecia w sektorze transportu pasażerskiego.
- Gospodarstwa domowe w UE wydają około 13,7 % swoich dochodów, czyli 949 mld EUR, na towary i usługi związane z transportem, co czyni transport drugą co do wielkości pozycją budżetową po wydatkach związanych z utrzymaniem domu. Około jedna trzecia tej sumy (310 mld EUR) została wydana na zakup pojazdów.
- Średnią długość czasu podróży na osobę oszacowano na 1,1 godziny dziennie, co nie uległo znacznym zmianom w ciągu ostatnich 40 lat. Jednakże mobilność osób wzrosła w ciągu ostatnich kilku dekad z powodu przejścia na szybsze rodzaje i środki transportu.

- W usługach związanych z transportem morskim zatrudnionych jest w Europie 1,5 mln osób. Około 70 % miejsc pracy w żegludze to miejsca pracy na lądzie – przy budowie i projektowaniu statków, badaniach naukowych, pracach inżynierskich, w dziedzinie elektroniki, przy przeładunku towarów oraz w logistyce.

Bezpieczeństwo transportu

- W 2007 r. w wypadkach drogowych zginęły 42 448 osób (ofiary śmiertelne w ciągu 30 dni od wypadku). W porównaniu z 2000 r. liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych wzrosła o prawie jedną czwartą (24,8 %).

Infrastruktura transportowa

- Sieć TEN-T zostanie rozbudowana i zróżnicowana. Obejme ona 95 700 km dróg, 106 000 km torów kolejowych





(32 000 km z nich będą przystosowane do wymogów pociągów o dużych prędkościach) oraz 13 000 km dróg żeglugi śródlądowej. Węzłami sieci są 411 międzynarodowych lotnisk i 404 główne porty morskie. W oparciu o informacje przedłożone przez państwa członkowskie koszty ukończenia i modernizacji całej sieci wyniosą w okresie 1996-2020 r. 900 mld EUR, z czego jeszcze 500 mld EUR trzeba zainwestować w latach 2007-2020 (w tym 270 mld EUR w priorytetowe osie i projekty).

- W UE-27 w 2005 r. w użytku było 215 000 km linii kolejowych, z czego prawie połowa była zelektryfikowana.
- Po Kanadzie UE posiada drugą co do długości linię brzegową (136 000 km).

POLITYKA TURYSTYCZNA

Turystyka nie ma jeszcze oddzielnej podstawy prawnej w Traktacie UE. Sytuacja ta zmieni się wraz z wejściem w życie traktatu lizbońskiego, którego artykuł 195 przewiduje, że Unia Europejska posiadać będzie kompetencje w dziedzinie turystyki, nawet jeżeli tylko w ramach kompetencji uzupełniających (art. 6).

Ponad 90 % przedsiębiorstw turystycznych to małe przedsiębiorstwa, zatrudniające od jednej do dziewięciu osób. Ten zdominowany przez MŚP sektor wypracowuje 4 % PKB Unii Europejskiej i obejmuje 2 mln przedsiębiorstw zatrudniających 4 % wszystkich zatrudnionych (prawie 8 mln pracowników). Przy uwzględnieniu różnych powiązań turystyki z innymi sektorami gospodarki jej wkład w PKB wzrasta do 11%, a odsetek miejsc pracy przekracza 12 % (24 mln miejsc pracy)⁷.

Ze względu na jego znaczenie gospodarcze sektor turystyczny jest integralną częścią gospodarki europejskiej i dlatego potrzebne są środki, aby wspierać jego rozwój i organizację. Z europejskiej perspektywy polityka turystyczna jest również środkiem wspierającym ogólne cele polityczne w dziedzinie zatrudnienia i wzrostu gospodarczego. Turystyka jest również częścią szerszej polityki ochrony środowiska, a ten aspekt z biegiem czasu zyskał na wadze.

Europejska polityka turystyczna mogłaby w znacznym stopniu przyczynić się do przezwyciężenia panującego obecnie kryzysu ekonomicznego. W lutym 2009 r. ponad 27 000 mieszkańców UE powyżej 15 roku życia wzięło udział w ankiecie przeprowadzonej przez Komisję Europejską. Wyniki tych badań wykazały, że przynajmniej 50 % obywateli co roku wyjeżdża na urlop i że 48 % zamierza spędzić urlop we własnym kraju (dla porównania 43 % w 2008 r.). Czterech na dziesięciu obywateli planuje wyjechać na urlop w 2009 r. pod warunkiem, że będzie miało na to wystarczające środki (41 %), podczas gdy jeden na dziesięciu (11 %) przyznaje, że ma poważne problemy finansowe w związku z planami urlopowymi. Jednakże zaledwie 19 % ankietowanych prawie na pewno nie wyjedzie na urlop w 2009 r., a jest to znacznie mniej niż w 2008 r. (32 %). Wśród tych, którzy wybierają się na

⁷ Dalsze informacje można znaleźć w sprawozdaniu *Tourism highlights 2008* Światowej Organizacji Turystyki (WTO).



urlop, 28 % jest nadal niezdecydowanych co do jego długości i miejsca pobytu. Znacznie wzrosła liczba osób organizujących urlopy na własną rękę (56 %), które w wielu przypadkach czynią to przez Internet. Większość z nich (54 %) woli tradycyjne cele turystyczne, a tylko 28 % wybiera nietypowe cele. Dobra relacja jakości do ceny (33 %) jest ważniejsza niż niska cena (16 %). Połowa wszystkich Europejczyków wyjeżdża na urlop w lipcu i sierpniu. Odsetek urlopów zimowych spada ze względów finansowych, a 42 % osób decyduje, że nie będzie wyjeżdżać na taki urlop. Inni (23 %) wolą podróżować poza sezonem. (Więcej informacji można znaleźć na stronie barometru WTO ze stycznia 2009 r.)

Zgodnie z biuletynem Eurostatu (13/2009) liczba noclegów w hotelach UE spadła w 2009 r. o 0,5 % w porównaniu z 2007 r. Nierezydenci (-1,1 %) byli główną przyczyną tego spadku. Biorąc pod uwagę noclegi, na pięć państw członkowskich przypada ponad 70 % działalności w sektorze turystyki: Hiszpania (270 mln), Włochy (247 mln), Niemcy (219 mln), Francja (204 mln) i Zjednoczone Królestwo (173 mln). Największy spadek odnotowano na Cyprze (-4,8 %), w Grecji (-4,6 %) i w Holandii (-4,1 %); podczas gdy sytuacja w innych państwach znacznie się poprawiła: na Słowacji (+7,7 %), w Polsce (+4,7 %) i na Litwie (+4,6 %).

Podczas gdy odnotowano niewielki spadek liczby noclegów turystów, to liczba wyjazdów obywateli UE w celach wypoczynkowych wzrosła w 2008 r. o 7,1 % (głównie w pierwszej połowie roku), lecz były to głównie krótkie wyjazdy. Taką samą tendencję (+1,6 %) odnotowano w sektorze transportu lotniczego, gdzie nastąpił lekki spadek w ostatnich czterech miesiącach roku.

Pod koniec 2007 roku Parlament wezwał Komisję do opracowania polityki turystycznej opartej na partnerstwie, która uczyniłaby Europę ulubionym celem turystycznym z turystyką lepiej promowaną i bardziej przyjazną dla śró-

dowiska. W sporządzonym z własnej inicjatywy sprawozdaniu dotyczącym nowej europejskiej polityki turystycznej Parlament wzywa między innymi do szybszego i tańszego wydawania wiz turystycznych, sporządzania wiarygodnych, zestandaryzowanych i aktualnych statystyk, harmonizacji norm jakości zakwaterowania dla turystów oraz do lepszej ochrony praw konsumentów i pasażerów. Ponieważ rozporządzenie nr 261/2004 dotyczy w tym względzie jedynie transportu lotniczego, to Parlament stara rozszerzyć te prawa również na użytkowników transportu kolejowego i morskiego. Pod tym względem najnowsze inicjatywy Parlamentu, Rady i Komisji mogą wypełnić wszelkie pozostałe jeszcze luki (rozporządzenia 1371/2007, COM (2008)816 oraz COM (2008)817).

Poza stworzeniem znaku „Europa”, obejmującego wszystkie cele turystyczne w Europie obsługiwane przez organizatorów wycieczek, Parlament zachęcił również Komisję do podjęcia szeregu nowych inicjatyw, sięgających od rozwoju turystyki zdrowotnej, udogodnień dla turystów o ograniczonej zdolności ruchowej i „karty młodzieżowej” przeznaczonej dla studentów uczestniczących w programie Erasmus, po program „Ulisses” dotyczący turystyki poza sezonem dla emerytów i rencistów oraz rowerowy szlak pamięci za dawną żelazną kurtyną.



