

Opinia Komitetu Regionów „Pakiet dotyczący transportu towarowego”

(2008/C 325/02)

KOMITET REGIONÓW

- Zauważa potrzebę poprawy efektywności energetycznej poprzez innowacje technologiczne i rozwijanie alternatywnych, przyjaznych dla środowiska możliwości transportu. Poprzez internalizację kosztów zewnętrznych należy zmierzać do wykorzystywania najbardziej przyjaznych dla środowiska i najracjonalniej wykorzystujących energię rodzajów transportu.
- Uważa, że w UE powinno się wprowadzić wspólny język roboczy, którym posługiwałaby się obsługa ruchu kolejowego.
- Jest zdania, że kolejowy transport towarowy w dużym stopniu korzysta z tych samych torów co transport pasażerski. Może to czasami ograniczać przepustowość oraz niezawodność obu systemów transportu, nie tylko na terenach o dużej gęstości zaludnienia, ale także w ruchu międzyregionalnym. UE powinna wspólnie z państwami członkowskimi określić takie wąskie gardła i współpracować przy ich likwidacji, dążąc do jak największego wykorzystania obecnej i przyszłej infrastruktury kolejowej. W perspektywie długoterminowej UE i państwa członkowskie powinny zachęcać do tworzenia osobnych sieci kolejowych dla transportu towarowego i pasażerskiego, w pierwszym rzędzie na obszarach o największym obciążeniu sieci, o ile przeszkodą nie będzie brak gruntów.
- Uważa, że szczególnego zainteresowania ze strony władz lokalnych wymaga planowanie transportu miejskiego, zwłaszcza systemów dostaw towarów, tak by organizacja dystrybucji miejskiej była bardziej wydajna zarówno pod względem ekologicznym, jak i ekonomicznym.
- Jest zdania, że dzięki rozwojowi i ulepszaniu portów śródlądowych, w tym infrastruktury multimodalnej, władze lokalne i regionalne mogą odgrywać istotną rolę w realizacji zrównoważonej polityki w zakresie transportu towarowego.
- Uważa, że konieczne są lepsze powiązania między rozwiązaniami kolejowymi i morskimi, które w niektórych regionach nie są jeszcze efektywne. Popiera rozwój rozwiązań logistycznych przez władze lokalne i regionalne na terytoriach śródlądowych poprzez tworzenie platform logistycznych i suchych portów, ponieważ stanowią one podstawowe narzędzie poprawy globalnego systemu dystrybucji towarów oraz sprzyjania rozwojowi i spójności terytoriów śródlądowych.

Sprawozdawca: José Macário CORREIA (PPE/PT), burmistrz Taviry

Dokumenty źródłowe

Komunikat Komisji „Agenda UE w sprawie transportu towarowego: Poprawa wydajności, integracyjności i zrównoważenia transportu towarowego w Europie”

COM(2007) 606 wersja ostateczna

Komunikat Komisji „Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego”

COM(2007) 607 wersja ostateczna

Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego „W kierunku sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym”

COM(2007) 608 wersja ostateczna

ZALECENIA POLITYCZNE

KOMITET REGIONÓW

Wprowadzenie

1. Komunikaty Komisji dotyczące transportu towarowego zostały opublikowane w związku z kwestiami o charakterze politycznym podniesionymi w białej księdze dotyczącej transportu z 2001 r. oraz z jej śródkresowym przeglądem z 2006 r. W ramach prac nad nimi zorganizowano 13 seminariów i konferencji oraz ponad 30 imprez zewnętrznych. Otrzymano 160 pisemnych opinii. Ponadto do Komisji wpłynęło ponad 500 zgłoszeń dotyczących wąskich gardeł w logistyce.

2. W przeglądzie białej księgi znajdują odbicie zmiany, które zaszły od 2001 r.: nieustanny wzrost globalizacji produkcji, brak stabilności dostaw energii, nasilenie się globalnego ocieplenia oraz rozszerzenie Unii Europejskiej o kraje Europy Środkowej i Wschodniej. W świetle tych zmian, aby sprostać nowym wyzwaniom, zaleca się rozszerzenie zakresu priorytetów i narzędzi polityki transportowej. Szczególny nacisk należy położyć na poprawę wydajności różnych form transportu, wykorzystywanych samodzielnie lub w połączeniu ze sobą (współmodalność).

Zalecenia polityczne

3. Uważa, że wyżej wymienione analizy jasno wskazują na szereg działań politycznych, które należy rozwijać:

- Należy zredukować emisję dwutlenku węgla zgodnie z protokołem z Kioto.
- Ważne jest zmniejszenie zależności od paliw kopalnych i stopniowo wprowadzać paliwa pochodzące ze źródeł odnawialnych.
- KR zauważa potrzebę poprawy efektywności energetycznej poprzez innowacje technologiczne i rozwijanie alternatywnych, przyjaznych dla środowiska możliwości transportu, co można osiągnąć na wiele sposobów. Poprzez internalizację kosztów zewnętrznych należy zmierzać do wykorzystywania najbardziej przyjaznych dla środowiska i najracjonalniej wykorzystujących energię rodzajów transportu.

— UE powinna poświęcić szczególną uwagę transportowi towarów niebezpiecznych. Jeżeli chodzi o transport drogowy, konieczna jest harmonizacja procedur administracyjnych, by uniknąć błędów przewoźników wynikających z niezrozumienia języka lub złożonych systemów prawnych innych krajów. Jeżeli chodzi o transport towarów niebezpiecznych drogą morską, UE powinna dokonać przeglądu norm dotyczących warunków, w których transport pasażerski może być łączony z transportem towarów.

— Należy poprawić technologię dotyczącą systemu kolejowego, tak aby kolej nie utraciła konkurencyjności w stosunku do innych rodzajów transportu.

— Operatorzy międzynarodowego transportu kolejowego napotykać na liczne problemy utrudniające racjonalną i efektywną realizację transportu. Jednym z tych problemów jest fakt, że obsługa ruchu kolejowego w każdym państwie członkowskim odbywa się w języku danego państwa, co utrudnia operatorom pociągów zawiadywanie ruchem poza granicami własnego kraju. Dlatego Komitet uważa, że w UE powinno się wprowadzić wspólny język roboczy, którym obsługiwałyby się obsługa ruchu kolejowego tak, jak ma to miejsce w międzynarodowej obsłudze ruchu lotniczego.

— Wymogi szkolenia maszynistów, a także normy dotyczące bezpieczeństwa i ładunków są różne w poszczególnych państwach UE. Różnice te stanowią problem dla transgranicznych operatorów kolei. Dlatego też normy te należy zharmonizować na szczeblu UE.

— Należy zwiększyć wykorzystanie technologii teleinformatycznych (TIK) poprzez rozwój prac nad tzw. „Internetem dla transportu towarowego” oraz lepsze wykorzystanie systemów satelitarnych i radiowych.

— Jako że w intermodalnych łańcuchach transportowych uczestniczy wiele podmiotów, odpowiedzialność w stosunku do klienta może być niedostatecznie jasna, co często odbija się na niezawodności, bezpieczeństwie i jakości transportu. UE przypada ważna rola w stworzeniu jasnej struktury i jednoznacznego podziału zakresu odpowiedzialności w systemie transportowym.

4. Ponadto:

- Należy łagodzić problemy pojawiające się przy przekraczaniu granic w międzynarodowym ruchu kolejowym, zarówno natury technicznej (różna szerokość toru, różnice systemów zasilania, różnorodność kryteriów homologacji środków transportu itp.), jak i administracyjnej.
- Należy utworzyć — w perspektywie w długoterminowej — sieci wyłącznie na potrzeby transportu towarowego, z uwzględnieniem wysokich kosztów związanych z jej wprowadzeniem oraz po przeprowadzeniu solidnej analizy stosunku korzyści i kosztów.
- Potrzebny jest rozwój zielonych korytarzy transportowych, przede wszystkim w celu skrócenia czasu transportu oraz poprawy jakości usług.
- Kolejowy transport towarowy w dużym stopniu korzysta z tych samych torów co transport pasażerski. Może to czasami ograniczać przepustowość oraz niezawodność obu rodzajów transportu, nie tylko na terenach o dużej gęstości zaludnienia, ale także w ruchu międzyregionalnym. Często występuje między nimi konflikt interesów, co nie sprzyja rozwojowi bardziej przyjaznego dla środowiska i efektywniejszego energetycznie systemu transportowego. UE powinna wspólnie z państwami członkowskimi określić takie wąskie gardła i współpracować przy ich likwidacji, dążąc do jak największego wykorzystania obecnej i przyszłej infrastruktury kolejowej. W perspektywie długoterminowej UE i państwa członkowskie powinny starać się o stworzenie osobnych sieci kolejowych dla transportu towarowego i pasażerskiego, w pierwszym rzędzie na obszarach o największym obciążeniu sieci, o ile brak gruntów nie będzie stanowił przeszkody.
- Należy poprawić współmodalność i zapewnić rzeczywiste postępy w efektywności systemu.
- Potrzebna jest analiza wymiarów i długości pociągów i pojazdów drogowych pod kątem zwiększenia mocy transportowych przy jednoczesnym poszanowaniu środowiska.

5. A także:

- Należy uprościć przepisy celne w transporcie morskim, zwłaszcza pomiędzy portami UE.
- Potrzebne jest wprowadzenie europejskiej licencji dla maszynistów pociągów ułatwiającej wykwalifikowanym pracownikom podejmowanie pracy w każdym państwie członkowskim UE, z uwzględnieniem różnorodnych systemów i sprzętu.
- Równość wobec prawa jest ważna, aby konkurencja odbywała się na równych warunkach. Rozporządzenie w sprawie czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku dla kierowców zharmonizowało odpowiednie przepisy w UE, niezależnie od siedziby przedsiębiorstwa transportowego. Możliwość ścigania naruszenia przepisów tego rozporządzenia są jednak zróżnicowane i zależą od tego, czy naruszenie miało miejsce w państwie, w którym zarejestrowany jest pojazd i kierowca, czy też doszło do niego w innym państwie. We wniosku Komisji dotyczącym dyrektywy wprowadzającej ułatwienia w transgranicznym egzekwowaniu prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego uwzględniono: nadmierną prędkość, prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu, niestosowanie pasów bezpieczeństwa oraz niezatrzymanie się na czerwonym świetle. Transgra-

niczna współpraca w zakresie egzekwowania prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego powinna obejmować także naruszenia przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku dla kierowców.

- Konieczne jest dotrzymanie norm dotyczących punktualności transportu, zwłaszcza norm UIRR (Międzynarodowego Związku Operatorów Transportu Kombinowanego Kolejowo-Drogowego).
- Przepisy dotyczące noclegu maszynistów w innym kraju są niekorzystne dla operatorów w państwach peryferyjnych, którzy działają w międzynarodowym dalekobieżnym transporcie kolejowym. Dlatego przepisy należałoby zmienić w ten sposób, aby operatorzy z krajów peryferyjnych mieli takie same możliwości działania w międzynarodowym transporcie kolejowym jak operatorzy z krajów środkowoeuropejskich.
- UE powinna uważnie obserwować zjawiska zwiększonej przestępczości oraz terroryzmu, które zagrażają drogowemu i kolejowemu transportowi towarowemu. Należałoby wdrożyć zorganizowaną współpracę państw członkowskich, w ramach której ważną rolę powinna odgrywać UE. Utworzenie większej ilości bezpiecznych miejsc odpoczynku, w szczególności wzdłuż sieci TEN-T jest ważnym aspektem zwiększającym bezpieczeństwo.
- Należy zmniejszyć zagęszczenie ruchu i wytyczać korzystniejsze trasy kolejowe.
- Potrzebna jest ogólna poprawa jakości usług i wprowadzenie kodeksu dobrego postępowania w tym sektorze, co miałooby na celu zwiększenie wzajemnego zaufania między użytkownikami.
- Ważne jest także, aby UE obserwowała przestępczość związaną przede wszystkim z transportem drogowym. Powszechnie wiadomo, że przemyt zwłaszcza tytoniu i alkoholu i nielegalny nimi handel odbywający się na parkingach przy trasach przewozowych nie są przypadkami odosobnionymi. Aby opanować ten problem, potrzebna jest międzynarodowa współpraca, którą powinna zainicjować i koordynować UE.
- Potrzebne jest wzmocnienie pozycji konkurencyjnej żeglugi śródlądowej.
- Należy utworzyć — wspólnie z władzami lokalnymi — trwałą sieć dróg wodnych i portów dzięki zastosowaniu podejścia sieciowego i łańcuchowego.
- Ważne jest stymulowanie innowacji w dziedzinie żeglugi śródlądowej.
- Należy dążyć do zapewnienia bezpiecznej i zrównoważonej żeglugi śródlądowej.

Relacje z władzami lokalnymi i regionalnymi

6. Uważa, że w perspektywie długoterminowej należy utworzyć niezawodną infrastrukturę transportu kolejowego o wystarczającej przepustowości, która nie będzie powodowała konfliktów między transportem towarowym a innymi celami w dziedzinie transportu ani też innymi interesami społecznymi, oraz która stworzy warunki pozwalające na świadczenie wydajnych energetycznie i przyjaznych dla środowiska usług transportowych.

7. Uważa, że w perspektywie krótkoterminowej należy określić i rozwiązać w pierwszej kolejności problem wąskich gardeł w systemie oraz jego niedostatecznej przepustowości.

8. Uważa, że transport towarowy, nawet jeżeli realizowany jest wielkimi korytarzami krajowymi i międzynarodowymi, nie mógłby funkcjonować bez udziału władz lokalnych i regionalnych z obszarów, przez które przebiegają jego trasy.

9. Uważa, że planowanie miejskie i regionalne dla celów dystrybucji towarów ma duże znaczenie dla zapewnienia transportu towarów oszczędzającego energię i przyjaznego dla środowiska. Dlatego każda nowa polityka dotycząca transportu musi opierać się na aktywnym wsparciu ze strony wszystkich zaangażowanych podmiotów, które mogą wnieść wkład w podniesienie jej efektywności, a zwłaszcza tych, które działając na najniższym szczeblu mogą rozwiązywać problemy na miejscu.

10. Transport towarowy będzie ekonomiczny i ekologiczny szczególnie wtedy, gdy w miarę możliwości korzysta się będzie z żeglugi śródlądowej. Dzięki temu można także zmniejszyć zatory na połączeniach między portami a głębią łądu.

11. W intermodalnym systemie transportowym ważnymi elementami infrastruktury są terminale, stacje przeładunkowe i porty. Ich planowanie i lokalizacja należy do kompetencji władz lokalnych i regionalnych. Ważne jest, aby miasta uwzględniały taką infrastrukturę na wczesnym etapie planowania, do czego potrzebne są długoterminowe i stabilne warunki dla planowania urbanistycznego tworzone na szczeblu UE i na szczeblu krajowym.

12. Ponieważ ok. 40 % pojazdów w UE wykorzystuje się do celów dystrybucji i dostarczania towarów i usług oraz biorąc pod uwagę fakt, iż większość konsumentów mieszka w miastach, powinno się zarządzać wielkimi strumieniami ruchu drogowego, jakie powstają w miastach. Należy rozważyć rozpowszechnienie sprawdzonych rozwiązań w dziedzinie polityki miejskiego transportu towarowego.

13. Stwierdza, że ustanawianie na szczeblu regionalnym lub miejskim władz odpowiedzialnych za transport, jak to ma miejsce w różnych państwach członkowskich, stanowi cenną pomoc w godzeniu różnych oczekiwań, potrzeb i rezultatów. Komitet zwraca uwagę, że powinno się to odbywać zgodnie z zasadą pomocniczości.

14. Podkreśla, że władze lokalne i regionalne mają większe możliwości dialogu z producentami oraz klientami korzystającymi z transportu towarowego.

15. Należy poświęcić szczególną uwagę dystrybucji usług i towarów w miastach, ponieważ inteligentne planowanie logistyki miejskiej jest podstawowym czynnikiem mobilności w mieście.

16. Uważa, że w przyszłości władze lokalne będą musiały być w coraz większym stopniu zaangażowane w proces podejmowania decyzji co do lokalizacji terminali, centrów dystrybucji logistycznej oraz samych punktów sprzedaży.

17. Podkreśla, że logistyka na szczeblu regionalnym stanie się nowym, szybko rozwijającym się kierunkiem polityki. Kluczowego znaczenia nabierze decentralizacja zarządzania połączeniami i powierzenie go władzom regionalnym, pozosta-

wiając wytyczanie wielkich międzynarodowych korytarzy transportowych w kompetencji państw członkowskich.

18. Uważa, że władze lokalne prowadzące dobrą politykę planowania miejskiego mogą w istotnym stopniu przyczynić się do przyspieszenia transportu kolejowego, co jest bardzo cenne.

19. Uważa, że w ramach funduszy strukturalnych szczególną uwagę powinno się zwrócić na usługi powiązane z transportem kolejowym, takie jak terminale i stacje rozrządowe.

20. Uważa, że szczególnego zainteresowania ze strony władz lokalnych wymaga planowanie transportu miejskiego, zwłaszcza systemów dostaw towarów, tak by organizacja dystrybucji miejskiej była bardziej wydajna zarówno pod względem ekologicznym, jak i ekonomicznym. W tym celu należy dążyć do podwyższenia ekologicznej jakości środków transportu i wzrostu współczynników obciążenia, co umożliwi ograniczenie liczby przejazdów bez zmniejszania ilości transportowanych towarów.

21. Dzięki rozwojowi i udostępnianiu portów śródlądowych, w tym infrastruktury multimodalnej, władze lokalne i regionalne mogą odgrywać istotną rolę w realizacji zrównoważonej polityki w zakresie transportu towarowego.

22. Władze lokalne i regionalne mogą stymulować transport drogą wodną, wdrażając politykę planowania przestrzennego, w szczególności w zakresie wyboru lokalizacji terenów przemysłowych. Tak więc tereny przeznaczone dla przedsiębiorstw prowadzących działalność związaną z wodą, drogi wodne i porty śródlądowe powinny także zyskać szczególne wsparcie z funduszy strukturalnych.

Wnioski i zalecenia

23. Podkreśla, że władze lokalne i regionalne odgrywają coraz ważniejszą rolę w opracowywaniu strategii logistycznych dla skutecznego i odpowiedniego planowania przestrzennego, infrastruktury i koordynacji.

24. Zwraca uwagę na fakt, że duża część przepływów transportu towarowego obciąża środkowoeuropejskie sieci transportowe także w przypadkach, w których miejsce docelowe nie znajduje się w Europie Środkowej. Z uwagi na problemy z przepustowością, które dotyczą środkowoeuropejskich sieci transportowych, ogromne znaczenie ma wspieranie przez UE rozwoju osi i korytarzy, które nie będą obciążały tych sieci bądź przyczynią się do ich odciążenia. Przykładami takich połączeń są łączące wschód z zachodem korytarze transportowe w północnej Europie, które jednocześnie stanowią czynnik rozwoju tych regionów. W opracowywanej obecnie strategii dla regionu Morza Bałtyckiego podkreśla się m. in. znaczenie dobrze funkcjonujących sieci transportowych i rozwiązań intermodalnych w tworzeniu zrównoważonego, konkurencyjnego regionu. Bardzo ważne jest, aby UE nadal przeznaczała środki na takie działania, np. w ramach funduszy strukturalnych lub programów sektorowych.

25. Dla regionów produkujących surowce ogromne znaczenie ma transport towarów drogą morską. Przemysł przetwórczy jest zależny od niezawodności dostaw w ciągu całego roku. Aby transport morski mógł działać także w zimie, stosowanie lodolamaczy należy uznać za kwestię priorytetową i uwzględnić w ramach TEN-T.

26. Jest zdania, że UE powinna przyjąć zintegrowane podejście do planowania infrastruktury wewnątrz Unii oraz między Unią a sąsiadującymi krajami i regionami. Dlatego wspólnotowy pakiet dotyczący transportu towarowego trzeba kształtować w taki sposób, aby był on zgodny z innymi, opracowanymi już i przyjętymi przez UE planami w zakresie transportu i infrastruktury, takimi jak TEN-T oraz mapa transgranicznych korytarzy transportowych.

27. Przypomina, że w ostatnich latach w wielu regionach opracowano strategie tego typu, aby prognozować przyszłe natężenie transportu w krótkim okresie i wyciągnąć z tego odpowiednie wnioski. Oznacza to coraz większą współpracę transgraniczną i transnarodową w ramach projektów logistycznych w Europie. Przykładem tego trendu jest środkowoeuropejska inicjatywa logistyki chemicznej zainicjowana przez Europejską Sieć Regionów Przemysłu Chemicznego w celu poprawy w dłuższej perspektywie ogólnych warunków dla zakładów produkcyjnych przemysłu chemicznego w Europie Środkowej i Wschodniej poprzez skoordynowaną strategię. Innym przykładem jest projekt budowy korytarza kolejowego (EU4SeaRail) między Morzem Bałtyckim, Morzem Północnym, Morzem Śródziemnym i Morzem Czarnym. Inne ważne przykłady korytarzy transportowych w północnej Europie to korytarz botnicki i oś północna. Ważna jest także rola regionów w rozwoju obszarów logistycznych, które umożliwiają komplementarność i intermodalność, w szczególności jeżeli chodzi o towary, poprzez optymalizację wykorzystania każdego rodzaju transportu. Przykładem może być platforma logistyczna PLAZA w Aragonii oraz jej połączenia z innymi platformami, takimi jak Eurocentre w Tuluzie, lub różnymi portami na Półwyspie Iberyjskim.

28. Uważa, że wydajny transport między krajami Europy może przyczynić się znacznie do wzrostu gospodarczego. Dlatego też wzywa Komisję, by uwzględniła te rozważania podczas przygotowań przyszłego przeglądu dyrektyw TEN w 2009–2010 r., wspierając przede wszystkim wdrażanie projektów już zatwierdzonych i włączonych jako priorytetowe do wspomnianej sieci, w szczególności dotyczących odcinków, które szczególnie utrudniają efektywny transport towarów, takich jak odcinki transgraniczne lub odcinki przecinające pasma górskie.

Należy także podkreślić, że Komitet Regionów:

29. Z zadowoleniem przyjmuje poczynione dotychczas starania na rzecz postępu prac w tej dziedzinie, zwłaszcza ze strony prezydencji fińskiej i niemieckiej.

30. Zasadniczo popiera analizę i środki proponowane w komunikatach tworzących pakiet dotyczący transportu kolejowego.

31. Zaleca jednak uwzględnienie potrzeby dobrej współpracy z władzami lokalnymi i regionalnymi, jak to opisano w poprzednim punkcie.

32. Jest świadomy faktu, że żadna nowa, skuteczna polityka w zakresie transportu towarowego nie może funkcjonować bez dobrej współpracy wszystkich zainteresowanych władz lokalnych i regionalnych. Wzywa zatem pilnie do zbudowania takiej współpracy i ze swej strony uczyni, co w jego mocy, by się do tego przyczynić.

33. Zaleca podjęcie dodatkowych starań, by zwrócić uwagę wszystkich władz politycznych na tę kwestię, jako że sektor ten ma istotne znaczenie dla tworzenia PKB, a także wywiera bezpośredni bądź pośredni wpływ na gospodarkę i społeczeństwo.

34. Przegląd dyrektywy 96/53/WE nie wydaje się stosowny. Należy zachować właściwe podejście do rozwiązań bardziej przyjaznych środowisku, np. więcej pociągów, a niekoniecznie więcej ciężarówek.

35. Zwraca uwagę na fakt, że aglomeracje miejskie są miejscem docelowym znacznej części transportu towarowego. Dlatego planowanie przez miasta i regiony dystrybucji towarów ma istotne znaczenie dla energooszczędnego i przyjaznego dla środowiska przepływu towarów. Bardzo ważna jest lokalizacja punktów przeładunkowych w odniesieniu do całej sieci transportu towarowego, dlatego działania na szczeblu lokalnym i regionalnym oraz kompleksowa polityka UE w zakresie logistyki transportu muszą być ze sobą dobrze skoordynowane. Komitet uważa, że polityka dotycząca transportu towarowego powinna być skoordynowana z planem działania w zakresie transportu miejskiego.

