

Czwartek, 19 stycznia 2017 r.

P8_TA(2017)0009

Logistyka w UE oraz transport multimodalny w nowych korytarzach TEN-T**Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 19 stycznia 2017 r. w sprawie logistyki w UE i transportu multimodalnego w nowych korytarzach TEN-T (2015/2348(INI))**

(2018/C 242/04)

Parlament Europejski,

- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 9 września 2015 r. w sprawie wdrożenia białej księgi w dziedzinie transportu z 2011 r.: podsumowanie i dążenie w kierunku mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju ⁽¹⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 2 grudnia 2015 r. w sprawie zrównoważonej mobilności w miastach ⁽²⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 4 września 2008 r. w sprawie transportu towarowego w Europie ⁽³⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 5 września 2007 r. w sprawie logistyki transportu towarowego w Europie – klucz do zrównoważonej mobilności ⁽⁴⁾,
- uwzględniając rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 ⁽⁵⁾ oraz rozporządzenie (UE) nr 1316/2013 ⁽⁶⁾,
- uwzględniając rozporządzenie (UE) nr 913/2010 ⁽⁷⁾,
- uwzględniając białą księgę Komisji pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011)0144),
- uwzględniając komunikat Komisji pt. „Przyspieszenie przechodzenia Europy na gospodarkę niskoemisyjną” (COM(2016)0500),
- uwzględniając komunikat Komisji pt. „Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej” (COM(2016)0501),
- uwzględniając komunikat Komisji pt. „Zwiększenie europejskich inwestycji na rzecz zatrudnienia i wzrostu gospodarczego: w kierunku drugiego etapu funkcjonowania Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych i nowego Europejskiego Planu Inwestycji Zewnętrznych” (COM(2016)0581),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 16 lutego 2016 r. pt. „Strategia UE dotycząca skroplonego gazu ziemnego i magazynowania gazu” (COM(2016)0049),
- uwzględniając deklarację ministerialną z Rotterdamu z dnia 20 czerwca 2016 r. w sprawie wdrożenia transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) ⁽⁸⁾,
- uwzględniając dokumenty tematyczne przygotowane przez koordynatorów europejskich w sprawie korytarzy TEN-T na dni TEN-T w Rotterdamie w 2016 r. ⁽⁹⁾,
- uwzględniając plany prac nad korytarzem opracowane przez europejskich koordynatorów korytarza TEN-T,

⁽¹⁾ Teksty przyjęte, P8_TA(2015)0310.

⁽²⁾ Teksty przyjęte, P8_TA(2015)0423.

⁽³⁾ Dz.U. C 295 E z 4.12.2009, s. 79.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 187 E z 24.7.2008, s. 154.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 129.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22.

⁽⁸⁾ <https://english.eu2016.nl/documents/publications/2016/06/20/ministerial-declaration-on-implementing-ten-t>.

⁽⁹⁾ <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/doc/2016-06-20-ten-t-days-2016/issues-papers.pdf>.

Czwartek, 19 stycznia 2017 r.

- uwzględniając przestawione przez Trybunał Obrachunkowy sprawozdanie specjalne nr 08/2016: Kolejowy transport towarowy w UE: wciąż nie na właściwym torze ⁽¹⁾,
 - uwzględniając art. 52 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych oraz opinię Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności (A8-0384/2016),
- A. mając na uwadze, że nowoczesny wydajny transport i logistyka mają kluczowe znaczenie dla skutecznego funkcjonowania rynku wewnętrznego UE i są istotne dla zapewnienia konkurencyjności, tworzenia nowych możliwości w zakresie przedsiębiorczości i zatrudnienia oraz ochrony środowiska i łagodzenia zmian klimatu poprzez obniżanie emisji dwutlenku węgla w transporcie;
- B. mając na uwadze, że trzeci cel białej księgi Komisji w sprawie transportu zakłada przeniesienie do 2030 r. 30 % transportu drogowego na odległość większą niż 300 km na bardziej zrównoważone środki transportu, takie jak kolej i transport wodny, a do 2050 r. ponad 50 % tego transportu, co wymaga także budowy odpowiedniej infrastruktury; mając na uwadze, że europejska polityka transportowa i TEN-T mogą znacząco przyczynić się do realizacji celów Unii w dziedzinie klimatu oraz celów wyznaczonych w porozumieniu paryskim COP 21;
- C. mając na uwadze, że dalekosiężna unijna polityka logistyczna powinna dążyć do wspierania sektora logistycznego w utrzymaniu jego globalnej konkurencyjności i wkładu we wzrost gospodarki UE w świetle zmieniających się tendencji gospodarczych, społecznych i technologicznych oraz powiązań handlowych na świecie;
- D. mając na uwadze, że celem polityki dotyczącej TEN-T jest umożliwienie wydajnego, inteligentnego i zrównoważonego transportu, mając też na uwadze, że logistyka oraz multimodalne rozwiązania transportowe zorientowane na przyszłość wymagają w szczególnym stopniu współpracy międzysektorowej;
- E. mając na uwadze konieczność uznania za priorytet multimodalnych połączeń transportowych między portami, lotniskami, platformami multimodalnymi i głównymi korytarzami transportowymi TEN-T oraz innymi sekcjami w celu wspierania gospodarki unijnej i tworzenia miejsc pracy;
- F. mając na uwadze, że główne korytarze TEN-T stymulują synergię dzięki większemu naciskowi na terminale i węzły miejskie, a także poprzez stosowanie inteligentnych i wykorzystujących czyste paliwa systemów transportowych, mając też na uwadze, jak ważna jest również uzupełniająca funkcja dostępowa sieci kompleksowej;
- G. mając na uwadze, że nadal występują duże różnice w poziomie wydajności i efektywności transportu w państwach członkowskich, będące pochodną ich siły gospodarczej i roli przemysłu w skali państwa, a także warunków geograficznych, jakości infrastruktury i gęstości zaludnienia;
- H. mając na uwadze, że wraz z dronami transportowymi powstają nowe możliwości przewozu towarów w łańcuchu logistycznym, mając też jednak na uwadze fakt, że do pełnego wykorzystania ich potencjału konieczna jest zharmonizowana podstawa prawna oraz płynne powiązanie z tradycyjnymi rodzajami transportu, aby zagwarantować konkurencyjność Unii Europejskiej w przyszłości;
- I. mając na uwadze fakt, że obecny poziom realizacji korytarzy priorytetowych uzgodnionych w ramach europejskiej sieci transportowej mogłoby bardzo korzystnie wpłynąć na gospodarkę krajów poważnie dotkniętych kryzysem gospodarczym;
- J. mając na uwadze stwierdzone problemy z transportem towarowym związane z różnicami napięcia w połączeniach transgranicznych;
- K. mając na uwadze, że przepisy transportowe są obecnie powiązane z rodzajem transportu i podlegają kompetencjom różnych organów międzynarodowych (takich jak Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) czy Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO));

⁽¹⁾ http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_PL.pdf

Czwartek, 19 stycznia 2017 r.

Logistyka UE i potrzeba dodatkowych środków w programie TEN-T

1. podkreśla znaczenie zapewnienia swobodnego przepływu osób, towarów i usług, w tym poprzez efektywny i zrównoważony system transportu towarowego, aby zagwarantować rozwój rynku wewnętrznego, dobrobyt oraz spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną UE;

2. uważa, że sprawny unijny system infrastruktury przyniesie korzyści sektorowi logistyki – a przez to także korzyści dla rozwoju regionalnego i wzrostu gospodarczego regionów – wyłącznie wtedy, gdy zostanie wdrożony spójnie z unijnym prawodawstwem oraz już przyjętą polityką w zakresie TEN-T; apeluje do państw członkowskich o poprawną transpozycję tego prawodawstwa do prawa krajowego, bez stwarzania przeszkód dla swobodnej wymiany towarów; apeluje do państw członkowskich o wzmożenie starań w celu stosowania i respektowania prawodawstwa europejskiego oraz o powstrzymanie się od wprowadzania nowych barier; wzywa Komisję, aby wносиła do Trybunału Sprawiedliwości sprawy przeciwko tym państwom członkowskim, które opóźniają lub zmieniają wdrażanie prawa UE, oraz aby pobudziła działania wszystkich innych właściwych podmiotów, aby uniknąć takich opóźnień lub zmian;

3. wyraża zaniepokojenie negatywnym wpływem, jaki na sektor logistyki – a przez to także na rozwój regionalny i wzrost gospodarczy regionów – ma zamykanie granic wewnętrznych z powodu kryzysu uchodźczego i zagrożenia terrorystycznego w Unii Europejskiej; apeluje do państw członkowskich i Komisji, aby proponując takie środki, w miarę możliwości nie dopuszczały do strat ubocznych w przepływie towarów; wzywa Komisję do wszczęcia postępowań dyscyplinarnych przeciwko państwom członkowskim, które uniemożliwiają swobodny przepływ poprzez umyślne zapobieganie przepływowi towarów;

4. podkreśla, że logistyka odgrywa kluczową rolę – która nie jest w dostatecznym stopniu uznawana – w zapewnianiu efektywnego i zrównoważonego transportu towarowego w UE; podkreśla potrzebę opracowania odnowionej strategii UE na rzecz logistyki towarowej:

- uwzględniającej nową politykę infrastrukturalną TEN-T,
- dążącej do dalszego zmniejszania barier regulacyjnych, operacyjnych i technicznych,
- opracowanej z myślą o zapewnieniu optymalnego wykorzystania zasobów,
- mającej na celu stosowanie i wdrażanie nowych technologii i rozwiązań innowacyjnych, które wzmocnią wyniki sektora i przyspieszą przejście na bezpieczny oraz niskoemisyjny system transportowy;
- mającej na celu poprawę łączności i rozwój infrastruktury w tych obszarach, na których jej brakuje;
- promującej i wspierającej europejski sektor dostaw kolejowych oraz pobudzającej europejską politykę reindustrializacji kolei, przyjąwszy perspektywę obustronnych korzyści obejmujących zarówno poprawę zrównoważonego charakteru logistyki w UE, jak i poprawę konkurencyjności wyrobów kolejowych na rynku światowym;
- uwzględniającej od samego początku drony jako przyszłe środki transportu;
- promującej dalszy rozwój badań naukowych i kształcenia akademickiego w obszarze transportu i logistyki; oraz
- prezentującej niezależną analizę naukową informującą wyczerpująco o tym, w jakim zakresie przewozy drogowe towarów można zastąpić transportem szynowym i wodnym śródlądowym w okresie do roku 2030 i do roku 2050 oraz przy jakich kosztach, a także w jakim wymiarze można uniknąć dzięki temu szkód środowiskowych, takich jak hałas i zanieczyszczenie powietrza;

