



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Komisja Transportu i Turystyki

2011/2096(INI)

23.8.2011

PROJEKT SPRAWOZDANIA

w sprawie planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu –
dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu
transportu
(2011/2096(INI))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Mathieu Grosch

PR_INI

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	3
UZASADNIENIE	9

PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (2011/2096(INI))

Parlament Europejski,

- uwzględniając białą księgę Komisji pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011)0144),
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 12 lutego 2003 r. w sprawie białej księgi Komisji pt. „Europejska polityka transportowa do roku 2010 – czas na decyzje”¹,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 12 lipca 2007 r. w sprawie zrównoważonej mobilności na kontynencie europejskim²,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie zrównoważonej przyszłości transportu³,
- uwzględniając rezolucję z dnia 21 października 2010 r. w sprawie zintegrowanej polityki morskiej – ocena dokonanych postępów i nowe wyzwania⁴,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 6 lipca 2011 r. w sprawie bezpieczeństwa lotnictwa, ze szczególnym uwzględnieniem urządzeń przeświatlających⁵,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia ... 2011 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie 2011–2020⁶,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 5 lipca 2011 r. w sprawie piątego sprawozdania Komisji w sprawie spójności oraz strategii w dziedzinie polityki spójności po 2013 r.⁷,
- uwzględniając komunikat Komisji pt. „Plan działania na rzecz mobilności w miastach” (COM(2009)0490),
- uwzględniając strategię „Europa 2020”,
- uwzględniając dorobek wspólnotowy w dziedzinie transportu,
- uwzględniając art. 48 Regulaminu,

¹ Dz.U. C43E z 19.2.2004, s. 250–259

² Dz.U. C175E z 10.7.2008, s. 556–561

³ Teksty przyjęte, P7_TA(2010)0260

⁴ Teksty przyjęte, P7_TA(2011)0386

⁵ Teksty przyjęte, P7_TA(2011)0329

⁶ Teksty przyjęte, P7_TA(2011)0000 – sprawozdanie A7-0264/2011 – porządek obrad pierwszej sesji wrześniowej

⁷ Teksty przyjęte, P7_TA(2011)0316

- uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii, jak również Komisji Rozwoju Regionalnego (A7-0000/2011),
- A. mając na uwadze, że europejska polityka transportowa w wielu sytuacjach życiowych ma bezpośredni wpływ na obywateli UE, a jednolity europejski obszar transportu niesie dla nich korzyści,
- B. mając na uwadze, że sektor transportu ma ogromne znaczenie dla rozwoju UE, jej regionów i miast, gdyż wytwarza on ok. 5% PKB, ok. 10 mln osób znajduje w nim zatrudnienie oraz decyduje on o Europie jako miejscu lokalizacji działalności przemysłowej i gospodarczej,
- C. mając na uwadze, że transport w znacznej mierze może się przyczynić do realizacji celów strategii „Europa 2020”, zwłaszcza w takich dziedzinach jak zatrudnienie, badania, energia, innowacje i środowisko naturalne, przy czym w ramach tej strategii w sposób bardziej konsekwentny należy zwracać większą uwagę na kwestię bezpieczeństwa i ochrony środowiska naturalnego,
- D. mając na uwadze, że nie zrealizowano niektórych celów określonych w ostatniej białej księdze, wobec czego realizację celów zapisanych w niniejszym dokumencie należy regularnie monitorować i poddawać ocenie,
- E. mając na uwadze, że różne rodzaje transportu nie powinny ze sobą konkurować, lecz uzupełniać się w ramach skutecznej współmodalności w oparciu o wiodącą zasadą wydajnego modalnego podziału obciążeń między różne rodzaje transportu,
- F. mając na uwadze, że sektor transportu wywołuje wiele skutków granicznych, z których część można z łatwością wyeliminować, wobec czego należy przyjąć ogólną zasadę ich ograniczania,
- G. mając na uwadze, że otwarcie rynków transportu musi iść w parze z zapewnieniem jakości usług, szkoleń i zatrudnienia,
- H. mając na uwadze, że UE musi wprowadzić spójne standardy obowiązujące we wszystkich rodzajach transportu, zwłaszcza w odniesieniu do kwestii bezpieczeństwa, technologii, ochrony środowiska i warunków pracy, aby domagać się ich wprowadzenia również na szczeblu globalnym,
- 1. z zadowoleniem przyjmuje białą księgę 2011, stwierdza jednak, że ważne cele określone w białej księdze 2001 zrealizowano jedynie częściowo lub nie zrealizowano ich wcale, wobec czego proponuje, aby:
 - do roku 2013 w oparciu o sprawozdanie na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie 2011–2020 Komisja przedłożyła konkretne propozycje z myślą o obniżeniu liczby zabitych i ciężko rannych w wypadkach drogowych o 50% w porównaniu z rokiem 2010;