MIĘDZY KRYZYSEM EKONOMICZNYM A ZMIANĄ KLIMATU

Mimo że do czasu wyborów w 2009 r. przyjęto wiele kluczowych dokumentów, przed Komisją Transportu i Turystyki stoi wiele wyzwań w nowej kadencji, trwającej od 2009 do 2014 r.

Dwie kwestie będą miały duże znaczenie i najprawdopodobniej zdominują przyszłe debaty Komisji Transportu i Turystyki. Po pierwsze, **pogorszenie koniunktury gospodarczej**: trwający obecnie światowy kryzys finansowy i ekonomiczny powoduje, że przyszłość gospodarki światowej jest w wysokim stopniu niepewna. Kryzys ten poważnie dotknął już europejski sektor transportowy, który ucierpi jeszcze bardziej, jeżeli kryzys będzie trwał nadal. Mniej handlu oznacza mniej transportu. Tę prostą zależność potwierdziły najnowsze dane i informacje dotyczące różnych sektorów transportu i firm transportowych. Kryzys dotknął już szczególnie ciężko europejski sektor transportu towarowego: od armatorów i linii lotniczych po spedytorów i koleje. Ucierpiał jednak również transport pasażerski, w tym szczególnie przewozy lotnicze. Kolejne straty dochodów mogą przyczynić się do dalszego spadku popytu w dziedzinie mobilności, w szczególności w celach turystycznych i wypoczynkowych.

Kontrowersyjna debata w Komisji Transportu i Turystyki z marca 2009 r. na temat przydziału czasu na start lub lądowanie w świetle kryzysu ekonomicznego daje przedsmak trudności z możliwymi środkami dostosowawczymi we wszystkich sektorach transportu. Trudno ocenić skutki kryzysu, ponieważ nie wyłonił się jeszcze ogólny obraz sytuacji. Stąd znaczenie szczegółowego zbadania wpływu kryzysu na różne sektory transportu, a także stopnia, w jakim polityka wspólnotowa jest przygotowana na przyszłe wyzwania.

Drugim nadrzędnym wyzwaniem jest **słaba efektywność środowiskowa europejskiego systemu transportowego**. Choć trwający obecnie kryzys gospodarczy może tymczasowo zmniejszyć popyt na transport, to Europejska Agencja Ochrony Środowiska (EEA) w swoim ostatnim sprawozdaniu⁸ zwraca uwagę na fakt, że „tendencje w transporcie zmierzają w niewłaściwym kierunku”. Liczby i tendencje zaprezentowane w tym sprawozdaniu, z których niektóre zostały wymienione powyżej, są alarmujące i podkreślają potrzebę natychmiastowych i dalekosiężnych środków, w szczególności jeżeli chodzi o rozwiązanie problemów

⁸ Sprawozdanie EEA nr 3/2009: Transport na rozdrożu. Rok 2008: wskaźniki w zakresie transportu i ochrony środowiska naturalnego w Unii Europejskiej, Kopenhaga, 2009 r.

emisji gazów cieplarnianych przez transport, lecz także problemów zanieczyszczenia powietrza, hałasu oraz utraty siedlisk naturalnych.

Sposób, w jaki polityka UE, w tym również polityka transportowa, reaguje na kryzys gospodarczy, przyczyni się również do sukcesu lub porażki w walce ze zmianą klimatu. Choć kryzys ekonomiczny będzie nadal miał zasadniczy wpływ na gospodarkę europejską i społeczeństwo europejskie, to powszechnie uważa się, że ma on charakter przejściowy. Lecz z naukowego punktu widzenia nie ma już wątpliwości co do zmiany klimatu. Jeżeli nie zajmiemy się nią teraz – zdecydowanie i równocześnie we wszystkich sektorach – będzie ona miała nieodwracalne i katastrofalne konsekwencje. W swojej rezolucji z dnia 4 lutego 2009 r. „**2050: przyszłość zaczyna się dziś – zalecenia dla przyszłej zintegrowanej polityki UE w zakresie zmian klimatycznych**”⁹ Parlament Europejski konsekwentnie podkreśla „potrzebę zmierzenia się ze zmianami klimatu i ich skutkami drogą perspektywicznych działań politycznych i edukacyjnych oraz spójnej realizacji leżących u ich podstaw decyzji, które nie będą podporządkowane krótkoterminowym celom politycznym”.

Kryzys ekonomiczny można uważać za punkt wyjścia i szansę przeprowadzenia dalekosiężnych zmian politycznych prowadzących do większej stabilności gospodarczej, dających europejskim przedsiębiorstwom nowe możliwości rozwoju działalności gospodarczej w nadchodzących latach. Daje to również szansę przeprowadzenia od dawna oczekiwanych zmian prowadzących do zintegrowanego i zrównoważonego systemu transportu europejskiego, do czego nawołuje EEA.

⁹ W tym sprawozdaniu końcowym komisji tymczasowej do spraw zmian klimatycznych, w którym proponowane jest podjęcie właściwych środków na wszystkich szczeblach, Parlament Europejski przedstawił również wiele zaleceń dotyczących przyszłych środków w sektorze transportu. (pkt 77–106).

Oprócz wymienionych powyżej dwóch nadrzędnych wyzwań program działań nowej Komisji Transportu i Turystyki uzależniony będzie w dużym stopniu od:

- programu prac nowej Komisji
- opracowywanych obecnie kluczowych dokumentów.

Poniżej omówiono niektóre z ewentualnych kluczowych dokumentów.

OPRACOWYWANE KLUCZOWE PAKIETY LEGISLACYJNE

Eurowinieta

W marcu 2009 r. Parlament Europejski przyjął w pierwszym czytaniu wniosek dotyczący zmiany dyrektywy w sprawie eurowinieta. Zmiana odnosi się w szczególności do internalizacji kosztów zewnętrznych w transporcie ciężarowym. Zasadniczo Parlament Europejski popiera podejście Komisji. W przyszłości opłaty dla pojazdów ciężarowych o wadze powyżej 3,5 t powinny opierać się nie tylko na kosztach korzystania z infrastruktury drogowej, lecz także częściowo na spowodowanym przez nie zanieczyszczeniu powietrza i hałasie. Zgodnie ze stanowiskiem Parlamentu powinna istnieć również możliwość pobierania od ciężarówek opłat związanych z zatorami komunikacyjnymi w ruchu drogowym w okresach szczytowych, jednakże tekst nie zawiera konkretnych metod obliczeń ani limitów dotyczących zatorów komunikacyjnych.

Jeżeli Komisja Transportu i Turystyki zdecyduje się na drugie czytanie tego wniosku, to odbędzie się to podczas następnej kadencji Parlamentu.



Pakiet w sprawie transportu przyjaznego dla środowiska

Internalizacja kosztów zewnętrznych w sektorze transportu jest szeroko postrzegana jako jedna z najtrudniejszych kwestii, którymi będzie musiała zająć się europejska polityka transportowa w nadchodzących latach.

W marcu 2009 r. Parlament przyjął rezolucję, w której krytykuje Komisję za brak ogólnej strategii w sprawie „transportu przyjaznego dla środowiska” oraz użytecznego modelu służącego ocenie „kosztów zewnętrznych”, takich jak wpływ transportu na środowisko. Pakiet Komisji w sprawie transportu przyjaznego dla środowiska ma na celu pomoc UE osiągnąć cele związane z klimatem i energią. Ten składający się z kilku komunikatów pakiet ma na celu promowanie zrównoważonego transportu i zapewnienie odzwierciedlenia faktycznych kosztów transportu w ich cenie.

W rezolucji Parlamentu zwraca się uwagę na to, że Komisja nie opracowała i nie przedłożyła możliwego do ogólnego stosowania, przejrzystego i zrozumiałego modelu oceny wszystkich kosztów zewnętrznych. Nie przeanalizowano jeszcze wpływu wszystkich rodzajów transportu, a w praktyce przedłożono dotychczas jedynie akty legislacyjne w dziedzinie pojazdów drogowych do przewozu ciężkich towarów. Dlatego też Parlament ponaglił Komisję do natychmiastowego podjęcia kroków,

po pierwsze w zakresie opracowania szczegółowych wniosków obejmujących wszystkie rodzaje transportu, a po drugie – przedłożenia kompleksowego planu dotyczącego naliczania i pobierania kosztów zewnętrznych i oceny ich wpływu na podstawie zrozumiałego modelu. Wspomniane powyżej sprawozdanie EEA pokazuje, że spójne środki polityczne dla każdego sektora transportu są obecnie szczególnie potrzebne.

Pełne funkcjonowanie Galileo, SESAR i ERTMS

W ubiegłych latach UE zainicjowała szereg ambitnych projektów technologicznych, takich jak system nawigacji satelitarnej Galileo, europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) oraz program SESAR mający na celu usprawnienie infrastruktury w dziedzinie kontroli ruchu lotniczego. Te trzy duże projekty europejskie mają poprawić wydajność i bezpieczeństwo zarządzania ruchem lotniczym w przyszłości. Do tej pory żaden z tych projektów nie został uruchomiony. Wymaga to jeszcze dużych nakładów pracy i prawdopodobnie dalszych debat właściwych komisji (transport i przemysł).

Pełna operacyjność Galileo, który składa się z 30 satelitów i powiązanej infrastruktury naziemnej, planowana jest na 2013 r. Pełne funkcjonowanie pozostałych dwóch projektów będzie wymagało więcej czasu.

Transport miejski

Zajęcie się na szczeblu UE transportem miejskim w coraz większym stopniu staje się jednym z głównych priorytetów w programie działań dotyczących europejskiego transportu. Osiemdziesiąt procent mieszkańców Europy mieszka na terenach miejskich, a ponad 60 % w miejscowościach o ponad 100 tys. mieszkańców i tendencja jest wzrostowa. Ruch uliczny w miastach przyczynia się do 40 % emisji CO₂ i 70 % emisji pozostałych zanieczyszczeń spowodowanych przez transport drogowy. Z tego względu na terenach miejskich istnieje duży potencjał w kwestii zwiększenia efektywności energetycznej oraz obniżenia emisji gazów przez transport. Promowanie przejścia do zrównoważonego transportu zaowocuje nie tylko poprawą sytuacji zatłoczonych i zanieczyszczonych miast, lecz także znacząco przyczyni się do obniżenia emisji gazów cieplarnianych. Wiele aktów prawodawstwa europejskiego już wywiera wpływ na transport miejski, lecz nie ma jeszcze na szczeblu UE strategii dotyczącej konkretnie transportu miejskiego.

W 2007 r. Komisja Europejska przedstawiła zieloną księgę w sprawie mobilności w mieście¹⁰, w której podjęto kwestię sposobu tworzenia nowej kultury mobilności w mieście, aby pogodzić rozwój gospodarczy miast i powiązaną z nim konieczność mobilności z potrzebą, aby miasta były miejscem o dobrym poziomie życia oraz z ochroną środowiska. W dniu 9 lipca 2008 r. Parlament Europejski przyjął rezolucję w sprawie tej zielonej księgi w oczekiwaniu dalszych kroków w formie planu działania. Ponieważ Komisja nie przedłożyła projektu takiego planu działań oraz w obliczu limitu czasowego w związku z wyborami do Parlamentu Europejskiego w czerwcu 2009 r., Parlament zdecydował, że z własnej inicjatywy sporządzi sprawozdanie opisujące konkretne środki dotyczące transportu miejskiego na szczeblu europejskim.

¹⁰ Zielona księga: w kierunku nowej kultury mobilności w mieście – COM(2007)0551.

Zalecenia Parlamentu dotyczą wprowadzenia i powszechnego stosowania planów zrównoważonego transportu miejskiego w konurbacjach posiadających ponad 100 000 mieszkańców, zainicjowania programu modernizacji statystyk i baz danych dotyczących mobilności w mieście w ramach Eurostatu oraz utworzenia centrum monitorowania mobilności w miastach. Parlament podkreślił również, że konieczne jest większe wsparcie finansowe ze strony UE.

Deбаты na temat mobilności w mieście będą kontynuowane w nowej kadencji Parlamentu.

Od swobodnego przepływu bez granic do jednolitej przestrzeni powietrznej

Zniesienie powietrznych granic UE okazuje się trudniejsze niż usunięcie granic lądowych. Jesienią 1999 r. Komisja uczyniła pierwszy krok w tym kierunku w komunikacie w sprawie „stworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej”¹¹. Legislacyjna procedura współdecyzji między Parlamentem a Radą została zakończona w kwietniu 2004 r. wejściem w życie pakietu czterech rozporządzeń – łącznie z rozporządzeniem ramowym nr 549/2004 – w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej, w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej oraz w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym.

Po stwierdzeniu, że zawarte w Traktacie zasady konkurencji nie dotyczą transportu, Parlament skutecznie walczył o stworzenie komitetu doradczego zajmującego się technicznymi aspektami wdrażania jednolitej przestrzeni powietrznej oraz o wprowadzenie sankcji za nieprzestrzeganie tych zasad. Parlament doprowadził również do uzgodnień o współpracy między użytkownikami cywilnymi i wojskowymi.

¹¹ COM(1999)614.



Szósta kadencja Parlamentu to częściowy sukces w stawianiu czoła głównemu wyzwaniu, jakim jest przyspieszenie powstawania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. Pytanie ustne Komisji Transportu skierowane do Komisji podczas debaty plenarnej w dniu 4 września 2007 r. dotyczyło jednej z zasadniczych kwestii: konieczności rezygnacji z bezowocnego podejścia „oddolnego”, pozostawiającego państwom członkowskim stworzenie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (tj. tras lotniczych, które są ulepszone pod względem organizacji ruchu w celu zmniejszenia zużycia paliwa i emisji gazów cieplarnianych). Komisja Transportu opowiedziała się za bardziej aktywną rolą UE. Wtedy Komisja Europejska poinformowała o przejściu do drugiego etapu „opartej na wynikach i mechanizmie rozwoju jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej”.

Równocześnie Komisja poczyniła kroki w kierunku bardziej zrównoważonego rozwoju lotnictwa i poprawy jego efektywności (COM2008/389). SESAR (pierwotnie SESAME), program wspólnego przedsięwzięcia technologicznego, rozpoczął się pod egidą Eurocontrol i dzięki środkom Komisji w ramach TEN-T. W ramach tego programu do 2013 r. zostanie opracowany nowoczesny system zarządzania ruchem lotniczym, który powinien wyeliminować obecny problem fragmentarycznych krajowych systemów zarządzania ruchem lotniczym. Natężenie ruchu lotniczego wzrosło w ostatnim dziesięcioleciu o ponad 50 %. Eurocontrol szacuje, że w Europie jest około 8,5 mln lotów rocznie (przewiduje się wzrost do 17 mln do 2020 r.). W dniach szczytu może ich być nawet 30 000 i łączą one około 130 lotnisk. 80 % to loty na terenie Europy. Średni dystans wynosi 826 km. W 2007 r. odnotowano ponad 790 mln pasażerów, z których 520 mln odbywało lot na terenie UE, a także transport 12,5 mln ton towarów. Od zainicjowania wspólnego rynku w 1993 r. na rynek weszło ponad 30 nowych linii lotniczych (przede wszystkim tanich przewoźników, którzy zwiększają swoje zdolności przewozowe o 25 % rocznie).

W kontekście przeglądu jednolitej przestrzeni powietrznej (SES-II), zaproponowanego w czerwcu 2008 r., Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego EASA, działająca od 2003 r. w Kolonii (jej członkami są również cztery państwa nienależące do UE), zapewnia możliwie najwyższy poziom ochrony środowiska oraz zajmuje się głównymi kwestiami bezpieczeństwa (inspekcje, szkolenia, programy w zakresie normalizacji, standardowe świadectwa zdolności do lotu, zezwolenia dla operatorów z państw trzecich oraz kontrole bezpieczeństwa ich samolotów w ramach programu SAFA).

W swoim sprawozdaniu przyjętym w dniu 25 marca 2009 r. Parlament udzielił poparcia dwóm projektom aktów prawnych przedłożonym przez Komisję w ramach drugiego pakietu legislacyjnego dotyczącego jednolitej przestrzeni powietrznej (2008 r.): zmianie rozporządzenia w sprawie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i zmianie rozporządzenia w sprawie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego. W szczególności w wymienionym powyżej sprawozdaniu Parlamentu w sprawie działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa Parlament wyraża zgodę na wniosek, aby zezwolić EASA na monitorowanie całego europejskiego systemu lotnictwa. W tym sprawozdaniu potwierdzony został kompromis wypracowany przez Parlament, zwłaszcza w odniesieniu do celów dotyczących działań Wspólnoty (w takich kluczowych dziedzinach jak bezpieczeństwo, ochrona środowiska, przepustowość oraz rentowność), przyjęty przez Komisję po konsultacjach z właściwymi podmiotami niepaństwowymi.