5. podkreśla, że realizacja sieci TEN-T – ze szczególnym naciskiem na połączenia transgraniczne oraz w uzgodnionym terminie ukończenia, tj. do 2030 r. – wyeliminuje wąskie gardła, poprawi interoperacyjność między różnymi rodzajami transportu oraz przyczyni się do realizacji zintegrowanego multimodalnego transportu towarowego w UE; przypomina, że należy opracować krajowy plan dotyczący sieci kompleksowej, spójnej z siecią główną, w celu zintegrowania sieci z infrastrukturą krajową, regionalną i lokalną, co powinno zostać ukończonych najpóźniej do 2050 r.;

6. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że w ramach koncepcji korytarzy sieci bazowej większy nacisk kładzie się na poprawę jakości węzłów transportowych i ich połączeń jako ostatecznych celów podróży w celu wskazania i pokonania ograniczeń dla interoperacyjności, wzmocnienia i zwiększenia poziomu innowacyjności rozwiązań teleinformatycznych, a także w celu likwidacji innych luk (fizycznych, technicznych lub organizacyjnych), które mogą utrudniać płynne świadczenie usług logistyki towarowej;

Czwartek, 19 stycznia 2017 r.

7. przypomina w tym kontekście o znaczeniu węzłów miejskich, obejmujących znaczną część rodzajów transportu (porty, system logistyczny lotnisk, węzły komunikacyjne, terminale itd.) i w których odbywa się przeładunek i dystrybucja na ostatnim etapie podróży, ponieważ mają one kluczowe znaczenie dla całego łańcucha logistycznego i wymagają wzmożonej uwagi w celu zapewnienia płynnej logistyki miejskiej; podkreśla znaczenie inwestowania w te węzły miejskie oraz promowania połączeń kolejowych z zakładami przemysłowymi i sprawniejszych wzajemnych połączeń sieci kolejowej z portami morskimi, portami śródlądowymi i węzłami położonymi w głębi lądu; zwraca się do Komisji o priorytetowe traktowanie tych inwestycji w ramach rewizji instrumentu „Łącząc Europę” w 2017 r.;

8. zwraca uwagę na fakt, że brak skutecznej harmonizacji i terminowego wdrożenia przez państwa członkowskie, a także sprawdliwej politycznej współpracy między sąsiadującymi państwami członkowskimi może utrudniać realizację projektów transgranicznych; z zadowoleniem przyjmuje coraz większe zainteresowanie instytucji UE wspieraniem transgranicznej infrastruktury kolejowej i obiektów, szczególnie transgranicznych regionalnych powiązań kolejowych mających istotne znaczenie i prezentujących wartość dodaną UE; podkreśla konieczność uzupełnienia brakujących ogniw infrastruktury kolejowej w regionach przygranicznych, aby umożliwić wydajny i sprawny transport kolejowy; zwraca się do Komisji, europejskich koordynatorów i innych zainteresowanych stron o przykładanie takiej samej wagi do dużych i małych projektów TEN-T, a także do ich potencjalnych krótko-, średnio- i długofalowych korzyści; zachęca uczestników do maksymalizacji krótkofalowych korzyści; zachęca też Komisję do ułatwienia objęcia ich finansowaniem z instrumentu „Łącząc Europę”;

9. uważa, że chociaż sieć kompleksowa jest głównie odpowiedzialnością państw członkowskich, aby nie wykluczać łączności pewnych obszarów UE, obie warstwy TEN-T mają kluczowe znaczenie dla logistyki UE, zapewniając kapilarność sieci bazowej i dystrybucję na ostatnim etapie dostawy; stoi na stanowisku, że sieci regionalne nie powinny pozostawać poza perspektywą europejską, w tym pod względem środków finansowych i regulacyjnych, w szczególności tych dotyczących dostępu do sieci kolejowej, przydziałów czasowych i opłat; podkreśla, że potrzebne jest uzupełnienie brakujących ogniw infrastruktury kolejowej w regionach przygranicznych, aby umożliwić wydajny i sprawny transgraniczny transport kolejowy;

10. zwraca uwagę na kluczową rolę multimodalności w logistyce towarowej i wzywa w związku z tym do większego uwzględnienia platform multimodalnych w planowaniu państw członkowskich, a także w dalszym rozwijaniu korytarzy;

11. zauważa, że rozkład dużej liczby węzłów i ruch towarowy w sieci TEN-T obejmuje gęsto zaludnione obszary i gęste sieci, w tym strefy transgraniczne, które współdzielą przepustowość z ruchem osobowym; uważa, że konieczna jest optymalizacja sposobów kształtowania infrastruktury towarowej w sieci TEN-T, w szczególności na wysoce zatłoczonych obszarach, aby uwzględnić innowacyjne strategie logistyki miejskiej; apeluje do Komisji o to, by wraz z koordynatorami europejskimi dokonała oceny postępów w realizacji projektów oraz wezwała państwa członkowskie do wywiązywania się ze swoich zobowiązań; apeluje też do Komisji o dokonanie ponownej oceny metodologii i kryteriów tworzenia sieci towarowych oraz o zadbanie o to, aby inwestowano zwłaszcza w alternatywne szlaki towarowe z mniej przeciążonymi węzłami, terminalami, lotniskami i portami, uwzględniając również ochronę środowiska i redukcję hałasu;

12. ubolewa, że zbyt często krajowe plany infrastrukturalne państw członkowskich są uzgadniane bez odwołania się do celów TEN-T; wzywa Komisję do zbadania powodów takiego braku współpracy oraz do zwiększenia koordynacji między dwoma poziomami planowania, a także sugeruje dodanie do europejskiego semestru rozdziału dotyczącego nadzoru nad jego spójnością i jednoznaczną skutecznością, przy wykorzystaniu odpowiednich środków naprawczych; apeluje do Komisji, aby traktowała priorytetowo projekty państw członkowskich zgodne z TEN-T i koncentrowała swoje działania na projektach posiadających większą europejską wartość dodaną, a także aby monitorowała transgraniczne projekty transportowe; wzywa państwa członkowskie do podejmowania decyzji w sprawie krajowych planów infrastrukturalnych zgodnie z celami TEN-T;

13. zauważa, że państwa członkowskie doświadczające trudności gospodarczych i budżetowych nie są w stanie współfinansować projektów towarowych wskutek ścisłej interpretacji paktu stabilności i wzrostu; popiera optymalne wykorzystanie programów oferujących finansowanie publiczne i prywatne, także w świetle łączenia instrumentu „Łącząc Europę” oraz programu „Horyzont 2020” z Europejskim Funduszem na rzecz Inwestycji Strategicznych i innymi instrumentami finansowymi; opowiada się za wyłączeniem projektów realizowanych w ramach instrumentu „Łącząc Europę” z obliczania długu publicznego; wzywa Komisję do przygotowania analizy, czy takie działanie mogłoby przynieść znaczne zwiększenie inwestycji w infrastrukturę towarową;

Czwartek, 19 stycznia 2017 r.

14. uważa, że efektywny system logistyczny UE wymaga dalszej koordynacji poza fizycznymi połączeniami oraz sprawnie funkcjonującej sieci TEN-T; apeluje do Komisji, by uczyniła logistykę integralną częścią korytarzy sieci bazowej, zacieśniła koordynację z krajowymi, regionalnymi i lokalnymi organami władzy oraz, w tym kontekście, skupiła się również na wzajemnych połączeniach między poszczególnymi korytarzami a regionalnymi i miejskimi sieciami transportu towarowego; apeluje do Komisji o wzmocnienie obszaru działań koordynatorów europejskich TEN-T, tak aby przyjęli oni perspektywę wykraczającą poza zasięg geograficzny korytarzy podlegających poszczególnym koordynatorom oraz realizowali przekrojową politykę, w tym w dziedzinie multimodalności i efektywnej logistyki towarowej; apeluje do Komisji o dokonywanie co dwa lata oceny tych prac dotyczących logistyki i multimodalności;

15. uważa, że niski poziom konserwacji sieci może wpłynąć na zrównoważony charakter i wydajność infrastruktury TEN-T; podkreśla, że infrastruktura transportowa wymaga nie tylko remontów i modernizacji, lecz także regularnej konserwacji; zauważa z zaniepokojeniem, że utrzymujące się ignorowanie przez zarządców infrastruktury i państwa członkowskie kwestii konserwacji infrastruktury obniża konkurencyjność poszczególnych linii (ograniczenia prędkości, niezawodność, bezpieczeństwo), w szczególności w przypadku kolei, prowadząc w niektórych przypadkach do zamknięcia tych linii; apeluje do Komisji i państw członkowskich, a także Europejskiego Banku Inwestycyjnego, o analizę nowych programów finansowania, aby ułatwić inwestowanie w konserwację sieci;

16. zwraca się do Komisji o regularne informowanie Parlamentu Europejskiego o wnioskach i środkach podjętych w ramach Forum Cyfrowego Transportu i Logistyki w celu dalszego wspierania cyfryzacji transportu towarów i logistyki towarowej; apeluje o kontynuowanie prac Forum, dopóki będzie ono użyteczne;

17. podkreśla konieczność zadbania o to, by planowana infrastruktura spełniała rzeczywiste potrzeby zrównoważonej logistyki oraz by nie stanowiła niezrównoważonego obciążenia dla środowiska; podkreśla w tym kontekście, że przy planowaniu i wdrażaniu projektów TEN-T należy w dużo większym stopniu uwzględnić ochronę różnorodności biologicznej i realizację celów UE w zakresie ochrony gatunków;