- do roku 2014 przedłożono wnioski w sprawie internalizacji kosztów zewnętrznych wszystkich rodzajów transportu, unikając podwójnych obciążeń i zakłóceń rynku, aby pobudzić inwestycje w mobilność, bezpieczeństwo i badania;
2. popiera cele określone w białej księdze, które powinny zostać zrealizowane do 2050 r., jest jednak zdania, że okres do roku 2020 należy dokładniej zdefiniować w odniesieniu do kwestii finansowania (z uwzględnieniem sytuacji gospodarczej poszczególnych państw członkowskich) i ogólnych wyzwań z dziedziny energii i środowiska, przed jakimi stoi transport, wobec czego wzywa Komisję do opracowania przepisów prawnych, aby wymienione poniżej cele zrealizować do roku 2020, biorąc za punkt odniesienia wartości z roku 2010:
- ograniczenie emisji CO₂ w ruchu drogowym o 20%;
 - ograniczenie poziomu hałasu i zużycia energii przez pojazdy szynowe o 20%;
 - ograniczenie emisji CO₂ w ruchu lotniczym w całej europejskiej przestrzeni powietrznej o 30%;
 - jednolite ograniczenie emisji CO₂ i substancji szkodliwych w żegludzie o 30%;
- a także wzywa do nadania tym celom charakteru priorytetowego i corocznego kontrolowania ich realizacji;
3. podkreśla, że należy dążyć do utworzenia w Europie wewnętrznego rynku transportu, jednak nie w oderwaniu od aspektów gospodarczych, związanych z zatrudnieniem i aspektów społecznych, oraz wzywa Komisję do tego, aby przedkładając wnioski w sprawie otwarcia rynków m.in. w transporcie lotniczym, kolejowym czy drogowym, zadbała o to, aby jej propozycje nie doprowadziły do dumpingu socjalnego ani do powstania prywatnych monopolii;
4. podkreśla, że skuteczną współmodalność w transporcie towarów i osób, mierzona stopniem opłacalności i ochrony środowiska naturalnego, jakością warunków socjalnych i warunków pracy jak i aspektami bezpieczeństwa, która w poszczególnych krajach i regionach opiera się na istniejącej i mającej powstać infrastrukturze, należy rozumieć jako myśl przewodnią przyszłej polityki transportowej, a obciążenie poszczególnych rodzajów transportu w krajach i regionach należy określić w oparciu o powyższe aspekty, zamiast obstawać przy zaproponowanej wartości granicznej 300 km w drogowym transporcie towarów;
5. podkreśla, że koncepcja TEN-T musi przewidywać ograniczoną liczbę projektów i więcej środków finansowych na każdy z nich przy założeniu, że:
- państwa członkowskie zobowiążą się do usunięcia do 2020 r. 25 znanych wąskich gardeł w granicach europejskiego obszaru transportu, nadadzą projektom transgranicznym charakter priorytetowy i do 2015 r. przedłożą zatwierdzoną koncepcję ich finansowania;
 - Komisja zobowiąże się do złożenia państwom członkowskim propozycji przewidującej, że w ramach koordynacji z polityką regionalną jej bezpośredni wkład finansowy w te projekty wyniesie co najmniej 30% wartości całej inwestycji;
 - Komisja zobowiąże się do wspierania alternatywnych modeli i instrumentów

finansowych, m.in. obligacji na rzecz projektów, oraz do zaproponowania we wnioskach dotyczących internalizacji kosztów zewnętrznych wykorzystania większej części generowanych w ten sposób przychodów na rzecz finansowania projektów TEN-T;

- określenie priorytetów będzie ściśle powiązane z warunkami korzystania z regionalnych środków strukturalnych, a państwa członkowskie zostaną zobowiązane do zagwarantowania finansowania tych projektów poza okres obowiązywania wieloletnich programów UE;
 - po roku 2015 priorytetowy charakter projektów zostanie utrzymany tylko wówczas, jeżeli państwa członkowskie podejmą wiążące decyzje gwarantujące realizację tych projektów;
6. podkreśla, że we wszystkich rodzajach transportu osobowego i towarowego w UE powinny obowiązywać te same standardy bezpieczeństwa i domaga się opracowania wniosku w sprawie finansowania obowiązkowych środków bezpieczeństwa, w którym od samego początku położono by szczególny nacisk na międzynarodową koordynację, zwłaszcza w transporcie morskim i lotniczym, przy czym do 2015 r. należałoby zrewidować obowiązujące uregulowania i ewentualnie przedstawić nowe;
 7. podkreśla znaczenie alternatywnych bądź odnawialnych źródeł energii dla transportu, a także zwraca uwagę, że dzięki koszykowi energetycznemu i dostępnym już możliwościom oszczędności energii oraz przy wsparciu odpowiedniej infrastruktury można osiągnąć założone cele;
 8. domaga się opracowania do 2015 r. wniosku w sprawie mobilności miejskiej, w którym wsparcie projektów – przy zachowaniu zasady pomocniczości – byłoby uzależnione od przedstawienia planów mobilności miejskiej, które przewidują skuteczny łańcuch logistyczny w transporcie towarów i osób, przyczyniają się do zmniejszenia natężenia ruchu i skażenia środowiska (zanieczyszczenia powietrza i hałasu), są zgodne z normami europejskiej polityki transportowej i spójne z planami sąsiednich miast i regionów;
 9. podkreśla, że decydujące znaczenie ma zachowanie użytkowników transportu i domaga się wprowadzenia zachęt do wyboru zrównoważonych środków transportu, przy czym do 2013 r. należy przedłożyć wnioski w sprawie rozbudowy miejskiej infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, podwojenia liczby użytkowników środków komunikacji publicznej, zasilanych głównie z alternatywnych źródeł energii, a także w sprawie biletów elektronicznych uprawniających do podróży wieloma środkami transportu, uwzględniając jako zachętę odpowiednie kształtowanie cen;
 10. jest przekonany, że podstawowe zasady dotyczące praw pasażerów we wszystkich rodzajach transportu należy ująć w karcie praw pasażerów, dlatego oczekuje przedłożenia do końca 2013 r. odpowiedniego wniosku uwzględniającego specyfikę poszczególnych form transportu i zdobyte doświadczenia;
 11. domaga się zorientowania programu badawczo-rozwojowego specjalnie na mobilność oraz wspierania go finansowo z myślą o:

- utrzymaniu w poszczególnych rodzajach transportu pozycji UE jako miejsca produkcji i badań,
 - wprowadzeniu we wszystkich rodzajach transportu inteligentnych, interoperacyjnych i powiązanych systemów organizacji ruchu, a tym samym o wspieraniu SESAR, Galileo, ERTMS, RIS, SafeSeaNet, LRIT i ITS oraz o zapewnieniu odpowiednich środków na ten cel;
12. jest zdania, że należy zmniejszyć ilość przeszkód biurokratycznych we wszystkich rodzajach transportu, w związku z czym domaga się większej harmonizacji dokumentów przewozowych, między innymi w drogowym transporcie towarów, oraz przedłożenia do 2013 r. wniosku w sprawie ujednoczenia dokumentów przewozowych;
13. podkreśla konieczność ulepszenia i standaryzacji urządzeń kontrolnych, takich jak radary do pomiaru prędkości i urządzenia pokładowe, a także systemów i nośników komunikacji, oraz domaga się przedłożenia do 2013 r. wniosku w sprawie wzajemnego uznawania i interoperacyjności takich urządzeń;
14. podkreśla, że bezpośrednie ulepszenia i standaryzacja jednostek ładunkowych i wymiarów pojazdów transportowych doprowadzą do optymalizacji transportu multimodalnego;
15. domaga się, aby w odniesieniu do transportu drogowego:
- do 2014 r. przeprowadzić ponowną rewizję przepisów prawnych dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku w transporcie towarów i osób oraz ich wdrożenia,
 - zwiększyć w porównaniu do roku 2010 liczbę miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych w obrębie transeuropejskiej sieci drogowej (TERN) o 40% w każdym państwie członkowskim,
 - Komisja wspierała inicjatywy państw członkowskich, które dzięki ulgom podatkowym przyczyniają się do tworzenia bezpiecznej i ekologicznej floty pojazdów,
 - podnieść jakość szkolenia i doksztalcenia osób zatrudnionych w sektorze transportu oraz zwiększyć dostępność tego zawodu, tak aby doprowadzić do zrównania warunków pracy i płacy;
16. domaga się, aby w odniesieniu do transportu wodnego:
- opracować wniosek w sprawie tzw. niebieskiego pasa,
 - w dalszym ciągu wspierać program NAIADES, a po jego zakończeniu w 2013 r. dokonać bilansu osiągniętych sukcesów i ewentualnie rozważyć jego utrzymanie,
 - opracować wniosek w sprawie zwiększenia w stosunku do roku 2010 ilości multimodalnych połączeń (platform) dla żeglugi śródlądowej, portów rzecznych i transportu kolejowego o 20%, a także zapewnić odpowiednie wsparcie finansowe,
 - przeznaczyć przynajmniej 10% środków TEN-T na projekty w dziedzinie żeglugi śródlądowej,

- ze względu na międzynarodowy charakter transportu morskiego do 2012 r. dostosować kształcenie w zakresie transportu wodnego do standardów międzynarodowych oraz przedłożyć do końca 2013 r. wniosek w sprawie wzajemnego uznawania warunków ramowych dotyczących kształcenia pracowników portowych,
- Komisja przedstawiła do 2014 r. wniosek w sprawie regulacji usług portowych;

17. domaga się, aby w odniesieniu do transportu lotniczego:

- opracować do 2015 r. wniosek w sprawie utworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej poprzez dalszą redukcję funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, przy czym wzywa równocześnie państwa członkowskie, by przyspieszyły wdrażanie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej,
- przy kolejnych wnioskach w sprawie otwarcia rynku skoncentrować się na jakości usług i koordynacji z międzynarodowymi wytycznymi,
- do 2012 r. państwa członkowskie wdrożyły europejski system handlu uprawnieniami do emisji również w ramach umów międzynarodowych;

18. domaga się, aby w odniesieniu do transportu kolejowego:

- przy otwarciu rynków Komisja uwzględniała zobowiązania państw członkowskich dotyczące komunikacji publicznej oraz dostępną ofertę usługową z myślą o jej ulepszeniu,
- do 2015 r. zharmonizować zasady dopuszczania pojazdów do ruchu, tak aby certyfikacja taboru nie mogła trwać dłużej niż dwa miesiące, i w związku z tym odpowiednio dopasować kompetencje Europejskiej Agencji Kolejowej i jej środki do 2012 r.,
- krajowe organy regulacyjne były niezależne w celu skuteczniejszego zarządzania koleją, a ich pozycja została wzmocniona, oraz by Komisja przedłożyła do 2014 r. wniosek w sprawie utworzenia europejskiego organu regulacyjnego;

19. wzywa Komisję do sporządzania corocznego bilansu celów białej księgi oraz stanu podjętych wysiłków i rezultatów, a także do przedstawiania Parlamentowi sprawozdania na ten temat;

20. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji.

UZASADNIENIE

Transport jest tak ważny dla obywateli UE, ponieważ definiuje pojęcie mobilności. Obywatele UE czerpią korzyści jako użytkownicy europejskiego obszaru transportu, gdyż umożliwia im on przemieszczanie się we wszystkich sytuacjach życiowych i dzięki temu korzystanie – zarówno na gruncie zawodowym, jak i prywatnym – z europejskiej swobody poruszania się. Średnio 13,2% wydatków prywatnych gospodarstw domowych przypada na towary i usługi związane z transportem. Ponadto transport pasażerski i towarowy jest miejscem zatrudnienia dla wielu obywateli UE i przyczynia się do powstania europejskiego rynku wewnętrznego, ponieważ przypada nań ok. 5% PKB UE, a pracę w tym sektorze znajduje ponad 10 mln obywateli UE.

Dla miast i regionów transport stanowi czynnik o dużym znaczeniu, gdyż nie tylko łączy je ze sobą, lecz również współdecyduje o lokalizacji działalności badawczej i innowacyjnej w UE, przez co jest ważnym elementem rozwoju UE i jej regionów, mającym bezpośredni wpływ na spójność społeczną regionów. Utworzenie jednolitego europejskiego obszaru transportu jako cel przyszłej europejskiej polityki transportowej charakteryzuje się zatem bezpośrednim związkiem z polityką regionalną, środowiskową, gospodarczą i społeczną oraz z polityką zatrudnienia. Ze względu na te powiązania sektor transportu może się w znacznym stopniu przyczynić do realizacji celów strategii „Europa 2020”.

Sprawozdawca jest zdumiony, jak bardzo państwa członkowskie nie doceniają europejskiej wartości dodanej polityki transportowej oraz hamują jej wzrost w wyniku nieprawidłowego lub spóźnionego wdrażania dyrektyw. Zdziwieniem napawa go również fakt, iż w okresie kryzysu gospodarczego i finansowego nie podejmuje się większej liczby inicjatyw inwestycyjnych w celu przyspieszenia rozbudowy sieci TEN-T, gdyż chodzi tu o trwałą infrastrukturę, dzięki której powstają nowe miejsca pracy i która pobudza gospodarkę.

1. Spójne i konkretne cele do roku 2020

Celem omawianej białej księgi 2011 powinno być określenie spójnych i miarodajnych celów oraz wyciągnięcie wniosków z błędów popełnionych w przeszłości. Na podstawie dotychczasowych doświadczeń wiadomo, że warunki pracy w sektorze transportu wprawdzie częściowo się poprawiły i na przykład w ruchu drogowym doszło do otwarcia rynku, jednak wielu celów zawartych w białej księdze 2001 nie zrealizowano. Pozostaje sprawą otwartą, czy przyczyn tego stanu rzeczy należy się doszukiwać w braku gotowości państw członkowskich do stawiania sobie ambitnych celów, w realizacji, kontroli czy może zupełnie gdzie indziej. Ważne jest, aby w przyszłości uniknąć powtórzenia się takiej sytuacji. Będzie to możliwe przede wszystkim wówczas, jeżeli nie będą wyznaczane w sposób arbitralny nowe cele, lecz najpierw zrewiduje się stare i albo zostaną one utrzymane w mocy, albo zarzucone lub ewentualnie zdefiniowane od nowa. Wśród różnych celów znajdują się dwa, które należy utrzymać, mianowicie obniżenie liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w ruchu drogowym o 50% oraz internalizacja kosztów zewnętrznych wszystkich rodzajów transportu. Ponadto cele te należy odtąd regularnie poddawać rewizji, a nie dokonywać jej jedynie w ramach przeglądu śródkresowego.

Kolejnym ważnym punktem jest wyznaczenie terminu obowiązkowej realizacji tych celów, aby możliwe było monitorowanie postępów. Realizacja większości celów określonych w

nowej białej księdze jest przewidziana do roku 2050 lub 2030. Sprawozdawca popiera co prawda te długoterminowe cele, podkreśla jednak, że nie można przewidzieć, jak w takiej perspektywie będą się rozwijać innowacje, technika i sytuacja gospodarcza poszczególnych krajów i jakim nowym wyzwaniem europejska polityka transportowa będzie musiała stawić czoła do roku 2050. Z tego też powodu sprawozdawca proponuje konkretne cele spójne z innymi obszarami polityki, które miałyby zostać zrealizowane do roku 2020 i dotyczą wszystkich rodzajów transportu, wymagając przy tym, aby cele te poddawać dorocznej kontroli.

2. Standardy UE w odniesieniu do jednolitego europejskiego wewnętrznego obszaru transportu

W związku z utworzeniem wewnętrznego rynku transportu należy ustalić pewne podstawowe warunki wstępne. Umożliwi to podjęcie istniejących wyzwań oraz harmonizację regulacji prawnych w dziedzinie transportu. Podejście takie oznacza również ograniczenie skutków granicznych, z których część można z łatwością wyeliminować.

a) Bezpieczeństwo

Bezpieczeństwo jest jednym z najważniejszych filarów europejskiej polityki transportowej, a przestrzeganie zasad bezpieczeństwa – ważnym warunkiem utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu.

W odniesieniu do ruchu drogowego należy podkreślić cel długoterminowy, jakim jest dążenie do całkowitego wyeliminowania ofiar śmiertelnych („wizja zero”), a także wytrwałość w realizacji celu polegającego na obniżeniu liczby ofiar śmiertelnych i osób ciężko rannych w wypadkach drogowych o 50% do roku 2020. Komisja powinna powrócić do środków określonych w sprawozdaniu na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie 2011–2020 i uwzględnić je w swoich wnioskach.

Jednak nie tylko w ruchu drogowym, lecz również w odniesieniu do wszystkich innych rodzajów transportu w Europie powinny obowiązywać takie same standardy bezpieczeństwa, które przede wszystkim w transporcie lotniczym i morskim – ze względu na jego międzynarodowy charakter – należy ponadto dostosować do wymogów globalnych. Oprócz tego należy wprowadzić wyraźne wytyczne dotyczące finansowania obowiązkowych środków bezpieczeństwa.

Bezpieczne systemy transportu pasażerów i łańcuchy dostaw towarów są nieodzowne. Należy przy tym dążyć do utworzenia jednolitego obszaru ochrony (one stop security) umożliwiającego jednorazową kontrolę bezpieczeństwa pasażerów i towarów również w transporcie międzynarodowym. W tym miejscu sprawozdawca podkreśla, że wiarygodne informacje mają ogromne znaczenie. Zwłaszcza w przypadku informacji technicznych dotyczących środków bezpieczeństwa Komisja musi ściśle współpracować z Parlamentem oraz dbać o poprawność informacji i wyjaśnienie kwestii wykonalności odpowiednich środków z państwami członkowskimi, tak aby stawiać sobie realistyczne cele dające się zrealizować w wyznaczonym terminie.

b) Energia i środowisko

Obecne wyzwania europejskiej polityki transportowej dotyczą m.in. problemów

środowiskowych i energii. W dziedzinach tych należy określić europejskie standardy sprzyjające powstaniu jednolitego europejskiego obszaru transportu.

Istotnym celem politycznym wciąż pozostaje obniżenie emisyjności transportu. W związku z tym należy określić jasne cele dla wszystkich rodzajów transportu i wprowadzić odpowiednie zachęty, dzięki którym cały sektor transportu będzie dążył do osiągnięcia zrównoważonego charakteru swojej działalności. Ocena zrównoważonego charakteru środków transportu powinna się opierać na obiektywnych kryteriach obejmujących nie tylko korzystanie z nich, lecz cały ślad węglowy, począwszy od wprowadzenia danego środka transportu, poprzez niezbędną infrastrukturę aż po jego utylizację.

Internalizacja kosztów zewnętrznych mogłaby w znacznym stopniu przyczynić się do zrównoważonego charakteru różnych rodzajów transportu poprzez ograniczenie emisji spalin i likwidację wąskich gardeł transportowych, ale tylko wówczas, gdyby objęła wszystkie rodzaje transportu, a wygenerowane w ten sposób wpływy zostałyby ponownie zainwestowane z myślą o zrównoważonym charakterze mobilności i transportu czy też infrastruktury. Przepisy dotyczące eurowiniety wraz z zobowiązaniem polegającym na przeznaczaniu 15% uzyskanych tą drogą środków na ściśle określony cel, a także przepisy ustanawiające europejski system handlu emisjami w transporcie lotniczym stanowiły krok we właściwym kierunku. Działania te nie są jednak wystarczająco ambitne, zwłaszcza że dyrektywa w sprawie opłat za korzystanie z infrastruktury nie zdołała jeszcze uzyskać wiążącego charakteru.

Ze względu na uzależnienie transportu od ropy naftowej alternatywne i odnawialne źródła energii powinny mieć coraz większe znaczenie. W tym kontekście należy jednak przede wszystkim nadmienić, że Parlament Europejski nie powinien opowiadać się za konkretnymi rozwiązaniami technologicznymi, a ponadto każda forma energii alternatywnej posiada swoje charakterystyczne cechy, z których wynikają pewne zalety lub wady. Możliwość poruszania się pojazdami napędzanymi prądem czy wodorem, jak i wykorzystywanie biopaliw, paliw syntetycznych, LPG czy biogazu w dużej mierze zależy też od rodzajów transportu i od samych państw członkowskich. Z tego też powodu zdaniem sprawozdawcy realistyczne i trwałe rozwiązania są możliwe jedynie w oparciu o jednoczesne korzystanie z różnych źródeł energii. Ale już dziś należy intensywnie korzystać ze znanych rozwiązań sprzyjających oszczędzaniu energii we wszystkich rodzajach transportu, takich jak np. sposób prowadzenia pojazdu, propagowany w ramach nauki jazdy i dalszych szkoleń, szybkie tworzenie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej oraz godziny przylotów i odlotów lub plany mobilności ułatwiające korzystanie w większym zakresie m.in. z połączeń autobusowych i tramwajowych. Oszczędzanie energii już dziś może dawać dobre rezultaty.

Zastanawiając się nad alternatywnymi źródłami energii, nie należy ponadto zapominać o budowie odpowiedniej infrastruktury. Dlatego szczególnie ważne jest wprowadzanie zachęt do jej budowy, gdyż nawet najlepsze rozwiązania o trwałym charakterze nie zostaną wprowadzone w życie, jeżeli będą zbyt drogie dla przeciętnego konsumenta i nie będzie potrzebnej infrastruktury. Ogromne znaczenie ma tu spójność celów wyznaczanych w ramach różnych obszarów polityki. I tak na przykład punktem odniesienia dla celów w dziedzinie energii i ochrony środowiska powinny być wskaźniki europejskiej polityki transportowej i na odwrót, aby doprowadzić do harmonizacji.

c) Warunki pracy i warunki socjalne

Ważnym warunkiem zagwarantowania dobrze funkcjonującego europejskiego wewnętrznego rynku transportu jest ponadto harmonizacja warunków pracy i warunków socjalnych osób zatrudnionych w sektorze transportu.

Wyrównanie poziomu przygotowania zawodowego i szkoleń dodatkowych, warunków dostępu do zawodu i warunków pracy we wszystkich rodzajach transportu w dłuższej perspektywie doprowadzi do wyrównania płac, zapobiegając w ten sposób zarówno dumpingowi społecznemu, jak i zakłóceniom konkurencji. Decydującą rolę odgrywa tu również wzajemne uznawanie dokumentów poświadczających przygotowanie zawodowe i szkolenia. W transporcie morskim należy przy tym uwzględnić kwestię harmonizacji na szczeblu międzynarodowym.

Niezależnie od tego, czy chodzi o wnioski Komisji w sprawie liberalizacji usług portowych, obsługi naziemnej czy jakiegokolwiek innego otwarcia rynków, wnioski te powinny jednocześnie przyspieszać harmonizację przepisów pracowniczych i socjalnych oraz koncentrować się na kwestii jakości usług.

W odniesieniu do transportu drogowego należy w związku z tym przeprowadzić ponowną rewizję przepisów prawnych dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku, przy czym należy umożliwić rygorystyczną, choć odpowiednią do konkretnych okoliczności kontrolę. Trzeba zwiększyć liczbę miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych w całej Europie i podnieść ich bezpieczeństwo, tak aby w ogóle umożliwić zawodowym kierowcom przestrzeganie czasu odpoczynku. Należy w większym stopniu zharmonizować wdrażanie dyrektywy w państwach członkowskich, liczbę kontroli i nakładanie kar.

We wszystkich rodzajach transportu trzeba uznać jakość kształcenia za podstawę zapewnienia bezpieczeństwa, zarówno dla osób zatrudnionych, jak i uczestników ruchu.

d) Uproszczenia administracyjne

Poszczególne formy transportu napotykają trudności przede wszystkim na granicach państw członkowskich, które jednak są częściowo łatwe do usunięcia. Te tzw. skutki graniczne są widoczne szczególnie w regionach przygranicznych. Często między państwami obowiązują dwustronne umowy pozwalające na rozwiązanie określonych problemów, jednak również tu konieczne są regulacje europejskie. Jeżeli chodzi np. o dopuszczanie do ruchu pojazdów szynowych, w UE istnieje 6 000 różnych uregulowań, a procedura dopuszczenia może się ciągnąć latami. Przepisy te, utworzone częściowo z powodów protekcyjnych, utrudniają europejskim przedsiębiorstwom kolejowym oferowanie usług w innym kraju, dlatego należy je ograniczyć, gdyż taka sytuacja jest niedopuszczalna. Sprawozdawca proponuje więc harmonizację zasad dopuszczania do ruchu pojazdów szynowych oraz skrócenie czasu trwania odnośnej procedury do dwóch miesięcy. Aby rzeczywiście wyeliminować ten skutek graniczny, Europejska Agencja Kolejowa musi ponadto uzyskać odpowiednie kompetencje.

Należy również ujednoczyć urzędnika kontrolne w całej Europie. Nie powinno być tak, że policjant na granicy nie może skorzystać z urzędów kontrolnych kraju sąsiedniego, ponieważ nie zostały one dopuszczone w jego kraju. Dlatego również w tym wypadku konieczny jest przegląd i wniosek Komisji w sprawie ujednoczenia.

Ponadto harmonizacja dokumentów przewozowych we wszystkich rodzajach transportu przyczyniłaby się do jego usprawnienia. Przede wszystkim koncepcja elektronicznego transportu towarowego („e-freight“) doprowadziłaby do znacznego zmniejszenia przeszkód biurokratycznych i do przyspieszenia transportu.

e) Czynniki światowy

UE powinna zrealizować cele dotyczące bezpieczeństwa, ochrony środowiska, energii i technologii, pełniąc rolę lidera na arenie światowej. Będzie to jednak możliwe jedynie wtedy, gdy najpierw dojdzie do porozumienia w sprawie harmonizacji i ustanowienia norm między 27 państwami członkowskimi, a następnie do ich skutecznego wdrożenia. Tylko pod warunkiem jednomyślności Europa może obronić ustalone przez siebie standardy. Poniższe przykłady pokazują, że dzisiaj jest to jeszcze problematyczne. Po pierwsze, na przykładzie europejskiego systemu handlu emisjami (ETS), który ma zostać wprowadzony w 2012 r., widać, jak silny jest opór na szczeblu międzynarodowym. Po drugie, przeciągające się wdrażanie europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) jest również dowodem na niezdecydowaną postawę państw członkowskich. Wreszcie umowa o komunikacji lotniczej z USA, w której udało się jedynie w niewystarczającym stopniu uregulować kwestie zbliżenia przepisów prawa, wzajemnego uznawania i wsparcia technicznego, stanowi dobry przykład wyzwań, przed jakimi stoi UE na arenie międzynarodowej.

3. Skuteczna współmodalność myśłą przewodnią przyszłej europejskiej polityki transportowej

Europejski obszar transportu będzie musiał stawić czoła poważnym problemom w zakresie przepustowości transportu towarów i osób. W porównaniu do roku 2005 transport towarowy wzrośnie do 2030 r. przypuszczalnie o ok. 40%, natomiast transport pasażerski o ok. 34%. Liczby te uwidaczniają pilną potrzebę znalezienia europejskich rozwiązań. Odpowiedzią jest tu koncepcja skutecznej współmodalności. Zdaniem sprawozdawcy ze względu na problemy w zakresie przepustowości różne formy transportu nie powinny ze sobą konkurować, lecz uzupełniać się w ramach skutecznej współmodalności. Bierze ona w równej mierze pod uwagę aspekty gospodarcze, środowiskowe, społeczne i związane z bezpieczeństwem oraz ocenia ich skuteczność, uwzględniając różną sytuację wyjściową poszczególnych form transportu, uwarunkowania geograficzne oraz rozwój transportu i mobilności w poszczególnych regionach. Kwestia ta powinna stać się koncepcją przewodnią przyszłej polityki transportowej, w związku z czym nie należy obstawać przy zaproponowanej przez Komisję wartości granicznej 300 km na całym europejskim obszarze transportu. Komisja zakłada, że do 2030 r. 30% drogowego transportu towarów na odległościach powyżej 300 km należy przenieść na inne formy transportu, np. kolej lub transport wodny. Co prawda nie należy przy tym obstawać, ale pewna wartość graniczna wyrażona w km mogłaby służyć jako wartość orientacyjna, o ile państwa członkowskie i regiony określałyby ją według swoich obecnych i przyszłych możliwości.

Ponadto lepszej współmodalności sprzyjałoby także dopasowanie jednostek ładunkowych i unikanie strat objętościowych przy przejściu z jednego rodzaju transportu na inny. Wymaga to harmonizacji jednostek ładunkowych i odpowiedniego dostosowania wymiarów pojazdów.