Kompromis ten zawiera również wiążące cele dla usługodawców w sektorze usług lotniczych i przewiduje utworzenie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB). W sumie doprowadzi to do elastycznej sieci jednorodnych bloków przystosowanych do potrzeb ruchu powietrznego i wychodzących poza granice krajowe.

Pod koniec szóstej kadencji Parlament Europejski przewiduje, że drugi pakiet legislacyjny dotyczący jednolitej przestrzeni powietrznej będzie takim samym istotnym etapem tworzenia tej przestrzeni, co układ z Schengen w odniesieniu do swobodnego przepływu osób na terytorium UE. Podczas następnej kadencji Parlament będzie musiał dopilnować, by idea jednolitej przestrzeni powietrznej wraz z jej różnymi elementami, łącznie z aspektem technologicznym programu SESAR, została rzeczywiście wcielona w życie. Należy utworzyć sieć bardziej bezpośrednich tras, aby poprawić efektywność linii lotniczych, zmniejszyć emisję zanieczyszczeń oraz zwiększyć przepustowość przestrzeni powietrznej. W tym kontekście powołany zostanie koordynator funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, który razem z ośmioma innymi kooperatorami działającymi już w ramach TEN-T, będzie co trzy miesiące przedkładał Parlamentowi sprawozdania. W rozporządzeniu ustanawiającym określono harmonogram wdrażania planowanych środków. PE uważa, że przepisom wykonawczym powinny towarzyszyć odpowiednie ramy czasowe i domaga się spójnego harmonogramu prac nad przepisami wykonawczymi, mając na uwadze ich priorytetowy charakter i wzajemne powiązania. PE proponuje w szczególności, by wszystkie strony podjęły się dopasowania swoich politycznych zobowiązań do ram technologicznych oraz do przyspieszenia procesu tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej w pełnej zgodności z fazą rozwojową projektu SESAR, tak by począwszy od 2014 r. możliwe było czerpanie wszystkich korzyści już w fazie jego wdrażania.

Osiemnaście miesięcy po wejściu w życie nowego rozporządzenia Komisja będzie musiała przedłożyć Parlamentowi i Radzie

sprawozdanie zawierające ocenę prawnych, gospodarczych i społecznych skutków jednolitej przestrzeni powietrznej, a także jej konsekwencji dla przemysłu i w dziedzinie bezpieczeństwa, biorąc pod uwagę rozwój FAB i dostępnych technologii. Podobny okres odniesienia ustalono dla osiągnięcia celów planu wykonania. Podczas następnej kadencji Parlament będzie musiał również monitorować powołanie niezależnych krajowych organów nadzorczych w odniesieniu do wymogów bezpieczeństwa i efektywności jednolitej przestrzeni powietrznej, a także doradzającego Komisji organu reprezentującego podmioty związane z bezpieczeństwem lotniczym.

Prawa pasażerów

Na krótko przed końcem obecnej kadencji Parlament przyjął w pierwszym czytaniu wnioski Komisji dotyczące praw pasażerów w sektorze przewozu autobusami i autokarami oraz w sektorze morskim, obejmujące pasażerów o ograniczonej zdolności ruchowej i niepełnosprawnych.



Wnioski te wpisują się w działania Komisji zmierzające do rozszerzenia praw pasażerów w sektorze lotniczym i kolejowym na inne rodzaje transportu. Celem tych działań jest ustalenie praw pasażerów, aby zwiększyć atrakcyjność tych rodzajów transportu oraz zwiększyć zaufanie do nich, a także zapewnić takie same zasady dla przewoźników z różnych państw członkowskich i różnych rodzajów transportu. Jeżeli Komisja Transportu i Turystyki zdecyduje się na kontynuowanie prac nad tymi wnioskami w drugim czytaniu, to odbędzie się to podczas następnej kadencji Parlamentu.

Poza tym Komisja zgłosiła już zamiar opublikowania w drugiej połowie 2009 r. sprawozdania podsumowującego sytuację praw pasażerów w sektorze lotniczym. Komisja Transportu i Turystyki już od dawna i wielokrotnie się tego domagała.

Transpozycja i wdrażanie obowiązującego prawodawstwa

W kilku rezolucjach w sprawie lepszego stanowienia prawa Parlament wyraził wolę ściślejszego nadzoru, szczególnie za pośrednictwem komisji parlamentarnych, transpozycji i wdrażania przyjętego prawodawstwa.

W porównaniu z innymi komisjami Komisja Transportu i Turystyki zajmuje się dużą ilością wniosków legislacyjnych. Jak wspomniano powyżej, ostatnio przyjęto najważniejsze akty prawa UE w dziedzinie transportu, lecz niektóre z nich nadal czekają w kilku państwach członkowskich na właściwą transpozycję lub właściwe wdrożenie (np. pakiety dotyczące bezpieczeństwa morskiego i kolei). W przyszłości, oprócz sprawozdań dotyczących nowego prawodawstwa, monitorowanie istniejącego prawa wspólnotowego będzie coraz ważniejszym zadaniem dla Komisji Transportu i Turystyki. Jednym ze sposobów prowadzenia tego nadzoru może być wyznaczanie sprawozdawców informujących o wdrażaniu prawodawstwa albo regularne przeznaczanie czasu

na pytania dotyczące transpozycji i wdrażania, co uzgodniono na Konferencji Przewodniczących we wrześniu 2008 r.

PLANOWANE PAKIETY LEGISLACYJNE

Przyszłość transportu

Komisja Europejska zainicjowała ostatnio debatę dotyczącą głównych wyzwań i możliwości dla sektora transportu w perspektywie długoterminowej (20-40 lat). Komisja zapowiedziała publikację komunikatu dotyczącego perspektywy średnioterminowej, który zamierza przyjąć latem 2009 r.

W marcu 2009 r. trzy grupy specjalistyczne z dziedzin: „gospodarka i społeczeństwo”, „środowisko i technologia” oraz „infrastruktura i logistyka” przedłożyły pierwsze sprawozdanie zawierające scenariusz na okres do 2050 r. i przedstawiające w szczególności niektóre możliwe tendencje i wyzwania dla transportu, takie jak rosnąca globalizacja i popyt na mobilność, urbanizacja, starzenie się społeczeństwa, zmiana klimatu, zanieczyszczenie oraz zatopy uliczne.

Punkty zwrotne w dziedzinie energii, transportu i technologii komunikacyjnych zmienią życie ludzi, a te zmiany mogą być pozytywne, lecz mogą też wywrzeć negatywny wpływ na system transportowy. Polityka transportowa UE będzie musiała sprostać tym wyzwaniom poprzez nowe inicjatywy polityczne. Ponieważ okres obowiązywania obecnej białej księgi dobiega końca w 2010 r., to komunikat ten może być postrzegany jako pierwsze z działań następczych. Nadal istnieje wiele wątpliwości dotyczących przyszłości transportu. Wzajemne oddziaływanie na siebie czynników napędzających popyt na transport jest złożone, a przewidzenie rozwoju technologicznego jest bardzo trudne. Nie można też łatwo prognozować takich czynników zewnętrznych, jak zmiany gospodarcze

i geopolityczne czy wpływ zmiany klimatu. Jednakże istnieje ogólna zgoda co do tego, że europejska polityka transportowa osiągnęła etap prowadzący do powstania nowego systemu transportowego i musi poradzić sobie ze stojącymi przed nią wyzwaniami. W tym sensie istnieje także ogólna zgoda co do tego, że Unii Europejskiej potrzebna jest jasna średnio- i długoterminowa wizja pożądanego i zrównoważonego europejskiego systemu transportu. Wizja ta powinna zawierać pomysły i zalecenia dotyczące następujących kwestii:

- przyszłe potrzeby w zakresie mobilności i ich siły napędowe;
- miasta o dobrym poziomie życia i nowa kultura mobilności w mieście;
- mobilność indywidualna uzależniona od konwencjonalnych źródeł energii;
- opcje techniczne do wykorzystania w nowej generacji układów napędowych i odpowiednie okresy przejściowe, które należy zapewnić w międzyczasie;
- kroki w kierunku zintegrowanego systemu transportowego;
- przyszła polityka w dziedzinie infrastruktury transportowej;
- koszty zewnętrzne, systemy opłat i środki w zakresie efektywności;
- otwarcie i organizacja przyszłych rynków transportu oraz nadzór nad nimi;
- zrozumienie sił napędowych popytu na transport i zarządzanie nimi;
- zmiany w zachowaniu;

- ulepszone technologie informacyjne do sprawniejszego użytku i integracji sieci transportowych;
- bezpieczeństwo i ochrona;
- średnio- i długoterminowe priorytety dla transportu w dziedzinie badań i rozwoju technologicznego.