Dalsze uproszczenie i nowe ramy na rzecz cyfryzacji

18. podkreśla pilną potrzebę większego uproszczenia dokumentów oraz procedur administracyjnych i celnych we wszystkich rodzajach transportu i na wszystkich etapach łańcuchów logistycznych; wzywa Komisję i państwa członkowskie, w ramach porozumienia w sprawie lepszego stanowienia prawa, do przeanalizowania zbędnego prawodawstwa UE dotyczącego transportu i mobilności, do monitorowania krajowych, regionalnych i lokalnych przepisów, które mogą być niezgodne z prawem Unii, oraz w przypadku zidentyfikowania takich problemów – do jak najszybszej harmonizacji tych przepisów z unijnym prawodawstwem; domaga się, aby Komisja składała roczne sprawozdania z postępów w tej dziedzinie;

19. wzywa Komisję do zaproponowania do końca 2017 r. cyfrowych ram na rzecz elektronicznej wymiany informacji i zarządzania transportem w transporcie multimodalnym (e-freight), mając na celu ułatwienie uproszczonego, elektronicznego, niezakłóconego, przejrzystego, zabezpieczonego i pewnego przepływu informacji między przedsiębiorstwami, klientami i organami, w oparciu o ustanowione już usługi (takie jak SafeSeaNet, RFD, e-Manifest, RIS, TAF, ITS); apeluje do Komisji o zapewnienie zharmonizowanego stosowania e-dokumentów transportowych i systemów zwalczania nadużyć finansowych, a także cyberbezpieczeństwa;

20. apeluje do państw członkowskich o zasadnicze akceptowanie elektronicznych dokumentów transportowych oraz o bezzwłoczne ratyfikowanie i stosowanie protokołu w sprawie elektronicznych listów przewozowych (e-CMR);

21. podkreśla znaczenie innowacji w stosowaniu nowych technologii, takich jak cyfryzacja (np. elektroniczne listy przewozowe) czy dostęp do danych i wymiany danych, przy jednoczesnym utrzymaniu wysokiego poziomu cyberbezpieczeństwa i ochrony danych, co sprzyja efektywniejszym rozwiązaniom transportowym i logistycznym, pod warunkiem zapewnienia interoperacyjności oraz równego i niedyskryminującego dostępu; wzywa Komisję do opracowania propozycji mających zapewnić integrację, dostępność i ochronę danych leżących u podstaw logistyki i transportu towarowego;

22. w perspektywie zapewnienia niedyskryminującego traktowania podczas wymiany informacji drogą cyfrową wzywa Komisję i państwa członkowskie do opracowania systemu inwestycji w celu zagwarantowania wstępnego szkolenia informatycznego i szkolenia dotyczącego stałej aktualizacji platform wykorzystywanych do wymiany danych;

Czwartek, 19 stycznia 2017 r.

23. podkreśla rolę, jaką badania i innowacje mogą odegrać w rozwoju logistyki zrównoważonej z punktu widzenia środowiska oraz zdigitalizowanej, a także w zapewnieniu większej interoperacyjności i wzajemnego połączenia systemów i usług informatycznych;

24. podkreśla potrzebę dalszego rozwoju systemów informacyjno-komunikacyjnych, przy pełnym wdrożeniu europejskich systemów nawigacji satelitarnej Galileo i EGNOS oraz powiązanych systemów zarządzania ruchem i systemów informacyjnych we wszystkich rodzajach transportu i logistyki, uruchamiając wszystkie dostępne narzędzia finansowe na rzecz wspierania inwestycji prywatnych;

25. apeluje do państw członkowskich o zapewnienie sprawnych procedur administracyjnych w celu przyspieszenia realizacji korytarzy TEN-T; zwraca się do Komisji o zadbanie o to, by zasady dotyczące paktu stabilności i wzrostu, pomocy państwa oraz rynków finansowych nie wpływały niekorzystnie na inwestycje;

Kształtowanie europejskiego systemu transportowego z logistyką jako centralnym punktem i inwestowanie w niego

26. podkreśla potrzebę zapewnienia wystarczającego unijnego finansowania dla realizacji sieci TEN-T poza obecnymi wieloletnimi ramami finansowymi; oczekuje, że Komisja przedstawi w 2017 r. śródkresowy przegląd instrumentu „Łącząc Europę”, proponując usprawnienie środków i zasobów na rzecz realizacji projektów priorytetowych w należytym terminie; nalega na stosowanie zasady „wykorzystaj lub strać”, zgodnie z którą niewykorzystane środki instrumentu „Łącząc Europę” są udostępniane w kolejnych zaproszeniach do składania wniosków; wzywa Komisję do rozważenia wniosku dotyczącego konkretnych zaproszeń do składania wniosków w dziedzinie logistyki w 2017 r., z uwzględnieniem transportu multimodalnego oraz rozwiązań towarowych i cargo w węzłach miejskich, w tym transportu innowacyjnego i alternatywnego (np. drony, pojazdy cargo napędzane paliwami alternatywnymi, rowery itp.);

27. zwraca się do Komisji, aby wezwała państwa członkowskie do poczynienia koniecznych inwestycji w celu ukończenia budowy połączeń między głównymi korytarzami w UE;

28. przypomina o znaczeniu węzłów miejskich w całym łańcuchu logistycznym, jako że właśnie w nich odbywa się znaczna część przeładunku i dystrybucji na ostatnim etapie; zachęca państwa członkowskie, Komisję i wykonawców projektów do zwrócenia szczególnej uwagi w zakresie korytarzy sieci bazowej TEN-T na skoordynowaną realizację projektów promujących multimodalność w logistyce towarowej, w szczególności projektów dotyczących węzłów komunikacyjnych, platform logistycznych i węzłów miejskich, w oparciu o obecne i przyszłe zapotrzebowanie na transport i odpowiednio ustalone priorytety w zakresie oddziaływania w wymiarze lokalnym, transgranicznym i całych korytarzy;

29. uważa, że niezawodność, częstotliwość, elastyczność, ukierunkowanie na klienta, czas transportu oraz cena są głównymi czynnikami, jakie wysyłający biorą pod uwagę, podejmując decyzję o wyborze rodzaju dostępnego transportu;

30. uważa, że skuteczny system logistyki powinien być też ukierunkowany na przyszłe technologie udostępniające szybkie, przyjazne dla środowiska i wydajne sposoby transportu towarów; podkreśla potencjał i rosnącą rolę automatyzacji oraz autonomiczności transportu dla logistyki, co obejmuje pojazdy automatyczne, drony i zdalnie sterowane roboty;

31. apeluje do Komisji, by w pełni uwzględniła automatyzację i jej wpływ na swoją strategię logistyczną, zapewniając jej sprawne i skuteczne włączenie do TEN-T, oraz by wspierała badania nad rozwojem tych kluczowych technologii oraz inwestowanie w nie;

32. zwraca uwagę na potencjał, jaki z punktu widzenia logistyki ma automatyczny i autonomiczny transport oraz zdalnie sterowane statki powietrzne (drony); apeluje o środki zapewniające – podczas wdrażania inteligentnych systemów transportowych w sieci – niezakłócone współwystępowanie automatycznych pojazdów i sieci z konwencjonalnymi pojazdami i narażonymi na niebezpieczeństwo użytkownikami dróg; jest zdania, że przyszły rozwój i powszechne stosowanie zdalnie sterowanych robotów i statków powietrznych (dronów) jest zwiastunem nowych, szybkich, przyjaznych dla środowiska i wydajnych form transportu towarów; wzywa Komisję do opracowania nowej strategii umożliwiającej efektywne włączenie dronów do programu TEN-T oraz zredagowania na ten temat przewodnika dla państw członkowskich;

Czwartek, 19 stycznia 2017 r.

33. zwraca się do Komisji o rozpatrzenie skutków, jakie upowszechnianie strategii „dokładnie na czas” ma na środowisko w związku ze wzrostem ruchu pojazdów;

34. podkreśla konieczność integracji obustronnych przepływów w ramach logistyki dystrybucyjnej i logistyki zwrotnej w celu zmniejszenia ogólnego wolumenu ruchu pojazdów, również w związku ze stopniowym przechodzeniem na gospodarkę o obiegu zamkniętym;

Pilna i efektywniejsza integracja rodzajów transportu

35. podkreśla, że należy dołożyć większych starań, aby zrewitalizować kolej i wzmocnić szlaki żeglugi śródlądowej, co powinno być priorytetem unijnej strategii zrównoważonego transportu; stwierdza, że od początku kryzysu gospodarczego w szczególności koleje niezmiennie tracą swój udział w rynku, w związku z czym uważa, że państwa członkowskie i Komisja powinny zaproponować nowe i niedyskryminujące inicjatywy wspierające rozwój tego sektora w Europie;

36. wzywa Komisję do wspierania konkurencyjności towarowego transportu kolejowego, poprzez w pełni interoperacyjne i wzajemnie połączone sieci kolejowe i zapewnienie przedsiębiorstwom równego dostępu, oraz do uczynienia tego samego w przypadku śródlądowych dróg wodnych, transportu rzeczno-morskiego, morskiego i lotniczego, co umożliwi wszystkim rodzajom transportu działanie na równych warunkach, a także wzywa Komisję do promowania transportu multimodalnego i intermodalnego;

37. postrzega europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) jako udany europejski projekt na rzecz promowania przewozów towarowych w sektorze kolejowym i z zadowoleniem przyjmuje wysiłki mające na celu przyspieszenie jego wdrożenia poprzez ustanowienie kluczowych kroków dla każdego korytarza; zdaje sobie sprawę z ograniczeń wpływających na finansowanie wielonarodowych, wielopoziomowych projektów ERTMS; zwraca się do Komisji i Europejskiego Centrum Doradztwa Inwestycyjnego o przedstawienie konkretnych rozwiązań finansowania, aby ułatwić dostęp do finansowania w ramach Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS) na wdrażanie ERTMS, zarówno w zakresie infrastruktury, jak i lokomotyw;

38. uważa, że przeszkody i ograniczenia dotyczące interoperacyjności zostaną znacząco zmniejszone dzięki stosowaniu dyrektywy w sprawie interoperacyjności przez wszystkie państwa członkowskie; podkreśla dodatkowo, że środki miękkie, takie jak interoperacyjny tabor kolejowy (niskie wagony, lokomotywy o zmiennym rozstawie kół itp.) również mogą przyczynić się do złagodzenia ograniczeń dotyczących interoperacyjności; apeluje, aby w ramach Shift2Rail przeanalizować rynek UE i przyszłe scenariusze rozwoju sytuacji oraz aby zachęcać do udostępniania miękkiej infrastruktury wielofunkcyjnej i rozwiązań dotyczących taboru kolejowego w celu wspierania transportu multimodalnego i kombinowanego;

39. podkreśla potrzebę wzmocnienia transportu kombinowanego i modernizacji obecnych przepisów UE, w tym tych dotyczących wewnątrzspółnotowego kabotażu i dokumentów transportowych, aby były one jasne, zrozumiałe i wykonalne dla organów; z zadowoleniem przyjmuje zobowiązanie Komisji do przeprowadzenia przeglądu dyrektywy Rady 92/106/EWG i wzywa do niezwłocznego przedstawienia tego przeglądu;

40. wzywa Komisję i państwa członkowskie – bez narażania ogólnego bezpieczeństwa – do wprowadzenia silniejszych i skuteczniejszych środków i zachęt skłaniających przedsiębiorstwa kolejowe do zmniejszania hałasu kolejowego transportu towarowego ze względu na jego szkodliwy wpływ na zdrowie, mając szczególnie na uwadze, że prawie siedem milionów osób w UE jest narażonych na hałas kolejowy, którego poziom przewyższa dopuszczalne wartości, zwłaszcza na obszarach miejskich; w tym kontekście wzywa Komisję do wprowadzenia limitów emisji hałasu w kolejowym transporcie towarowym;

41. uważa, że należy zachęcać do przechodzenia na transport kolejowy i wodny, ponieważ te rodzaje transportu odciążają zakorkowane drogi i w porównaniu do transportu drogowego w mniejszym stopniu zanieczyszczają środowisko;

42. zauważa, że śródlądowe drogi wodne muszą odgrywać większą rolę jako centra logistyczne w obsłudze portów morskich, w szczególności poprzez transport towarów w głąb lądu i łączenie europejskich mórz;

Czwartek, 19 stycznia 2017 r.

43. z zadowoleniem przyjmuje pierwsze kroki Komisji na drodze do wprowadzenia norm paliwowych dla ciężkich pojazdów ciężarowych (HCV) i limitów CO₂, a także celu redukcji emisji gazów cieplarnianych dla sektora towarowego transportu drogowego w oparciu o porozumienia paryskie; jest zdania, że środki wymagające przeglądu infrastruktury i norm operacyjnych sieci TEN-T należy rozpatrywać wyłącznie w przypadku, gdy alternatywy takie jak ograniczenie pustych przebiegów, lepsze wykorzystanie i dostępność paliw, lepsza logistyka i napędy nie mogłyby doprowadzić do zwiększenia efektywności przy mniejszym wpływie na infrastrukturę i środowisko;

44. zwraca się do Komisji o dokonanie oceny wykonalności wprowadzenia jednolitej i wspólnej metody pomiarów emisji gazów cieplarnianych w całym łańcuchu dostaw i w odniesieniu do wszystkich rozwiązań w zakresie transportu modalnego;

45. zwraca się do Komisji o propagowanie rozwoju elektrycznych i alternatywnie napędzanych środków transportu i niezbędnej infrastruktury w całej sieci TEN-T, a zwłaszcza w centrach miast, o propagowanie rozwoju innowacyjnych systemów transportu, obejmujących przykładowo wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub odnawialnych źródeł energii, a także rozwoju alternatywnych paliw i odpowiedniej infrastruktury; podkreśla, że korzystanie z elektrycznych lekkich pojazdów dostawczych w tzw. logistyce na ostatnim odcinku drogi zmniejsza ogólną emisję CO₂, a w szczególności lokalną emisję zanieczyszczeń i hałasu, oraz przyczynia się do ulepszenia jakości powietrza w miastach; w związku z tym podkreśla, że w węzłach logistycznych potrzebna jest infrastruktura służąca do ładowania baterii elektrycznych;

46. uważa, że konieczne są dalsze działania zmierzające do uczynienia transportu drogowego efektywniejszym i bardziej przyjaznym dla środowiska w łańcuchu logistycznym; proponuje złagodzenie ograniczeń w zakresie poruszania się załadowanych ciężkich pojazdów ciężarowych napędzanych czystymi paliwami alternatywnymi spełniającymi najwyższe normy emisji, hałasu, bezpieczeństwa i normy społeczne, a także zapewnienie takim pojazdom ciągłości i w pełni wydajnej logistyki w korytarzach sieci bazowej; nalega, aby korytarze sieci bazowej były szeroko wyposażone w przynajmniej alternatywne stacje paliw i bezpieczne strefy parkowania pojazdów ciężarowych, w tym niezbędną infrastrukturę umożliwiającą zawodowym kierowcom spędzanie wymaganego czasu odpoczynku w przyzwoitych warunkach;

47. uważa, że wdrażanie bardziej ekologicznych układów napędowych w transporcie towarowym należy wspomagać skoordynowaną i pilną budową infrastruktury dla paliw alternatywnych w korytarzach TEN-T zgodnie z unijnymi przepisami;

48. podkreśla znaczenie lepszego zapewniania oraz dostępu do informacji na temat unijnych usług multimodalnych i logistycznych, w szczególności dla MSP, które mają ograniczony dostęp do tych informacji; apeluje do Komisji, aby we współpracy z operatorami sieci i państwami członkowskimi ułatwiła wymianę informacji na temat obecnych porozumień, narzędzi, konwencji, przepisów i najlepszych praktyk dotyczących transportu multimodalnego w UE, a także aby udostępniła w internecie odnośny informator pomagający podmiotom gospodarczym;

49. zauważa, że cyfryzacja usług ma do odegrania rolę w propagowaniu bardziej przyjaznych dla środowiska rozwiązań transportowych; wzywa w związku z tym Komisję do ułatwienia – również poprzez spójne podejście ustawodawcze na szczeblu UE – dostępu do danych oraz wymiany danych dotyczących przepływów ruchu w korytarzach i korzystania z transportu multimodalnego, szczególnie z myślą o MSP, oraz do większego zaangażowania operatorów lokalnych i władz publicznych w ten sektor, w celu poprawy zarządzania łańcuchem dostaw i bardziej skutecznego wykorzystania zasobów i infrastruktury, w tym również przez wymianę dobrych praktyk; podkreśla, że dostęp do danych o przepływach ruchu dla podmiotów takich jak dostawcy map cyfrowych i usług nawigacyjnych jest kluczowy dla umożliwienia transportu intermodalnego, skuteczniejszego wyznaczania tras, automatycznego kierowania pojazdami i inteligentnego transportu, a także dla systemu jazdy w kolumnie pojazdów w drogowym transporcie towarowym (ten ostatni model umożliwia lepsze wykorzystanie działania sił aerodynamicznych, a tym samym zmniejszenie emisji i zwiększenie przepustowości dróg);

50. zaleca obowiązkowe wyposażanie wszystkich nowych rodzajów pojazdów służących do przewozu towarów w blokadę antyalkoholowe, z nieznacznym, popartym naukowo przedziałem tolerancji pomiaru;

Lepsze wykształcenie i warunki pracy w celu przyciągnięcia nowych profesjonalistów

51. zauważa, że warunki życia i pracy pracowników w łańcuchu logistycznym znacząco pogorszyły się w ostatnich latach, przez co sektor ten jest mniej atrakcyjny dla nowych pokoleń, w szczególności dla mobilnych pracowników;

Czwartek, 19 stycznia 2017 r.

52. zauważa z niepokojem, że sektor logistyki stoi w obliczu problemu niedoboru siły roboczej, rozwój technologiczny w nadchodzących latach przyniesie kolejne wyzwania, a powolne dostosowywanie siły roboczej do nowych technologii, w tym technologii cyfrowych, może osłabić wyniki tego sektora; apeluje do Komisji o zidentyfikowanie potrzeb w zakresie szkolenia i uczenia się na szczelbu UE oraz zdefiniowanie warunków pracy, kosztów i barier, które zniechęcają siłę roboczą do zatrudniania się w sektorze transportu, oraz o pilne zaproponowanie działań mających na celu zwiększenie atrakcyjności tego sektora dla młodych ludzi i przyszłych pokoleń; postrzega to jako możliwość zwiększenia odsetka kobiet – w tym poprzez środki dyskryminacji pozytywnej – oraz liczby nowych pracowników – w tym obywateli państw trzecich – na rynku pracy w sektorze transportu; uważa też, że strategiczne inwestycje w kształcenie i lepsze warunki zatrudnienia powinny obejmować inicjatywy w dziedzinie rozwoju wiedzy w sektorze publicznym w celu lepszego uwzględniania zagadnień dotyczących towarów w planowaniu społecznym i rozwoju obiektów demonstracyjnych i testowych, umożliwiającymi wykorzystywanie i testowanie w rzeczywistych warunkach rezultatów prac naukowo-badawczych i innowacji związanych z towarami i logistyką;

53. wzywa Komisję do oceny możliwości dokonania inwestycji finansowych w kształcenie dualne i zawodowe w sektorze transportu;

54. wzywa Komisję i państwa członkowskie do zapewnienia wystarczającej i bezpiecznej przestrzeni parkingowej w korytarzach TEN-T w celu uniknięcia nasilania się problemów z bezpieczeństwem dotyczących mobilnych pracowników sektora transportu;

55. apeluje do Komisji i państw członkowskich o uwzględnienie ostatnich zaleceń Parlamentu dotyczących społeczno-gospodarczych aspektów w sektorze transportu oraz zwalczania nieuczciwych praktyk na rynku pracy; zauważa, że przepisy dotyczące warunków socjalnych i warunków pracy muszą być zgodne z wszystkimi podstawowymi swobodami UE i nie mogą ograniczać uczciwej konkurencji ani stwarzać dodatkowych obciążeń administracyjnych;

Potrzeba lepszych informacji statystycznych dotyczących logistyki

56. podkreśla, że potrzebne są lepsze dane statystyczne dotyczące transportu intermodalnego i wyników sektora logistyki w celu usprawnienia prognozowania i przeglądu polityki oraz środków inwestycyjnych, a także dostarczania cennych informacji operatorom; wzywa Komisję do współpracy z zainteresowanymi stronami w celu opracowania ogólnounijnych ram dla danych statystycznych dotyczących transportu multimodalnego i logistyki, w tym do opracowania nowych wskaźników, lepiej odzwierciedlających rzeczywiste trendy w sektorze towarowym;

o

o o

57. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji.