4. TEN-T a kwestia finansowania

Transeuropejska sieć transportowa ma ogromne znaczenie dla europejskiej polityki transportowej, dlatego należy zwiększyć jej skuteczność i wykonalność. Następuje to przez ograniczenie liczby projektów i zwiększone finansowanie. Niezbyt rozbudowana sieć najważniejszych połączeń z zapewnionym finansowaniem, oceniana według kryteriów zrównoważonego rozwoju na szczeblu europejskim, ale także regionalnym, przyspieszy realizację odcinków, których budowa się przeciąga (głównie w regionach przygranicznych). Po ustaleniu priorytetowych projektów sprawozdawca domaga się, by zachować ich priorytetowy charakter tylko pod warunkiem, że państwa członkowskie wydadzą wiążące decyzje, które znacznie przyspieszą ukończenie projektów. Tylko w ten sposób można doprowadzić do tego, by sieć najważniejszych połączeń została jak najszybciej w pełni rozbudowana i nie utknęła na projektach o znikomym prawdopodobieństwie realizacji.

Często projekty nie są realizowane ze względu na brak finansowania. Dlatego sprawozdawca domaga się, by państwa członkowskie przedłożyły do 2015 r. odpowiednią koncepcję finansowania w celu usunięcia 25 znanych wąskich gardeł.

Ponadto określenie priorytetów należy postrzegać w ścisłym związku z warunkami korzystania z regionalnych środków strukturalnych, a państwa powinny zostać zobowiązane do zagwarantowania finansowania tych projektów poza okres obowiązywania wieloletnich programów UE.

Sprawozdawca uważa także, że Komisja powinna z jednej strony przewidzieć bezpośredni wkład finansowy w te projekty w wysokości co najmniej 30% wartości całej inwestycji, a z drugiej strony wspierać alternatywne modele finansowania i instrumenty finansowe, np. obligacje na rzecz projektów. Można tego dokonać w ścisłej współpracy z europejskimi instytucjami finansowymi. Dobrym przykładem jest tu fundusz Marguerite. Alternatywny instrument finansowy mógłby powstać dzięki internalizacji kosztów zewnętrznych, jeżeli generowane w ten sposób przychody zostałyby w większym stopniu przeznaczone na finansowanie projektów TEN-T. Stanowiłoby to równocześnie zachętę do współpracy między podmiotami publicznymi i prywatnymi. Pewne źródło finansowania skutkowałoby bezpieczeństwem planowania, a tym samym znacznie zwiększyłoby atrakcyjność inwestycji w projekty TEN-T dla prywatnych przedsiębiorstw.

5. Mobilność miejska

W miastach widoczna jest duża potrzeba działania, gdyż nie tylko wzrasta liczba mieszkańców w aglomeracjach, ale będzie to także prowadzić do większego natężenia ruchu, wzrostu poziomu hałasu i zanieczyszczenia powietrza.

Aby zmierzyć się z tymi problemami, miasta powinny opracować zrównoważone plany mobilności, przy czym wsparcie finansowe projektów powinno być uzależnione od ich przedstawienia. Oczywiście zgodnie z zasadą pomocniczości miasta same decydują, jakie projekty i w jaki sposób zamierzają zrealizować na swoim terenie, jednak projekty te muszą być zgodne z normami europejskiej polityki transportowej, tj. muszą zapewniać skuteczne multimodalne łańcuchy logistyczne w transporcie towarów i osób, które nie tylko ograniczą natężenie ruchu w miastach, ale także przyczynią się do zmniejszenia skażenia środowiska.

Plany te muszą zatem m.in. przewidywać w większym stopniu infrastrukturę dla pieszych i rowerzystów oraz prowadzić do podwojenia liczby użytkowników środków komunikacji publicznej. Zwłaszcza transport autobusowy i tramwajowy może w istotny sposób przyczynić się w ruchu miejskim, podmiejskim i regionalnym do skutecznej współmodalności, jeżeli infrastruktura zostanie odpowiednio dostosowana lub udostępniona.

Ponadto należy zwrócić uwagę na spójność między planami mobilności poszczególnych miast i regionów, tak aby były one do siebie dopasowane przede wszystkim w sąsiadujących miastach i regionach, także wtedy, kiedy znajdują się one w różnych państwach członkowskich.

W miastach i na obszarach podmiejskich konieczny jest bezpieczny, atrakcyjny i niezawodny system transportu, w którym poszczególne formy transportu są do siebie dopasowane i umożliwiają podróż wieloma środkami transportu. Ważną rolę odgrywają tu również ceny biletów, dostępność online biletów elektronicznych oraz prawa pasażerów, gdyż wpływają one na wybór środka transportu.

6. Badania i innowacje

Szczególne znaczenie mają badania i innowacje w sektorze transportu, ponieważ opracowane dzięki nim systemy transportu nie tylko zmniejszają skażenie środowiska i poprawiają bezpieczeństwo, ale jednocześnie mogą zagwarantować płynność ruchu. Umacniają one również pozycję UE jako miejsca produkcji i badań.

Dlatego sprawozdawca domaga się zorientowania programu badawczo-rozwojowego specjalnie na mobilność oraz wspierania go finansowo z myślą o wprowadzeniu we wszystkich rodzajach transportu inteligentnych, interoperacyjnych i powiązanych systemów organizacji ruchu, takich jak m.in. SESAR, Galileo, ERTMS, RIS, SafeSeaNet i ITS.