36. Uwzględniając koszty energii, uważa, że innowacje w dziedzinie biopaliw są niezwykle ważne, ale należy je wprowadzać w kontekście ogólnej równowagi rolnictwa na świecie, dlatego też wzywa Komisję do przyspieszenia badań w tej dziedzinie.

37. Opowiada się za liberalizacją wszystkich rodzajów transportu kolejowego, z zachowaniem reguł koordynacji w interesie publicznym.

38. Uważa za pożądany jak najszybszy postęp w przypadku tras przeznaczonych specjalnie do transportu towarów.

39. Uważa, że sieci transportowe powinny być w coraz większym stopniu włączone do polityki logistycznej, z udziałem władz lokalnych i regionalnych, rozwijając koncepcję suchych portów i uwzględniając oczywiste aspekty ochrony środowiska.

40. Uważa, że konieczne są lepsze powiązania między rozwiązaniami kolejowymi i morskimi, które w niektórych regionach nie są jeszcze efektywne. Popiera rozwój rozwiązań logistycznych przez władze lokalne i regionalne na terytoriach śródlądowych poprzez tworzenie platform logistycznych i suchych portów, ponieważ stanowią one podstawowe narzędzie poprawy globalnego systemu dystrybucji towarów oraz sprzyjania rozwojowi i spójności terytoriów śródlądowych.

41. Podkreśla potrzebę przyszłej harmonizacji środków i standardów technologicznych, pozwalających kolei na szybkie przewyższenie aktualnych przeszkód wynikających z różnych systemów zasilania elektrycznego i różnic w rozstawie torów.

42. Jest przekonany, że Protokół z Kioto i jego skutki dla polityki transportowej będą miały bardzo wyraźny wpływ na logistykę towarów.

43. Uważa, że w przyszłości byłoby najlepiej, gdyby przez całą Europę przejeżdżały szybkie pociągi, zapewniając połączenia od Lizbony po cały basen Morza Śródziemnego, Bałtyk i nowe granice z krajami trzecimi.

44. Proponuje przeprowadzenie bardziej szczegółowych badań, by określić i podjąć konieczne środki mające na celu usunięcie wąskich gardeł w istniejącej infrastrukturze i regulacjach. Uważa, że w celu dokonania szybszych postępów w identyfikacji tych problemów oraz poszukiwaniu rozwiązań zalecane jest utworzenie sieci wymiany wiedzy i najlepszych wzorców między ośrodkami specjalizującymi się w logistyce i intermodalności, na szczeblu lokalnym i regionalnym.

45. Uważa, że należy opracować długoterminowe strategie i plany działania w celu rozbudowy korytarzy europejskich.

46. Popiera środki zapewniające neutralność konkurencji między państwami członkowskimi.

47. Opowiada się za harmonizacją i uproszczeniem zasad i reguł, w szczególności norm dotyczących miar i wag, zasad bezpieczeństwa dotyczących zabezpieczania ładunków

i odpowiedzialności stron, równości wobec prawa niezależnie od siedziby przewoźnika, wspólnego języka dla kontroli ruchu, a także dla importu z państw spoza UE.

48. Uważa, że należy przewyciężyć przeszkody administracyjne zwiększając elektroniczny obieg dokumentów tam, gdzie jest to możliwe.

49. Zaleca większą efektywność transportu w zakresie rozwoju i wykorzystywania przepustowości każdego rodzaju transportu oraz rozwoju i propagowania intermodalności.

50. Zaleca większą efektywność systemu transportowego, poprzez ulepszenie polityki logistycznej dla portów i terminali.

51. Uważa, że informacje na temat warunków lokalnych i cech portów należy udostępnić w internecie.

Bruksela, 8 października 2008 r.

Przewodniczący
Komitetu Regionów
Luc VAN DEN BRANDE
