

## **Transport towarowy w Europie**

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

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając następujące komunikaty Komisji: „Agenda UE w sprawie transportu towarowego: poprawa wydajności, integracyjności i zrównoważenia transportu towarowego w Europie” (COM(2007)0606), „Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego” (COM(2007)0607), „W kierunku sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym” (COM(2007)0608) oraz „Wieloletnie umowy dotyczące jakości infrastruktury kolejowej” (COM(2008)0054),
  - uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Logistyka transportu towarowego w Europie – klucz do zrównoważonej mobilności” (COM(2006)0336),
  - uwzględniając komunikat Komisji w sprawie rozmieszczenia europejskiego systemu sygnalizacji kolejowej ERTMS/ETCS (COM(2005)0298),
  - uwzględniając konkluzje Rady z dnia 29–30 listopada i z dnia 3 grudnia 2007 r. dotyczące komunikatu Komisji „Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego”, a także z dnia 7 kwietnia 2008 r. dotyczące komunikatu Komisji „W kierunku sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym”,
  - uwzględniając zieloną księgę Komisji „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście” (COM(2007)0551),
  - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 5 września 2007 r. w sprawie logistyki transportu towarowego w Europie – klucza do zrównoważonej mobilności<sup>1</sup>,
  - - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie zielonej księgi zatytułowanej „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”<sup>2</sup>,
  - uwzględniając art. 45 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A6-0326/2008),
- A. mając na uwadze, że na sektor transportu przypada prawie 30% emisji CO<sub>2</sub> w UE (w miastach nawet 40%) oraz że pomimo wysiłków włożonych w doskonalenie technologii i w innowacje w latach 1990–2005 natężenie ruchu wzrosło o 26%, natomiast w innych sektorach możliwe było obniżenie emisji CO<sub>2</sub> o 10% dzięki inwestycjom (wartym miliardy euro),
- B. mając na uwadze, że zrównoważony i wydajny transport towarowy w Europie ma

---

<sup>1</sup> Dz.U. C 187 E z 24.7.2008, s. 154.

<sup>2</sup> Teksty przyjęte, P6\_TA(2008)0356.

zasadnicze znaczenie dla powodzenia i konkurencyjności gospodarki, zaspokojenia zapotrzebowania konsumentów, stworzenia znacznej liczby miejsc pracy oraz zapewnienia dobrobytu obywatelom europejskim,

- C. mając na uwadze, że prognozy dotyczące transportu towarowego mówią o pięćdziesięcioprocentowym wzroście (w tonokilimetrach – tkm) w latach 2000–2020, zgodnie z przewidywaniami w białej księdze Komisji „Europejska polityka transportowa do 2010 r.: kierunki działań w przyszłości” (COM(2001)0370), oraz że już w latach 1995–2005 transport towarowy wzrósł o 30%, a więc tempo jego wzrostu było szybsze niż w przypadku PKB; mając ponadto na uwadze, że w porównaniu z innymi środkami transportu wzrost w całym transporcie towarowym jest wynikiem przede wszystkim nasilenia ruchu drogowego i lotniczego,
- D. C. mając na uwadze, że rozwiązania sprzyjające bardziej zrównoważonym i wydajniejszym systemom logistycznym i systemom kolejowego transportu towarowego, a także rozwiązania intermodalnej integracji wszystkich środków transportu nie tylko służą gospodarce i prowadzą do poprawy bezpieczeństwa, lecz również przyczyniają się do osiągnięcia celów Unii Europejskiej w dziedzinie zmian klimatycznych i oszczędności energii, jakie mają zostać poczynione do 2020 r.,
- E. mając na uwadze, że w celu stawienia czoła tym wyzwaniom UE i państwa członkowskie w sposób skoordynowany, w kontekście obecnych niewystarczających zasobów budżetowych, wyznaczają sobie priorytety, koncentrują swoje zasoby na ograniczonej liczbie działań na rzecz zrównoważonego charakteru transportu towarowego i jego intermodalności oraz uwzględniają potrzeby regionów, których sytuacja jest szczególna,
- F. mając na uwadze, że europejską sieć korytarzy należy lepiej rozwinąć, opierając się przy tym na istniejących sieciach i strukturach i korzystając z istniejących technologii oraz włączając do niej również tzw. „zielone” korytarze dla wszystkich środków transportu towarowego z ich ambitnymi celami w zakresie zrównoważonych kryteriów ekologicznych,
- G. mając na uwadze, że celem powyższego planu działań na rzecz logistyki transportu towarowego musi być ułatwienie prowadzenia operacji w zakresie transportu towarowego w Europie z korzyścią dla wszystkich przedsiębiorstw europejskich i ogólnie dla konkurencyjności Europy,
- 1. podkreśla, że europejskie systemy transportu towarowego muszą sprostać najpilniejszym wyzwaniom w celu skutecznej integracji i zrównoważenia transportu towarowego w Europie, przyczyniając się w większym stopniu do poprawy mobilności, wydajności energetycznej, ograniczenia zużycia ropy naftowej, zmniejszenia emisji zanieczyszczających środowisko i obniżenia kosztów zewnętrznych, oraz wyraża zadowolenie z powodu wymienionych wyżej komunikatów Komisji i konkluzji Rady; zachęca Komisję, państwa członkowskie i przemysł do wspierania w przyszłości polityki w dziedzinie transportu towarowego, która będzie mieć bardziej zrównoważony charakter z punktu widzenia mobilności dla środowiska, klimatu, gospodarki, bezpieczeństwa i interesów społecznych, a to poprzez stosowanie wydajniejszych systemów logistycznych w ramach stopniowej integracji najważniejszych transgranicznych korytarzy kolejowego transportu towarowego, węzłów komunikacyjnych i sieci konwencjonalnych w rozszerzonej Unii Europejskiej, a także poprzez promowanie zasady, że płaci użytkownik i zanieczyszczający w odniesieniu do wszystkich środków transportu;

