



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

---

*Komisja Transportu i Turystyki*

---

**2009/2230(INI)**

24.3.2010

## **OPINIA**

Komisji Transportu i Turystyki

dla Komisji Rozwoju Regionalnego

w sprawie strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego oraz roli makroregionów w przyszłej polityce spójności  
(2009/2230(INI))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Werner Kuhn

PA\_NonLeg

## WSKAZÓWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Rozwoju Regionalnego, właściwej dla tej sprawy, o uwzględnienie w końcowym tekście projektu rezolucji następujących wskazówek:

1. uważa, że lepsze połączenia transportowe, wykorzystujące wszystkie środki transportu, mogą stanowić istotny wkład w rozwój silniejszej i bardziej spójnej gospodarki w regionie Morza Bałtyckiego;
2. uważa, że zaangażowanie wszystkich państw nadbrzeżnych jest wysoce pożądane, aby rozwijać wydajny, interoperacyjny paneuropejski obszar transportowy, wykorzystujący i usprawniający istniejącą infrastrukturę, w szczególności w odniesieniu do przewozów kolejowych, morskich oraz wodnych śródlądowych jako harmonijnych środków transportu;
3. podkreśla specyfikę sytuacji państw bałtyckich, które w znacznym stopniu są obecnie odizolowane od europejskiej sieci transportowej oraz uważa, że przedmiotowa strategia powinna między innymi przyczynić się do rozwiązania problemu braku odpowiedniej infrastruktury i dostępności, jak również niskiej interoperacyjności poszczególnych krajowych sieci transportowych z powodu różniących się systemów technicznych i przeszkód administracyjnych, w celu utworzenia szeroko zakrojonego, multimodalnego systemu transportu w regionie Morza Bałtyckiego;
4. podkreśla znaczenie bliższej integracji regionu Morza Bałtyckiego z priorytetowymi osiami TEN-T, w szczególności jeżeli chodzi o drogi morskie (TEN-T 21), rozbudowę osi kolejowej z Berlina do wybrzeża Morza Bałtyckiego (TEN-T 1) poprawę osi kolejowych z Berlina do wybrzeża Morza Bałtyckiego w połączeniu z drogą morską na linii Rostock–Dania oraz szybsze postępy w modernizacji i użytkowaniu korytarza Rail Baltica (TEN-T 27); podkreśla również konieczność pełnej realizacji połączenia regionu Morza Bałtyckiego z innymi regionami europejskimi poprzez korytarz Bałtyk-Adriatyk;
5. podkreśla potrzebę rozwoju transeuropejskiego systemu transportowego w regionie Morza Bałtyckiego celem stworzenia warunków dla dostępności i atrakcyjności regionu oraz połączenia regionu Morza Bałtyckiego z europejską siecią transportową; uważa, że Komisja powinna kontynuować stały nadzór nad realizacją priorytetowych projektów oraz przeznaczać środki potrzebne do ich szybszego wdrożenia;
6. podkreśla, że jeden ze wspólnych celów europejskiej polityki portowej polega na uczynieniu europejskich portów morskich bardziej konkurencyjnymi, jako że często muszą one mierzyć się z nieuczciwą konkurencją ze strony portów w krajach nienależących do UE, a także ze środkami dyskryminacyjnymi na odpowiednich rynkach regionalnych przyjmowanymi przez kraje sąsiadujące z UE, oraz zwraca uwagę na sytuację portów bałtyckich w tym względzie;
7. podkreśla znaczenie zwiększenia możliwości transportowych regionu Morza Bałtyckiego w kierunku wschodnim, przede wszystkim w celu promowania interoperacyjności sektora transportu, zwłaszcza w odniesieniu do kolei, oraz przyspieszenia tranzytu towarów na

granicy między Unią Europejską a Federacją Rosyjską;