Debata nad tymi zagadnieniami, mającymi zasadnicze znaczenie, właśnie się rozpoczęła i będzie intensywnie kontynuowana w nowej kadencji Parlamentu.

Przyszłość transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)

Zielona księga z lutego 2009 r. w sprawie przeglądu polityki TEN-T¹² ma na celu dostosowanie działań Wspólnoty do nowych wyzwań stojących przed UE, w szczególności w odniesieniu do walki ze zmianą klimatu, celów społecznych i gospodarczych strategii lizbońskiej oraz roli UE jako podmiotu na scenie międzynarodowej, aby lepiej powiązać ze sobą infrastrukturę UE, jej sąsiadów i reszty świata. Komisja zaproponowała wzmocnienie integracji sieci poprzez stosowanie kombinowanych rodzajów transportu zarówno pasażerskiego, jak i towarowego, optymalizację wykorzystania inteligentnych systemów transportu oraz promowanie innowacji technologicznych.

Ponadto od 2007 r. Parlament nawołuje Komisję do natychmiastowego rozpoczęcia prac nad długoterminowymi (na okres po 2010 r.) celami i działaniami w kwestii zintegrowanego podejścia do przyszłej europejskiej polityki transportowej. W kwietniu 2009 r. w odpowiedzi na zieloną księgę Komisji Parlament przyjął rezolucję na ten temat, która podkreśla wagę analizy kosztów i korzyści, zrównoważony charakter oraz europejską wartość

¹² COM(2009)44.

dotaną projektów dotyczących infrastruktury transgranicznej. W tym względzie PE twierdzi, że z ekologicznego i gospodarczego punktu widzenia systemy transportu multimodalnego, umożliwiające zastosowanie różnych rodzajów transportu na danej trasie, są w wielu przypadkach jedyną możliwą i zrównoważoną opcją na przyszłość. W rezolucji wzywa się wszystkie państwa członkowskie do uwzględnienia w systemie zintegrowanej sieci TEN-T zielonych korytarzy, kolejowych sieci towarowych, korytarzy europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), morskich „autostrad”, takich jak żegluga morska bliskiego zasięgu, istniejących dróg wodnych o odpowiedniej przepustowości, w oparciu o zaplanowane działania sprzyjające bardziej ekologicznym środkom transportu o niższym zużyciu paliwa i bezpieczniejszym rodzajom transportu. PE popiera kompleksowe podejście i uważa również europejską sieć szlaków rowerowych Eurovelo i szlak żelaznej kurtyny za szanse promowania transgranicznej infrastruktury rowerowej. Poza tym Parlament nawołuje do poświęcenia większej uwagi regionalnym transgranicznym połączeniom kolejowym.

W obliczu przeglądu średniookresowego ram finansowych UE i ze względu na prowadzoną obecnie dyskusję na temat unijnego planu naprawy gospodarczej Parlament stwierdził, że inwestycje w infrastrukturę transportu są jednym z kluczowych sposobów przeciwdziałania kryzysowi gospodarczemu i finansowemu. Dlatego też PE wezwał Komisję do przyspieszenia prac nad projektami infrastrukturalnymi w dziedzinie TEN-T i finansowanych w ramach funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności.

Ponadto Parlament oczekiwał od Rady większej spójności między wnioskami dotyczącymi projektów TEN-T a decyzjami w sprawie budżetów TEN-T i wezwał państwa członkowskie do dokonania ponownej oceny ich priorytetów inwestycyjnych w celu realizacji projektów TEN-T, za które dane państwa członkowskie są odpowiedzialne, szczególnie na odcinkach transgranicznych.

Parlament konsekwentnie popierał weryfikację budżetu TEN-T przez państwa członkowskie w kontekście przeglądu średniookresowego perspektywy finansowej w latach 2009-2010.

Debata na temat przyszłości TEN-T i jego finansowania od 2014 r. będzie prawdopodobnie jedną z ważniejszych debat w nowej kadencji parlamentu.

Strategia transportu morskiego do roku 2018

W styczniu 2009 r. Komisja wystosowała komunikat w sprawie głównych celów strategicznych w zakresie europejskiego systemu transportu morskiego do 2018 r.¹³, w którym przedstawiono główne opcje strategiczne w dziedzinie europejskiego transportu morskiego na okres do 2018 r. W komunikacie

¹³ COM(2009) 8 wersja ostateczna



wymieniono główne obszary działania, w tym wiele różnych wyzwań, którym trzeba będzie stawić czoła, takie jak:

- *Przyszłość europejskiej żeglugi na zglobalizowanym rynku:* w jaki sposób stawić czoła rosnącej konkurencji w żegludzie międzynarodowej i jak sprawić, żeby transport morski miał takie same warunki funkcjonowania, co inne środki transportu? Jak sprawić, by UE stała się motorem zmian prowadzących do powstania całościowych międzynarodowych ram prawnych dla żeglugi?
- *Zasoby ludzkie, praktyka morska i morskie know-how:* poszukiwanie rozwiązania problemu rosnącego niedoboru osób związanych zawodowo z transportem morskim. Do możliwych rozwiązań należy: uatrakcyjnienie zawodów związanych z żeglugą morską, zwiększenie zatrudnienia wśród marynarzy, zapewnienie możliwości zatrudnienia w klastrach morskich w całym okresie aktywności zawodowej oraz uatrakcyjnienie wizerunku żeglugi. Do innych środków należy wdrożenie Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy o pracy na morzu (MLC) z 2006 r. oraz poprawa jakości kształcenia i szkolenia załóg.
- *Żegluga na wysokim poziomie:* w komunikacie Komisji wymieniono wiele środków UE mających na celu zmniejszenie obciążenia dla środowiska, jakie stanowi transport morski, w celu osiągnięcia długoterminowego celu zredukowania do zera zanieczyszczeń i produkowanych odpadów. W komunikacie zaproponowano również działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa morskiego w ramach zapobiegania aktom terrorystycznym i piractwu.
- *Przyszłość żeglugi morskiej bliskiego zasięgu:* jak zareagować na przewidywany wzrost ilości towarów przewożonych drogą morską? Jak dokonać właściwego wyboru środków, których kombinacja pozwoli portom skutecznie

pełnić rolę wrót Europy? Do możliwych rozwiązań należy utworzenie europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier, pełna realizacja projektu autostrad morskich oraz propagowanie modernizacji i ekspansji portów oraz tworzenia infrastruktury połączeń z terenami w głębi lądu poprzez zapewnienie odpowiednich warunków inwestorom, jak również poprzez unijne programy finansowania.

- *Badania i innowacje w dziedzinie żeglugi morskiej:* Komisja zaleca propagowanie innowacyjności, badań w zakresie nowych technologii oraz poszukiwanie nowych, lepszych rozwiązań w dziedzinie żeglugi morskiej w celu podniesienia efektywności energetycznej jednostek pływających, zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko oraz poprawy warunków życia i pracy na morzu. W komunikacie sugeruje się również utworzenie ramowego systemu



odniesienia w celu uruchomienia usług „e-Maritime” na poziomie europejskim i światowym.

Należy się spodziewać, że w ciągu najbliższych pięciu lat Komisja przedstawi kilka propozycji związanych z głównymi obszarami działań wymienionymi w powyższym komunikacie.



CZYM ZAJMUJĄ SIĘ DEPARTAMENTY TEMATYCZNE

Departamenty tematyczne są jednostkami badawczymi wspierającymi organy Parlamentu w wypełnianiu ich zadań legislacyjnych i instytucjonalnych. Zostały one powołane do życia decyzją Prezydium z 2004 r. w celu włączenia prac badawczych w działalność parlamentarną i zwiększenia wsparcia dla komisji parlamentarnych. Ich głównym celem jest udostępnianie wszelkich narzędzi niezbędnych do lepszego stanowienia prawa. W chwili obecnej istnieje 5 departamentów tematycznych, które swoim zakresem pokrywają wszystkie obszary działalności komisji parlamentarnych i innych organów, tzn. politykę gospodarczą i naukową (departament tematyczny A), politykę strukturalną i politykę spójności (departament tematyczny B), prawa obywatelskie i sprawy konstytucyjne (departament tematyczny C), sprawy budżetowe oraz stosunki zewnętrzne (departament tematyczny EXPO).

Departament tematyczny B: polityka strukturalna i polityka spójności obejmuje następujące dziedziny: rolnictwo i rozwój obszarów wiejskich, kultura i edukacja, rybołówstwo, rozwój regionalny, a także **transport i turystyka**.

EKSPERTYZY WEWNĘTRZNE I ZEWNĘTRZNE

Ekspertyzy są wykonywane przez pracowników Parlamentu lub przez ekspertów zewnętrznych. Po otrzymaniu wniosku o wykonanie ekspertyzy ze strony komisji parlamentarnej departament tematyczny B analizuje możliwość jej opracowania przez ekspertów wewnętrznych. Autorami dużej części ekspertyz są administratorzy departamentu tematycznego B. W przypadku gdy wykonanie ekspertyzy przez nich nie jest możliwe, ogłaszane są przetargi o charakterze konkursu o różnej długości i strukturze. Administratorzy departamentu tematycznego B organizują przetargi i nadzorują ich przebieg, ściśle przestrzegając przepisów rozporządzenia finansowego, które mówią o przejrzystości, braku dyskryminacji oraz należytym zarządzaniu finansami.

NASZA OFERTA

Departament tematyczny B oferuje szeroką gamę analiz dostosowanych do potrzeb Komisji Transportu i Turystyki. Poniżej opisane zostały rodzaje wykonywanych analiz.

Komunikaty

Komunikaty to krótkie dokumenty na tematy związane z pracą Komisji Transportu i Turystyki lub dotyczące aktualnych wydarzeń. Służą one najczęściej posłom jako impuls do refleksji podczas sporządzania sprawozdań; są one również przydatne delegacjom parlamentarnym przy okazji oficjalnych wizyt. Komunikaty przygotowywane są także z racji organizowania ważnych imprez związanych z kwestiami europejskimi.

Komunikaty wewnętrzne opracowywane są przez departament tematyczny B w bardzo krótkim terminie oraz według potrzeb zamawiającego. Zawiera się również umowy z ekspertami zewnętrznymi o wykonanie komunikatów. W tym przypadku chodzi zwykle o charakteryzujące się dużą trudnością dokumenty na tematy techniczne lub takie, co do których nie prowadzono jeszcze istotnych badań. Wyboru ekspertów zewnętrznych dokonuje się w drodze przetargów o charakterze konkursu.

Ekspertyzy

Ekspertyzy są dokumentami dogłębnie traktującymi dany temat, związanymi najczęściej ze spodziewanym wnioskiem legislacyjnym lub ze sprawozdaniem z własnej inicjatywy. Ekspertyzy są najczęściej zamawianym rodzajem dokumentu. Analizy opracowywane są przez ekspertów wybranych przez departament tematyczny w drodze przetargów o charakterze konkursu. Z uwagi na fakt, że wykonanie ekspertyzy obwarowane jest umową, termin wykonania jest stosunkowo długi. Ekspertyzy wykonuje się zwykle na zamówienie Komisji Transportu i Turystyki. Zdarza się jednak również, że poprzedzają one przesłuchanie publiczne, w organizacji którego departament tematyczny B również może udzielić pomocy.

Ocena skutków

Jeżeli wymaga tego proces legislacyjny, komisje parlamentarne mogą zwrócić się z wnioskiem o dokonanie oceny skutków istotnych poprawek do wniosków legislacyjnych. Prośba o ocenę skutków może również dotyczyć wdrożenia prawodawstwa UE w państwach członkowskich. Oceny skutków realizowane są przez ekspertów zewnętrznych.

Warsztaty

Celem warsztatów jest przygotowanie niezależnej ekspertyzy w formie pisemnego dokumentu przedstawionego ustnie i omawianego wraz z posłami i innymi ekspertami. Departament opracowuje również notatki i ekspertyzy w związku z organizowanymi warsztatami, które to dokumenty mają posłużyć jako źródło podstawowych informacji na dany temat do celów dyskusji w komisjach.

Zespoły ekspertów

Zespół taki jest grupą ekspertów zewnętrznych, która regularnie dostarcza posłom dokumenty na piśmie, najczęściej w formie krótkich not informacyjnych. W uzasadnionych przypadkach eksperci uczestniczą również w posiedzeniach komisji, udzielając posłom informacji i doradzając im. Dokumenty związane z tymi posiedzeniami, jak również protokoły z nich, są zazwyczaj dostępne, podobnie jak sprawozdania, na stronie intranetowej departamentu tematycznego B.

Dokumenty informacyjne

Celem publikacji dokumentów informacyjnych jest przekazanie ogólnych informacji na temat działalności UE i Parla-

mentu szerszemu gronu odbiorców. **Dokumenty informacyjne o Unii Europejskiej** są jedną z najbardziej popularnych publikacji Parlamentu, a ich wersja elektroniczna jedną z najczęściej odwiedzanych stron portalu Europarl.

Każdy z dokumentów informacyjnych dotyczy konkretnego obszaru tematycznego. Ich przygotowanie leży w gestii administratorów z departamentów tematycznych, natomiast ogólną koordynacją publikacji zajmuje się komitet redakcyjny. Dokumenty informacyjne są dostępne w internecie w języku angielskim, francuskim i niemieckim. Egzemplarze papierowe w języku angielskim, francuskim, niemieckim, włoskim, polskim i hiszpańskim, jak również płyta CD-ROM w 21 wersjach językowych, są również dostępne w siedzibie działu dystrybucji dokumentów dla posłów.

JAK ZŁOŻYĆ WNIOSEK O DOKUMENT INFORMACYJNY

Komisje parlamentarne mogą zwrócić się z wnioskiem o przygotowanie dokumentu zgodnego z ich aktualnymi priorytetami politycznymi, a więc niezbędnego np. do sporządzenia sprawozdania, przygotowania przesłuchania czy też do pracy delegacji. Jeśli koordynatorzy zdecydują o konieczności opracowania dokumentu informacyjnego, Komisja Transportu i Turystyki powinna wystąpić pisemny wniosek do departamentu tematycznego B.

Wnioski ze strony indywidualnych członków Komisji TRAN powinny być kierowane do koordynatora grupy politycznej. Koordynator może przedstawić odnośny projekt decyzji na posiedzeniu koordynatorów lub też w ramach procedury pisemnej, której organizacją należy do zadań sekretariatu Komisji TRAN.

PRZECIĘTNE TERMINY WYKONANIA EKSPERTYZY

Termin wykonania zależy od stopnia złożoności wymaganego dokumentu. Zwyczajowy czas wykonania wynosi od trzech do sześciu miesięcy. Dokumenty zewnętrzne wykonywane są na podstawie umowy, co wiąże się z dłuższym terminem wykonania. W tym przypadku należy liczyć się z terminem od czterech do dwunastu miesięcy. W celu uzyskania przybliżonego terminu wykonania ekspertyzy prosimy o kontakt.

DOSTĘPNE ŚRODKI FINANSOWE

Komisje parlamentarne otrzymują roczny przydział finansowy w celu finansowania różnego rodzaju prac badawczych prowadzonych przez ekspertów zewnętrznych. Im większa liczba członków komisji, tym wyższy jest przydział finansowy, z którego dana komisja może korzystać bez uprzedniej zgody organów Parlamentu. Środki z budżetu Komisji Transportu i Turystyki na ekspertyzy zewnętrzne w 2008 r. wyniosły 407 000 EUR.

GWARANCJA NAJWYŻSZEJ JAKOŚCI DOKUMENTÓW

Departament tematyczny B oferuje szeroką gamę usług badawczych, które w znacznym stopniu wspierają działalność parlamentarną.

Naszą pracą cechuje wysoki stopień etyki zawodowej; odznacza się ona niezależnością i najwyższą jakością. Etyka zawodowa oznacza dla nas niezmiennie przestrzeganie surowych zasad etycznych i norm zawodowych. Jesteśmy niezależni, gdyż oferujemy dokumenty informacyjne opracowane na podstawie fachowej wiedzy bez presji z jakiegokolwiek strony.

Szczycimy się jakością, ponieważ staramy się odpowiadać najsurowszym normom właściwym naszej profesji.

Powyższe zasady są podstawą charakteryzującego nas dążenia do doskonałości i wiarygodności, a także procedur kontrolnych i ustalonych sposobów postępowania, które kierują naszą codzienną pracą.

Zobowiązaliśmy się do przestrzegania surowych norm praktyki zawodowej jeżeli chodzi o niezależność, etykę zawodową i inne wymogi związane z naszą pracą, a także do takiego postępowania, które zapewnia nam zaufanie posłów i pozytywnie wpływa na ich wizerunek. Aby wypełnić to zobowiązanie, dzielimy się wiedzą i doświadczeniami z innymi instytucjami, parlamentami krajowymi, społecznościami naukowców oraz wszystkimi zainteresowanymi stronami działającymi lokalnie.

Zaufanie posłów i innych organów Parlamentu oraz ich pewność co do jakości naszej pracy należy do naszych priorytetów. Dążenie do sprostania tym wyzwaniom wpływa na każdy aspekt naszej codziennej pracy.

JAK SIĘ Z NAMI SKONTAKTOWAĆ

Wszystkie opracowane przez nas dokumenty, z wyjątkiem poufnych, są dostępne online i na miejscu w bibliotece.

Adres naszej strony internetowej:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

Adres naszej strony intranetowej:
www.europarl.ep.ec
 IPOLnet → Directorate B → Policy Department B

Dokumenty informacyjne

www.europarl.europa.eu/factsheets

Katalog naszych publikacji dostępny jest na naszej stronie dostępnej przez intranet.

Egzemplarze papierowe dostępne są na życzenie. Nasze najnowsze publikacje wyłożone są na regałach wystawowych na trzecim piętrze budynku ASP.

Polecamy nasz miesięczny biuletyn online zawierający związane informacje na temat najnowszych publikacji i organizowanych posiedzeń, przesłuchań itp.



Państwa reakcje na naszą działalność są zawsze mile widziane.

Wszelkie sugestie, prośby o informacje lub o subskrypcję biuletynu prosimy kierować na adres elektroniczny poldep-cohesion@europarl.europa.eu.



Aby dostarczyć materiałów do dyskusji w Komisji Transportu i Turystyki oraz przyczynić się do debaty na temat różnych strategii politycznych, departament tematyczny B opublikował wiele ekspertyz i komunikatów. Są one zazwyczaj dostępne w języku angielskim oraz w wielu przypadkach również w innych językach, np. w języku francuskim i niemieckim.

Poniżej znajdują Państwo przykłady tego typu dokumentów. Kompletną listę znajdują Państwo na naszej stronie intranetowej.

Komunikaty:

- **The Challenge of Climate Change for Structural and Cohesion Policies.** Komunikat wewnętrzny szeroko rozpowszechniany przed ostatnią Agorą (dorocznym spotkaniem Parlamentu ze społeczeństwem obywatelskim).
- **Eurowinieta III: ostatnie zmiany i rozwiązania w ramach polityki średnioterminowej.** **Eurowinieta III: ostatnie zmiany i rozwiązania w ramach polityki średnioterminowej.** Komunikat informacyjny na temat projektu dyrektywy UE zmieniającej dyrektywę 1999/62 i wprowadzającej opłaty pokrywające koszty zewnętrzne pojazdów ciężarowych. Porównano w nim wniosek Komisji z konkluzjami „Informatora w sprawie oszacowania kosztów zewnętrznych w sektorze transportu” (ang. „Handbook on the estimation of external costs in the transport sector”). Następnie omówiono kwestie najbardziej kontrowersyjne, takie jak wybór składników kosztów zewnętrznych, podejście do kosztów transportu w godzinach szczególnego natężenia ruchu drogowego, do związanych z tymi godzinami ograniczeń w ruchu drogowym, do organizacji sieci komunikacyjnych oraz do przeznaczenia dochodów. Opisano też perspektywy średnioterminowe oraz opcje polityki w tej dziedzinie. (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL - PT).
- **The ‘open skies’ agreement between the EU and the USA.** Ten komunikat informacyjny przedstawia główne aspekty oraz korzyści wynikające z porozumienia między UE i USA podpisanego w Waszyngtonie dnia 30 kwietnia 2007 r. Porozumienie to, które niedawno weszło w życie, ma umożliwić stworzenie przestrzeni powietrznej bez barier pomiędzy Europą i Stanami Zjednoczonymi. (EN - FR).
- **External costs of maritime transport.** W tym komunikacie dokonano oceny całkowitych i szczegółowych kosztów zewnętrznych transportu morskiego. Zostały w niej przeanalizowane trzy czynniki zewnętrzne: a) zanieczyszczenia zbiorników morskich w wyniku

dostania się do nich substancji toksycznych; b) jakość powietrza i emisje do atmosfery oraz c) zmiany klimatu powodowane przez gazy cieplarniane. Ponadto oszacowano tu konkretny wpływ drugiej grupy czynników, których wartości pieniężnej nie można obliczyć, tj.: d) zużycie zasobów i e) odpady stałe oraz płynne (nieczystości). W notatce podjęto również kwestię nielegalnych zrzutów zanieczyszczeń. W ostatnim rozdziale zawarto zalecenia co do najmniej kosztownych i najbardziej obiecujących środków mogących zmniejszyć lub zinternalizować koszty zewnętrzne transportu morskiego. (DE - EN - FR)

- **Standardisation and Quality Labels for EU Tourist Services.** W tym komunikacie zawarto przegląd istniejących w UE norm i znaków jakości, wraz z oceną możliwości stworzenia systemów ogólnoeuropejskich w tej dziedzinie. Skoncentrowano się głównie na kwestii infrastruktury noclegowej i znaków jakości przyznawanych hotelom, jednak poruszono również inne aspekty turystyki. (DE - EN - FR - IT).

Ekspertyzy:

- **The Calculation of External Costs in the Transport Sector.** Internalizacja kosztów zewnętrznych w sektorze transportu jest szeroko postrzegana jako jedna z najtrudniejszych kwestii, które trzeba będzie rozważyć w ramach europejskiej polityki transportowej w nadchodzących latach. W analizie dokonano krótkiego przeglądu najważniejszych i najnowszych badań dotyczących kosztów zewnętrznych, uwidaczniając wady i zalety różnych podejść do problemu oraz analizując aktualną pracę Dyrekcji ds. Transportu KE w postaci „Informatora IMPACT w sprawie oszacowania kosztów zewnętrznych w sektorze transportu” (EN).
- **The European Cycle Route Network EuroVelo: Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism.** W tej ekspertyzie przedstawione zostały możliwe trudności związane z rozwojem sieci turystyki rowerowej w Europie, jak również korzyści wynikające z jej rozwoju. Głównym przedmiotem analizy jest EuroVelo, sieć 12 długodystansowych szlaków rowerowych koordynowana przez Europejską Federację Cyklistów. Poszczególne odcinki sieci realizowane są w krajach uczestniczących w inicjatywie przez wiele organizacji partnerskich. W analizie dokonano oceny rynku turystyki rowerowej w Europie oraz przedstawiono model zapotrzebowania na szlaki Eurovelo. Poruszono w niej również kwestię przewożenia rowerów kolejną oraz potencjalne korzyści z otwarcia „szlaku żelaznej kurtyny”.
- **The evolving role of EU seaports in global maritime logistics.** W tej analizie omówiono znaczne zmiany, jakie w ciągu ostatnich 15 lat zaszły w warunkach rynkowych

handlu morskiego. Globalizacja, przenoszenie działalności poza granice Europy oraz niespotykany dotąd na tak dużą skalę wzrost konteneryzacji wywołały pewne zmiany w warunkach transportu morskiego oraz w organizacji łańcuchów logistycznych. Celem analizy jest ukazanie wpływu tych zmian na porty morskie oraz sformułowanie zaleceń dla Parlamentu Europejskiego. (DE - EN - FR - IT).

- **Systemy opłat za drogowy transport towarowy w państwach członkowskich UE oraz w Szwajcarii.** Celem tego dokumentu jest dogłębna analiza istniejącego systemu opłat za transport z użyciem pojazdów ciężarowych w Unii Europejskiej i Szwajcarii. Przedstawia on ogólny obraz działających obecnie systemów oraz ich znaczenie w świetle proponowanych zmian w dyrektywie o eurowinietach, debaty na temat zmian klimatu oraz spodziewanego wzrostu wolumenu transportu towarowego drogą lądową. (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL).
- **The consequences of the growing European low-cost airline sector.** Celem dokumentu jest analiza zmian na rynku transportu lotniczego spowodowanych powstaniem tanich linii lotniczych. Dowiedziono bowiem, że ich powstanie znacznie wpłynęło na funkcjonowanie istniejących linii lotniczych, głównych portów lotniczych, konkurencję w cywilnej komunikacji powietrznej oraz w dziedzinie transportu intermodalnego, europejski ruch turystyczny, natężenie i kierunki przepływu pasażerów oraz na rozwój regionalny. (DE - EN - FR).
- **Energy and Environmental Aspects of the Transport Policy.** Celem tej ekspertyzy jest wskazanie właściwych środków pod kątem politycznym i gospodarczym, które pozwolą na zwiększenie efektywności energetycznej oraz na zmniejszenie negatywnych skutków działalności transportowej. Zawiera ona szczegółowy przegląd opracowań dotyczących najnowszych statystyk, ekspertyz oraz notatek, których autorzy opisują różnego rodzaju skutki emisji wywołanych przez środki transportu. Podano tu również zalecenia co do możliwych rozwiązań problemu. Dzięki przeglądowi dostępnych opracowań wskazano na najbardziej atrakcyjne i najmniej kosztowne rozwiązania krótko-, średnio- i długoterminowe, ze szczególnym naciskiem na kwestie energetyczne i nowe technologie. (DE - EN - ES - FR - IT).
- **The impact of oil price fluctuations on transport and related sectors.** W tej ekspertyzie ukazany został wpływ znacznych wahań cen ropy naftowej na transport towarów, a szczególnie reakcja przedsiębiorstw działających w różnych sektorach transportu na te wahania. Autorzy dokumentu potraktowali wzrost cen ropy naftowej w pierwszej połowie 2008 r. jako okazję do opartej na dowodach analizy reakcji sektorów branży transportowej. (EN).