2. popiera stanowisko Komisji, że współmodalność i intermodalność powinny pozostać kluczowymi czynnikami przy tworzeniu zrównoważonego i wydajnego transportu towarowego w Europie;
3. zauważa jednak, że kompetencje i środki Unii Europejskiej w dziedzinie poprawy funkcjonowania rynków transportu towarowego są ograniczone; zwraca uwagę, że już osiągnięto najwyższy poziom wykorzystania głównych części sieci; w związku z tym wzywa ministrów transportu odpowiedzialnych za główne europejskie korytarze do podjęcia kwestii inwestycji w infrastrukturę oraz przynajmniej do osiągnięcia porozumienia w sprawie koordynacji swoich krajowych planów inwestycyjnych w odniesieniu do swoich odpowiednich korytarzy;
4. jest przekonany, że logistyka miejskiego transportu towarowego wymaga szczególnego podejścia; wyraża nadzieję, że dyskusja nad wspomnianą powyżej zieloną księgą na temat mobilności w mieście wraz z planem działań na rzecz logistyki transportu towarowego mogą doprowadzić do wymiany dobrych praktyk między miastami w dążeniu do znalezienia zrównoważonych rozwiązań dla zaopatrzenia miast;
5. wzywa zatem, aby najpóźniej do końca 2008 r. Komisja zaproponowała program zacieśnienia współpracy między państwami członkowskimi odpowiedzialnymi za projekty w tej dziedzinie; proponuje także, by ułatwiła i oceniła rozwiązania obecnych blokad, zwracając szczególną uwagę na transport towarowy i uwzględniając wartość dodaną czynnika logistycznego;
6. popiera koncepcję sieci przeznaczonych dla transportu towarowego, który powinien wykorzystywać istniejące sieci konwencjonalne, zwalniające się w wyniku rozwoju szybkich kolei;
7. podkreśla, że sieci kolejowego transportu towarowego powinny się opierać na „najistotniejszych z punktu widzenia rynku” korytarzach transportu towarowego z uwzględnieniem istniejących korytarzy ERTMS (europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym) i transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T (tzn. rozszerzonej w miarę potrzeby, tak aby obejmowała szczególne obszary powodujące duże natężenie ruchu np. porty); uważa, że należy wyznaczyć koordynatorów wysokiego szczebla ds. korytarzy, w przypadkach w których nie uczyniono tego dotychczas; apeluje do Europejskiej Agencji Kolejowej jako organu systemu ERTMS o zagwarantowanie interoperacyjności tych szlaków;
8. oczekuje, że zgodnie z prawem UE i z jego celami Komisja zdefiniuje tzw. „zielone korytarze” jako projekty będące przykładem mobilności i współmodalności, mające na celu przejście do przyjaznych dla środowiska środków transportu, ograniczenie ogólnej liczby wypadków, zatłoczenia, hałasu, lokalnego zanieczyszczenia o charakterze toksycznym i nietoksycznym, emisji CO<sub>2</sub>, zużycia powierzchni i energii, jak również zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii (zwłaszcza energii wiatrowej i słonecznej) i inteligentnych systemów transportu;
9. proponuje zatem, aby Komisja i państwa członkowskie miały za zadanie wprowadzenie silniejszych zachęt do ograniczania szkodliwości wszystkich środków transportu i wspierania ich najbardziej wydajnych połączeń, dzięki czemu uciążliwość dla środowiska przede wszystkim w tzw. „zielonych korytarzach” zostałaby ograniczona do minimum;

10. proponuje wspieranie integracji planowania na szczeblu regionalnym, procesów produkcyjnych i struktury rynku aż po unikanie ruchu transportowego oraz dążenie do ograniczenia odległości i dopasowania prędkości w transporcie towarowym; uważa, że w transporcie towarowym należy unikać czasochłonnego i pochłaniającego energię powolnego ruchu pojazdów z ciągłymi przerwami („stop and go”), uciekając się do metody komputerowego synchronizowania prędkości;
11. za priorytet uważa poprawę właściwego wdrażania i wzmocnienia obowiązującej legislacji dotyczącej transportu towarów niebezpiecznych i zanieczyszczających
12. zachęca Komisję i państwa członkowskie do realizowania wymiany najlepszych praktyk w transgranicznych trudnych regionach górskich oraz aglomeracjach i miastach, z uwzględnieniem zaleceń zawartych w powyższej rezolucji w sprawie mobilności w mieście, a także doświadczeń z programu CIVITAS dotyczącego bardziej ekologicznego i lepszego transportu w miastach poprzez wzmocnienie aspektu logistycznego;
13. wzywa Komisję do skoncentrowania środków UE w ramach współfinansowania na wydajności, interoperacyjności i modernizacji infrastruktury kolejowej, intermodalnych węzłów komunikacyjnych i innych środków transportu;
14. w perspektywie przewidzianego na 2009 r. przekształcenia budżetu Unii wzywa również Komisję i państwa członkowskie do tego, by już teraz zastanowiły się nad umiejscowieniem transportu w tym budżecie, aby uniknąć powielania błędów popełnionych w przeszłości i aby w przyszłości zapewnić wystarczające inwestowanie w strategiczną infrastrukturę, mając na uwadze realizację celów, jakie Unia wyznaczyła sobie w zakresie trwałego rozwoju i ograniczenia emisji zanieczyszczeń;
15. podkreśla wielkie znaczenie interoperacyjnych opłat drogowych dla wydajności transportu towarowego w Europie;
16. jest zdania, że lepsze połączenia portów morskich i śródlądowych z siecią kolejową w głębi lądu stanowią istotny element infrastruktury logistycznej; wskazuje na ważną rolę platform logistycznych w głębi lądu oraz suchych portów;
17. jest przekonany o potencjale żeglugi śródlądowej w zakresie transportu towarowego i wzywa Komisję do zagwarantowania właściwej realizacji planu działania NAIADES dotyczącego promowania transportu po wodach śródlądowych w Europie;
18. podkreśla, że inwestycje w terminale położone w głębi lądu można zrealizować szybko i sprawnie, usuwając tym samym wąskie gardła w całym łańcuchu intermodalnym;
19. wzywa do uznania wprowadzenia niezmiennych standardów intermodalnych w zakresie wymiarów i ciężaru pojazdów, kontenerów i urządzeń przeładunkowych, jak i stosowania się do nich za mające znaczenie strategiczne, jeżeli chodzi o przeniesienie transportu towarowego na tory i zrównoważone szlaki wodne w celu obniżenia kosztów utrzymania infrastruktury;
20. zauważa, że różne techniki horyzontalne, które mogłyby ułatwić przeładunek samochodów ciężarowych na tory oraz przeładunek między torami o różnej szerokości, nie są w wystarczającym stopniu znormalizowane; dlatego wzywa podmioty międzynarodowe i europejskie do objęcia procesem standaryzacji zwłaszcza tych technik w celu osiągnięcia

większej wydajności i obniżenia kosztów; podkreśla w związku z tym znaczenie szybkiego określenia normy ogólnoswiatowej dla intermodalnych jednostek ładunkowych;

21. zwraca się do Komisji o opracowanie wytycznych dotyczących dotacji środowiskowych i na rzecz transportu kolejowego, które ułatwiłyby inwestycje w zrównoważony kolejowy transport towarowy; w związku z tym podkreśla strategiczne znaczenie możliwości współfinansowania środków obniżających hałas również u źródła (dostosowanie wagonów towarowych), jak ma to już miejsce w odniesieniu do wyposażenia ERTMS w przypadku taboru kołowego;
22. jest przekonany, że zarządzanie infrastrukturą i świadczenie usług musi się odbywać w sposób transgraniczny, pozbawiony dyskryminacji i przejrzysty, aby możliwe było zapewnienie wydajnego, interoperacyjnego i sprawnego transportu towarów; podkreśla w związku z tym znaczenie dalszego dążenia do pełnego osiągnięcia wewnętrznego rynku transportu dla wszystkich form transportu; przyjmuje z zadowoleniem wnioski Komisji w sprawie stworzenia europejskiego obszaru transportu morskiego bez granic i wspiera ideę jednego dokumentu przewozowego i pojedynczych punktów dostępu dla wszystkich form transportu;
23. podkreśla, że dobrze funkcjonujący rynek wewnętrzny transportu drogowego może przyczynić się do poprawy skuteczności transportu i ograniczenia liczby przejazdów bez ładunku; wzywa Komisję do ścisłego nadzorowania wdrażania prawodawstwa UE w dziedzinie międzynarodowego transportu drogowego i kabotażu; przyznaje, że państwa członkowskie mogą pod pewnymi warunkami ograniczyć transport kabotażowy, wzywa jednak Komisję - strażniczkę traktatów do podejmowania surowych środków przeciwko niewspółmiernym ograniczeniom i sankcjom, jakie niektóre państwa członkowskie nakładają w tym względzie na zagranicznych przewoźników;
24. zachęca Komisję do stworzenia w ramach wieloletnich umów dotyczących jakości infrastruktury kolejowej warunków ramowych dla minimalnych europejskich standardów jakości; proponuje państwom członkowskim uzależnienie dostępności środków przeznaczonych na budowę, rozbudowę i utrzymanie infrastruktury kolejowej od stosowania tych standardów jakości i postrzeganie ich jako nierozzerwalnych pakietów w celu zwiększenia wydajności i obniżenia kosztów;
25. wzywa Komisję do monitorowania i propagowania skutecznego i spójnego zastosowania najlepszych praktyk w zakresie wieloletnich umów dotyczących jakości infrastruktury; zwraca się do Komisji, by na podstawie swojego wyżej wspomnianego komunikatu COM (2008)0054 opracowała format wyznaczania standardów dla usług z zakresu infrastruktury w ścisłej współpracy z kadrą kierowniczą w dziedzinie infrastruktury, m.in. opublikowała główne wskaźniki wydajności;
26. wzywa Komisję do przedstawienia bardziej kategoriycznych zaleceń w sprawie wieloletnich umów dotyczących jakości i wydajności infrastruktury (w oparciu o przejrzyste monitorowanie obecnie trwającego procesu wdrażania art. 6 dyrektywy 2001/14/WE<sup>1</sup>); w tym kontekście zwraca się do Komisji o wezwanie państw członkowskich do wdrożenia

---

<sup>1</sup> Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa (Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s.29).

tych wieloletnich ram finansowych w celu zagwarantowania zarządzającym infrastrukturą kolejową stabilności finansowej w odniesieniu do konserwacji i odbudowy (w tym odpowiedniego finansowania publicznego);

27. wzywa Komisję do wspierania przedsięwzięć dotyczących zróżnicowanego wykorzystywania linii dużej prędkości np. w lekkim transporcie towarowym;
28. proponuje, aby Komisja sporządziła zestawienie wagonów towarowych w Unii Europejskiej wyposażonych w system nawigacji satelitarnej, aby na tej podstawie sprawdzić transgraniczną interoperacyjność i kompatybilność tych systemów z już istniejącymi technikami, wprowadzić interoperacyjny system nawigacji satelitarnej dla nowych wagonów i wspierać wyposażenie w odpowiednie urządzenia wagonów już eksploatowanych; wspiera przyjęcie technik ładunkowych (przykłady „wzorcowych procedur”), dzięki którym łańcuch intermodalny od początku do końca procesu przeładunku i rozładunku jest zorganizowany w sposób podnoszący wydajność całego sektora;
29. podkreśla potrzebę ujednoczenia i uproszczenia procedur administracyjnych wykonywanych przez organy związane z rynkiem transportu towarowego, jak również uproszczenia przepisów i procedur celnych na granicach; przyjmuje z zadowoleniem w szczególności decyzję o utworzeniu europejskiej przestrzeni morskiej pozbawionej barier, wzywa Komisję do zwrócenia się do właściwych stowarzyszeń i organizacji o opracowanie jednolitego, intermodalnego dokumentu przewozowego;
30. podkreśla, że szkoły wyższe nie gwarantują dobrej edukacji w zakresie logistyki i dlatego wzywa państwa członkowskie do nadania absolutnego priorytetu szkolnictwu wyższemu i dalszej edukacji w sektorze logistyki i transportu towarowego;
31. wzywa Komisję do wspierania przedsięwzięć i badań oraz do prac mających na celu określenie standardowych przepływów informacji w celu zagwarantowania integracyjności i interoperacyjności środków transportu na poziomie danych;
32. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji, a także rządów i parlamentom państw członkowskich.