8. uważa, że szczególny priorytet należy nadać połączeniom między portami a regionami wewnątrz kraju, w tym przy pomocy transportu śródlądowego, aby zapewnić wszystkim częściom regionu możliwość czerpania korzyści z rozwoju morskiego transportu towarowego;
9. podkreśla w związku z tym potrzebę efektywnej transgranicznej koordynacji i współpracy między kolejną, portami morskimi i śródlądowymi, terminalami położonymi w głębi lądu i logistyką w celu utworzenia bardziej zrównoważonego intermodalnego systemu transportu;
10. podkreśla znaczenie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu na Morzu Bałtyckim oraz jej wkład w powstanie wydajnej i ekologicznej sieci transportowej; zaznacza, że konkurencyjność połączeń żeglugi morskiej bliskiego zasięgu musi być wspierana w celu zapewnienia skutecznego wykorzystania morza; uważa z tego powodu za konieczne, aby Komisja jak najszybciej, jednak nie później niż do końca 2010 r., przedstawiła Parlamentowi Europejskiemu ocenę skutków wpływu zmienionego załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczącego ustalonych wartości granicznych zawartości siarki w paliwie używanym przez marynarkę na poziomie 0,1% od 2015 r. na obszarach kontroli emisji tlenków siarki Morza Północnego i Bałtyckiego
11. podkreśla, że również w tym regionie żegluga musi być bardziej przyjazna środowisku poprzez stosowanie surowszych norm dla lokalnych i globalnych poziomów emisji na statkach, przy równoczesnym ulepszaniu silników statków i jakości paliwa;
12. z zadowoleniem przyjmuje włączenie do planu działań Komisji celu, jakim jest sprawienie, aby region Morza Bałtyckiego był wzorem ekologicznego transportu morskiego i liderem w zakresie bezpieczeństwa morskiego i ochrony na morzu; uważa, że cele te mają kluczowe znaczenie dla utrzymania i zwiększenia potencjału turystycznego regionu;
13. uznaje potrzebę podjęcia konkretnych środków wspierających ten cel, w tym potrzebę odpowiedniego wykorzystania pilotów morskich oraz marynarzy z udokumentowanym doświadczeniem w najbardziej wymagających cieśninach i portach oraz stworzenia solidnych systemów finansowania działalności badawczo-rozwojowej w zakresie trwałego użytkowania statków;
14. uznaje położenie geograficzne regionu Morza Bałtyckiego za wyjątkowe, umożliwiające aktywny rozwój kontaktów z państwami UE i państwami ościennymi, oraz podkreśla znaczenie turystyki dla gospodarki regionalnej i możliwości jej rozwoju; z zadowoleniem przyjmuje deklarację przyjętą na Drugim Forum Turystycznym Państw Bałtyckich, która dotyczyła wspólnych działań promocyjnych, działań na rzecz znalezienia nowych rynków międzynarodowych oraz rozwoju infrastruktury;
15. podkreśla niepowtarzalną okazję dla zrównoważonej turystyki wynikającą z atrakcyjności miast hanzeatyckich w regionie Bałtyku; wspiera ponadto promocję transgranicznej turystyki rowerowej, przynoszącej korzyści zarówno środowisku, jak i sektorowi małych i średnich przedsiębiorstw;

16. uważa, że takie obszary tematyczne jak turystyka wodna, wellness i spa, dziedzictwo kulturowe i walory krajobrazowe kryją w sobie ogromny potencjał rozwoju profilu regionu jako celu podróży turystycznych; podkreśla zatem potrzebę ochrony naturalnych obszarów przybrzeżnych, krajobrazu i dziedzictwa kulturowego jako zasobów zapewniających zrównoważoną gospodarkę w regionie Morza Bałtyckiego w przyszłości;
17. uważa, że poprawa połączeń transportowych i wyeliminowanie wąskich gardeł mają nie mniejsze znaczenie oraz zauważa, że problemy na przejściach granicznych przy przekraczaniu wschodniej granicy UE z Federacją Rosyjską, które powodują długie kolejki ciężarówek i stanowią zagrożenie dla środowiska, harmonii społecznej, bezpieczeństwa ruchu i kierowców, mogłyby zostać rozwiązane dzięki przedmiotowej strategii w celu zapewnienia płynnego przepływu towarów przez region Morza Bałtyckiego.

## WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO W KOMISJI

<b>Data przyjęcia</b>	23.3.2010
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+ :           36 - :           1 0 :           1
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Magdalena Alvarez, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hella Ranner, Vilja Savisaar, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
<b>Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Zigmantas Balčytis, Philip Bradbourn, Isabelle Durant, Tanja Fajon, Ádám Kósa, Dominique Riquet, Laurence J.A.J. Stassen, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke