

Opinia Komitetu Regionów „przegląd średniookresowy Białej księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.”

(2007/C 146/13)

KOMITET REGIONÓW

- Z punktu widzenia Komitetu Regionów priorytetowym zadaniem europejskiej polityki transportowej jest tworzenie warunków dla efektywnego i zrównoważonego transportu transeuropejskiego. Należy podjąć starania w celu usunięcia słabych stron sieci TEN-T na poziomie transgranicznym, przede wszystkim w celu zmniejszenia odizolowania obszarów przygranicznych — pozostałości z czasów byłego podziału Europy „żelazną kurtyną”, ale także obszarów położonych przy granicach obecnej UE 27 oraz krajami kandydującymi (Chorwacja, Turcja), jak również przy granicach UE z sąsiadującymi z nią krajami i regionami, jak np. krajami Afryki Północnej położonymi nad Morzem Śródziemnym, oraz przy węźle transportowym Cieśniny Gibraltarskiej.
- Podkreśla jednocześnie, że cele europejskiej polityki transportowej powinny być realizowane przede wszystkim poprzez tworzenie ram prawnych i instytucjonalnych, które pozwolą różnym zainteresowanym stronom (podmiotom rynkowym itp.) na działanie na zasadzie równości w sektorze transportu. Regulacja i interwencja ze środków publicznych może być akceptowana tylko, gdy jest konieczna ze względu na nieprawidłowości w funkcjonowaniu rynku i powinna odpowiadać możliwościom budżetów państw członkowskich, regionów i miast.
- Uznaje zrównoważenie obciążenia poszczególnych rodzajów transportu lądowego za kwestię o charakterze priorytetowym, aby zapobiec koncentracji transportu niemal wyłącznie na drogach Europy. Jednocześnie Komitet uznaje za konieczne wprowadzenie strategii na rzecz intermodalności i multimodalności, gwarantujących ogólną efektywność systemów transportowych.

KOMITET REGIONÓW,

uwzględniając białą księgę dotyczącą polityki transportowej wydaną w 2001 r., która określa kierunki tej polityki do 2010 r. i przewiduje także średniookresowy przegląd jej realizacji w 2006 r., a także dokument „Logistyka transportu towarowego w Europie — klucz do zrównoważonej mobilności” (COM(2006) 336 wersja ostateczna),

uwzględniając decyzję Prezydium z 25 kwietnia 2006 r. o powierzeniu komisji COTER przygotowania opinii w tej sprawie,

uwzględniając komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego: „Utrzymać Europę w ruchu — zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.”, opublikowany 22 czerwca 2006 r.,

uwzględniając swoje wcześniejsze opinie, a w szczególności: opinię w sprawie białej księgi: „Europejska polityka transportowa na 2010 r.: czas na decyzję” (CdR 54/2001 fin) ⁽¹⁾; opinię w sprawie: „Korytarze i sieci TEN-T: dźwignia wzrostu i instrument spójności europejskiej” (CdR 291/2003 fin) ⁽²⁾; opinię w sprawie tanich linii lotniczych i rozwoju terytorialnego (CdR 63/2004 fin) ⁽³⁾; opinię w sprawie projektu wytycznych wspólnotowych na temat finansowania lotnisk oraz pomocy na rozpoczęcie działalności dla linii lotniczych działających na lotniskach regionalnych (CdR 76/2005 fin); opinię w sprawie: „Bezpieczeństwo wszelkich środków transportu zbiorowego, w tym kwestia finansowania” (CdR 209/2005 fin); opinię w sprawie trzeciego pakietu środków prawnych na rzecz bezpieczeństwa na morzu (CdR 43/2006 fin),

uwzględniając projekt opinii (CdR119/2006 rev. 2) przyjęty dnia 11 grudnia 2006 r. przez Komisję Polityki Spójności Terytorialnej (sprawozdawca: **Jan Zahradník (EPP/CZ)**, przewodniczący regionu Kraj Południowoczeski),

przyjął na 68. sesji plenarnej w dniach 13-14 lutego 2007 r. (posiedzenie z 14 lutego) następującą opinię:

a także mając na uwadze, co następuje:

1) wyniki konsultacji publicznych prowadzonych przez Komisję w związku ze średniookresowym przeglądem białej księgi dotyczącej europejskiej polityki transportowej,

2) uwagi przesłane przez przedstawicieli europejskich regionów i miast w ramach tych konsultacji,

3) zmiany globalnego kontekstu, postępy integracji europejskiej oraz rozwój europejskiego sektora transportu w ostatnich pięciu latach, kiedy pojawiły się jego nowe aspekty, w tym szczególnie:

Rozszerzenie Unii Europejskiej w 2004 i 2007 r.:

— do UE przystąpiło dziesięć nowych państw członkowskich, a jej powierzchnia powiększyła się o ok. 1 100 000. km² (36 % powierzchni UE-15);

— infrastruktura transportowa nowych państw członkowskich charakteryzowała się — i nadal charakteryzuje — bez porównania niższymi standardami niż w państwach UE-15,

— wprowadzenie rynku wewnętrznego na obszarze tych państw przyniosło ze sobą dalszy szybki wzrost wielkości transportu, zwłaszcza towarowego transportu drogowego,

— sieć transportowa nowych państw członkowskich nie jest gotowa stawić czoła tym nowym warunkom, a dotyczy to zwłaszcza regionów transgranicznych, okolic wielkich aglomeracji oraz obszarów, na których koncentruje się przemysł;

Odnowioną strategię lizbońską, która:

— uznaje fakt, że wzrost PKB nie osiąga oczekiwanego poziomu,

— przykłada dużą wagę do rozwoju sektora transportu jako czynnika znacząco wpływającego na wzrost gospodarczy,

— uznaje politykę transportową UE za zasadniczy element wspierający konkurencyjność UE,

— nadal traktuje mobilność jako kluczowy cel polityki transportowej UE;

Brak środków finansowych:

— poziom wydatków na infrastrukturę transportową spadł we wszystkich państwach członkowskich poniżej poziomu 1 % PKB, a perspektywy finansowe Unii na lata 2007-2013 zakładają na tę dziedzinę środki w wysokości 8 mld EUR (podczas gdy Komisja deklarowała zapotrzebowanie na ponad 20 mld EUR),

— zapotrzebowanie tylko w odniesieniu do 30 priorytetowych projektów europejskich w zakresie sieci TEN-T jest szacowane na 250 mld EUR (0,16 % europejskiego PKB), przy czym realizacja wszystkich projektów, które będą służyć interesom ogólnoeuropejskim, wymaga dalszych 600 mld EUR;

⁽¹⁾ Dz.U. C 192 z 12.8.2002, s. 8.

⁽²⁾ Dz.U. C 109 z 30.4.2004, s. 10.

⁽³⁾ Dz.U. C 318 z 22.12.2004, s. 7.

Globalizację gospodarki światowej:

- rośnie wymiana handlowa pomiędzy Europą i zwłaszcza rynkami azjatyckimi, co stwarza nowe wymogi pod względem wydajności, orientacji, kompatybilności i struktury modalnej europejskiej sieci transportowej,
- jedynie transport lotniczy i morski mają naprawdę globalny charakter;

Ryzyko terroryzmu:

- ataki terrorystyczne w Nowym Jorku, Madrycie i Londynie ukazują podatność systemów transportu na zagrożenia ich bezpieczeństwa i niezawodności;

a także mając na uwadze interesy europejskich regionów i miast wynikające ze znanych okoliczności, w szczególności:

- przyłączenie ich do systemu transportu transeuropejskiego i sieci TEN-T jest podstawowym warunkiem pełnego wykorzystania zalet wolnego rynku i ma bezpośredni wpływ na ich konkurencyjność i wydajność gospodarczą,
- rozwój infrastruktury transportowej ułatwia handel, który jest źródłem wzrostu gospodarczego, przyczynia się do spójności terytorialnej i pozwala budować Europę bliską obywatelom i gminom,
- jedynym sposobem skutecznego połączenia w całość rozszerzonej Europy i zwiększenia jej spójności terytorialnej jest uzupełnienie brakujących połączeń i usunięcie przeszkód występujących na głównych osiach transeuropejskiej sieci TEN-T, przedłużenie głównych korytarzy tej sieci do sąsiednich krajów i regionów oraz zajęcie się jej słabymi punktami w strefach transgranicznych,
- chociaż mówimy o transporcie transeuropejskim, jego pozytywne i negatywne przejawy są wyraźnie widoczne także na poziomie regionalnym i lokalnym, tzn. jest on ściśle powiązany z rozwojem regionalnym i planowaniem przetrzennym miast,
- z kolei transport miejski i regionalny ma znaczny udział w ogólnych negatywnych skutkach transportu, tzn. na przykład w zakresie emisji CO₂, hałasu, strat powodowanych wypadkami,
- organy administracji regionalnej i lokalnej posiadają bezpośrednio kompetencje w zakresie budowy i rozwoju regionalnych i miejskich systemów transportu, tworzenia warunków dla ich lepszego funkcjonowania, wpływania na ich bezpieczeństwo i niezawodność,
- wspólne podejście wszystkich szczebli władzy, od organów UE, aż po samorząd lokalny, opierające się na zasadzie rzeczowej pomocy, na współpracy, wzajemnym

dzieleniu się informacjami i odpowiednimi zachętami (programami) ekonomicznymi, może przyczynić się do poprawy wyników transportu miejskiego i regionalnego,

1. Uwagi ogólne

1.1 Komitet Regionów zgadza się z Komisją, że podstawowym celem polityki transportowej UE i odnowionej strategii lizbońskiej jest zapewnienie mobilności, tzn. rozwój efektywnych, bezpiecznych, trwałych i godnych zaufania form transportu, z naciskiem na ich współmodalność.

1.2 Komitet Regionów stwierdza, że transport wynika z samej istoty europejskiej integracji, jaką jest swobodny przepływ osób i towarów. Jednocześnie wiąże się także z pożądanym rozwojem UE, tzn. ze wzrostem gospodarczym. Rozważanie jego regulacji za pomocą nieusystematyzowanych redukcji i ograniczeń jest zatem sprzeczne z ideą integracji europejskiej, ponieważ w tej dziedzinie nie istnieją proste rozwiązania. Konieczne jest natomiast zróżnicowane liberalizowanie gałęzi transportu, z uwzględnieniem warunków lokalnych i regionalnych, poprzez nowe regulacje prawne, harmonizowanie warunków dla poszczególnych form transportu oraz wspieranie ich współdziałania i współpracy.

1.3 Z punktu widzenia Komitetu Regionów **priorytetowym zadaniem europejskiej polityki transportowej** jest tworzenie warunków dla efektywnego i zrównoważonego transportu transeuropejskiego:

- budowanie wolnego rynku transportowego;
- budowanie jednorodnej sieci transportu transeuropejskiego (TEN-T);
- uzupełnienie brakujących połączeń i zniesienie przeszkód w obecnych głównych osiach systemu transeuropejskiego TEN-T;
- połączenie głównych osi tej sieci z sąsiadującymi państwami i regionami, a tym samym wspieranie spójności terytorialnej także najbardziej oddalonych regionów leżących przy granicach UE;
- podjęcie starań w celu usunięcia słabych stron sieci TEN-T na poziomie transgranicznym, przede wszystkim w celu zmniejszenia odizolowania obszarów przygranicznych — pozostałości z czasów byłego podziału Europy „żelazną kurtyną”, ale także obszarów położonych przy granicach obecnej UE 27 z krajami kandydującymi (Chorwacja, Turcja), jak również przy granicach UE z sąsiadującymi z nią krajami i regionami, takimi jak położone nad Morzem Śródziemnym kraje Afryki Północnej, oraz przy węźle transportowym Cieśniny Gibraltarskiej;

- szeroki i łatwy dostęp regionów i miast do transeuropejskich sieci transportowych, co przyczyni się do zwiększenia spójności terytorialnej;
- rozbudowa sieci transeuropejskich i budowa wielkich elementów infrastruktury, dzięki którym poprawiłyby się połączenia (przynajmniej) między najbardziej zaludnionymi regionami każdego państwa a resztą Europy, co przyczyniłoby się do osiągnięcia pełni rozwoju rynku wewnętrznego i wzmocnienia tożsamości europejskiej;
- efektywne wykorzystanie wszystkich dostępnych form transportu w transporcie transeuropejskim w celu optymalnego wykorzystania możliwości, interoperacyjności i synergii istniejącej infrastruktury;
- budowanie nowej infrastruktury dla transportu transeuropejskiego tam, gdzie istniejąca infrastruktura nie jest wystarczająca nawet mimo spełnienia wyżej wymienionego warunku, tzn. rozwiązania problemów nadmiernego natężenia ruchu;
- likwidowanie fizycznych, technicznych i organizacyjnych barier utrudniających optymalny przepływ towarów i osób lub ich transport pomiędzy państwami członkowskimi;
- jak najlepsze sprostanie wymogom transportu transkontynentalnego z uwzględnieniem obecnej powierzchni UE i nowego rozkładu terytoriów jej wszystkich państw członkowskich;
- efektywna organizacja transportu; regulowanie natężenia ruchu na obszarach o szczególnych właściwościach poprzez instrumenty rynkowe, takie jak np. handel prawami do transportu.

1.4 Zdaniem Komitetu Regionów dalszą funkcją europejskiej polityki transportowej jest przyjęcie wspólnego podejścia w celu uporania się z problemami, których samodzielne rozwiązywanie przez poszczególne państwa członkowskie, regiony czy miasta jest mniej efektywne — zgodnie z zasadą pomocniczości — przede wszystkim w następujących obszarach:

- zmniejszanie wpływu transportu na środowisko, łącznie z wypełnianiem zobowiązań wynikających z protokołu z Kioto dotyczącego emisji CO₂;
- zapewnienie energetycznego zrównoważenia transportu oraz wykorzystywanie alternatywnych źródeł energii, łącznie z biopaliwami;
- podnoszenie standardów bezpieczeństwa, zmniejszenie wypadkowości transportu drogowego;
- wspieranie innowacji w transporcie;
- dostosowanie UE jako całości i jej państw członkowskich do zmian na światowym rynku transportowym.

1.5 Komitet Regionów podkreśla jednocześnie, że cele europejskiej polityki transportowej powinny być realizowane przede wszystkim poprzez tworzenie ram prawnych i instytucjonalnych, które pozwolą różnym zainteresowanym stronom (podmiotom rynkowym itp.) na działanie na zasadzie równości w sektorze transportu. Regulacja i interwencja z wykorzystaniem środków publicznych może być akceptowana tylko, gdy jest konieczna ze względu na nieprawidłowości w funkcjonowaniu rynku i powinna odpowiadać możliwościom budżetów państw członkowskich, regionów i miast.

1.6 Bazując na rezultatach wdrażania białej księgi z 2001 r., Komitet Regionów sądzi, że dla spełnienia oczekiwań związanych z europejską polityką transportową konieczne jest, by:

- przyszłe instrumenty europejskiej polityki transportowej posiadały jasno określoną strukturę odzwierciedlającą powyższe priorytety;
- system instrumentów i środków zgodnych z priorytetami miał strukturę zgodną z zasadą autentycznej pomocniczości, tak, aby możliwe było utworzenie spójnych zestawów instrumentów właściwych dla każdego szczebla administracji publicznej, tj. odpowiadających jej kompetencjom i zakresowi odpowiedzialności;
- na stosowanie narzędzi i realizację środków przeznaczane były wystarczające środki finansowe, i to na wszystkich szczeblach odpowiadających znaczeniu transportu dla wyników gospodarczych Unii oraz dla jakości życia jej obywateli.

1.7 Komitet uznaje za zasadnicze uruchomienie koniecznych środków umożliwiających zaangażowanie samorządów regionalnych w tworzenie europejskiej polityki transportowej. W średniookresowym przeglądzie białej księgi nie ustalono w jasny sposób roli regionów w tym zakresie.