W internecie:

PARLAMENT EUROPEJSKI

Komisja Transportu i Turystyki

<http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/homeCom.do?language=PL&body=TRAN>

Ekspertyzy online

<http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/studies.do?language=PL>

Dokumenty informacyjne

<http://www.europarl.europa.eu/parliament/expert/staticDisplay.do?language=PL&id=72>

Biblioteka

<http://www.library.ep.ec/libraryapp/services/home.action?pid=01>

INSTYTUCJE I ORGANY UE

Komisja Europejska (transport)

http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm#

Komisja Europejska (turystyka)

http://ec.europa.eu/enterprise/tourism/index_en.htm

Komitet Regionów

<http://www.cor.europa.eu/pages/HomeTemplate.aspx>

Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (sekcja ECO)

http://www.eesc.europa.eu/sections/eco/index_en.asp

Europejski Bank Inwestycyjny

<http://www.eib.org>

Eurostat (statystyki dotyczące transportu)

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/introduction>

Eurostat (statystyki dotyczące turystyki)

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>

Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu

<http://www.emsa.europa.eu>

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego

<http://www.easa.europa.eu>

Europejska Agencja Kolejowa

<http://www.era.europa.eu>

Europejska Agencja Środowiska

<http://www.eea.europa.eu/themes/transport>

Agencja Wykonawcza ds. Transeuropejskiej Sieci Transportowej

http://europa.eu/agencies/executive_agencies/ten-t

Organ Nadzoru Europejskiego Globalnego Systemu Nawigacji Satelitarnej

<http://www.gsa.europa.eu>

PRAWODAWSTWO UE

Obserwatorium legislacyjne Parlamentu Europejskiego

<http://www.europarl.europa.eu/oeil/>

Baza Prelex – monitorowanie procesu decyzyjnego między instytucjami

<http://ec.europa.eu/prelex/apcnet.cfm?CL=pl>

Obowiązujące prawodawstwo UE

<http://eur-lex.europa.eu/pl/legis/20090501/chap07.htm>

Przegląd założeń polityki transportowej UE

http://europa.eu/pol/trans/index_pl.htm

ZAINTERESOWANE STRONY , ORGANIZACJE POZARZĄDOWE ORAZ OŚRODKI ANALITYCZNE

Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu

<http://www.etsc.eu/home.php>

Europejska Federacja Transportu i Środowiska

<http://www.transportenvironment.org/>

Europejska Federacja Pracowników Transportu

<http://www.itfglobal.org/etf>

Międzynarodowy Związek Transportu Drogowego

<http://www.iru.org/>

Międzynarodowa Federacja Samochodowa – oddział europejski

<http://www.fiabrussels.com/>

Stowarzyszenie Europejskich Producentów Samochodów

<http://www.acea.be>

Stowarzyszenie Europejskich Operatorów Płatnej Infrastruktury Drogowej

<http://www.asecap.com>

Stowarzyszenie Kolei Europejskich

<http://www.cer.be>

Organizacja Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej

<http://www.eimrail.org>

Związek Europejskiego Przemysłu Kolejowego

<http://www.unife.org>

Międzynarodowe Stowarzyszenie Transportu Publicznego

<http://www.uitp.org/>

Sieć Eurocities

<http://www.eurocities.eu/main.php>

Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych

<http://www.aea.be>

ACI EUROPE – Międzynarodowa Rada Portów Lotniczych

<http://www.aci-europe.org>

Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy

<http://www.eraa.org>

Europejskie Stowarzyszenie Załóg Jednostek Lotnictwa Cywilnego

<http://www.eca-cockpit.com>

Europejska Organizacja Portów Morskich

<http://www.espo.be>

Federacja Europejskich Prywatnych Operatorów Portów

<http://www.feport.be>

Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej

<http://www.ecsa.be>

Konfederacja Europejskich Stowarzyszeń Kapitanów Statków

<http://www.cesma-eu.org>

Europejskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich

<http://empa-pilots.org>

INE – Europejska Nawigacja Śródlądowa

<http://www.inlandnavigation.org>

Europejskie Stowarzyszenie Transportu Intermodalnego

<http://www.eia-ngo.com>

Europejska Rada Załadowców

<http://www.europeanshippers.com>

CLECAT – Europejskie Stowarzyszenie na rzecz Spedycji, Transportu, Logistyki i Usług Celnym

<http://www.clecat.org>

Europejskie Stowarzyszenie Przedsiębiorstw Świadczących Ekspresowe Usługi Kurierskie

<http://www.europeanexpressassociation.eu>

ERTICO-ITS Europe (Inteligentne systemy i usługi transportowe)

<http://www.ertico.com>

BADANIA W DZIEDZINIE TRANSPORTU

Badania w dziedzinie transportu w UE

http://ec.europa.eu/research/transport/index_en.cfm

Centrum informacji nt. badań w dziedzinie transportu

<http://www.transport-research.info/web/>

Przegląd badań w dziedzinie transportu INRETS

<http://www.inrets.fr/ur/cir/resources/index.e.html>

Sieć uniwersytecka Transportnet –

<http://transportnet.org>

Serwis informacyjny nt. europejskiego transportu lokalnego ELTIS

<http://www.eltis.org>

ORGANIZACJE MIĘDZYNARODOWE

Międzynarodowe Forum Transportu (OECD)

<http://www.internationaltransportforum.org/>

OECD (turystyka)

http://www.oecd.org/topic/0,3373,en_2649_34389_1_1_1_1_37461,00.html

Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO)

<http://www.imo.org/>

Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA)

<http://www.iata.org>

Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego (ICAO)

<http://www.icao.int>

Konfederacja organizacji działających przestrzegania przepisów transportu drogowego

<http://www.corte.be>

Międzynarodowa Organizacja Pracy (ILO)

www.ilo.org

Konferencja Narodów Zjednoczonych do spraw Handlu i Rozwoju (UNCTAD)

<http://www.unctad.org>

MAPY:

Eurostat (mapy statystyczne)

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=2254,62718791&_dad=portal&_schema=PORTAL

Europejska Agencja Środowiska (wykresy i mapy)

<http://dataservice.eea.europa.eu/atlas/default.asp?refid=2D511360-4CD0-4F20-A817-B3A882ACE323>

NOTATKI

Parlament Europejski

Praktyczny przewodnik — Transport i turystyka

Luksemburg: Urząd Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich

2009 — 46 str. — 21 x 21 cm

ISBN 978-92-823-2841-5

doi: 10.2861/70407

Jak otrzymać publikacje UE

Publikacje płatne:

- w EU Bookshop (internetowa księgarnia UE) – <http://bookshop.europa.eu>
 - w księgarniach (podając tytuł, wydawcę lub numer ISBN)
 - bezpośrednio u naszych przedstawicieli handlowych
- Dane kontaktowe przedstawicieli handlowych można uzyskać na stronie <http://bookshop.europa.eu> lub wysyłając faks na numer +352 2929-42758.

Publikacje bezpłatne:

- w EU Bookshop (internetowa księgarnia UE) – <http://bookshop.europa.eu>
 - w przedstawicielstwach lub delegaturach Komisji Europejskiej
- Dane kontaktowe przedstawicielstw i delegatur można uzyskać na stronie <http://ec.europa.eu/> lub wysyłając faks na numer +352 2929-42758.

Rola

Departamenty Tematyczne są jednostkami badawczymi, mającymi na celu udzielanie komisjom, delegacjom międzyparlamentarnym i innym organom parlamentarnym specjalistycznych porad.

Obszary polityki

Rolnictwo i rozwój wsi
Kultura i edukacja
Rybołówstwo
Rozwój regionalny
Transport i turystyka

Dokumenty

Odwiedź stronę internetową Parlamentu Europejskiego:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

ŹRÓDŁO ZDJĘCIA: iStock International Inc., Photodisk, Phovoir



ISBN 978-92-823-2841-5