1.8 Komitet Regionów jest zdania, że w przeglądzie średniookresowym białej księgi w jego obecnym kształcie brakuje wyraźnego podkreślenia priorytetów poszczególnych działań, i wyraża zaniepokojenie, czy cały dokument będzie wystarczająco skuteczny. Domaga się zatem zmiany wykazu działań (księga robocza — wybór głównych działań), tak by nie był ułożony chronologicznie, ale według priorytetu celów, jakim mają służyć poszczególne działania oraz według przewidywanego podziału odpowiedzialności zgodnie z zasadą pomocniczości. Komitet uważa, że konieczne jest ustanowienie koordynatorów odpowiedzialnych za poszczególne działania. Komitet za cel działań nie uznaje bowiem istnienia dokumentu, ale osiągnięcie zmiany jakościowej poprzez jego konsekwentną realizację.

1.9 Komitet domaga się także, aby przed uchwaleniem kolejnej serii uregulowań czy interwencji ze strony władz publicznych dokonano oceny, czy takich samych rezultatów nie można osiągnąć poprzez wykorzystanie w sektorze transportu sił rynkowych.

1.10 Zgodnie z powyższymi uwagami Komitet proponuje, by tak jak biała księga z 2001 r. opatrzona była przypiskiem „czas na decyzje”, biała księga z 2006 r. została opatrzona przypiskiem „czas na działania”. Jediną gwarancją osiągnięcia pożądaných wyników jest bowiem konsekwentne przenoszenie decyzji przyjętych na szczeblu europejskim do kierunków polityki transportowej poszczególnych państw członkowskich oraz dalej — do kompetencji organów samorządowych regionów i miast aż do czasu ich skutecznej realizacji.

2. Transport lądowy

2.1 Komitet Regionów uznaje zrównoważenie obciążenia poszczególnych rodzajów transportu lądowego za kwestię o charakterze priorytetowym, jeśli chcemy zapobiec koncentracji transportu niemal wyłącznie na drogach Europy. Jednocześnie Komitet uznaje za konieczne wprowadzenie strategii na rzecz intermodalności i multimodalności, gwarantujących ogólną efektywność systemów transportowych.

2.2 Komitet Regionów z zadowoleniem przyjmuje przede wszystkim propozycję Komisji, by przyspieszyć starania o usunięcie barier technicznych i operacyjnych ograniczających międzynarodowy transport kolejowy oraz by wspierać pozytywną i skuteczną unifikację i standaryzację taboru.

2.3 Komitet Regionów uważa ponadto, że dla poprawy konkurencyjności transportu kolejowego względem transportu drogowego oraz dla ich równoprawnego włączenia do podziału pracy w transporcie konieczne jest przede wszystkim dokończenie harmonizacji warunków dla transportu kolejowego i drogowego, zgodnie z białą księgą z 2001 r.

2.4 Z doświadczenia wiadomo, że procesy liberalizacji mają szeroki wpływ na stosunki prawne pomiędzy przedsiębiorstwem transportowym a zamawiającym transport, dostawcą, odbiorcą usług i pracownikami, a także na stosunki prawne o charakterze majątkowym. Komitet Regionów zaleca więc sporządzenie oceny oddziaływania środków liberalizacyjnych już podjętych w niektórych państwach członkowskich i wypracowanie na poziomie europejskim na bazie doświadczeń niektórych państw członkowskich wspólnej metodyki liberalizacji poszczególnych przedsiębiorstw kolejowych oraz dalszą pracę nad minimalnymi ramami prawnymi dla zapewnienia odpowiedniej i wyważonej ochrony praw wszystkich zainteresowanych podmiotów w liberalizowanych gałęziach transportu działających w ramach sieci (dostawców usług transportowych, użytkowników i nadzorców, czy ewentualnie organów i pracowników administracji publicznej i nadzoru publicznego).

2.5 Komitet Regionów stwierdza, że transport drogowy ma dla władz lokalnych i regionalnych nadal bardzo duże znaczenie, a dla wielu regionów jest jedynym sposobem zapewnienia dostępności i mobilności. Dla optymalizacji całości

systemu transportu szczególnie ważne są możliwości połączeń intermodalnych.

2.6 Wobec mającego obecnie miejsce opóźnienia inwestycji publicznych, Komitet uważa, że należy wspierać budowę linii kolejowych dużych prędkości, należących do sieci TEN-T, jako przedsięwzięcie o charakterze priorytetowym. Ponadto na wsparcie zasługują magistrale kolejowe uzupełniające sieć TEN-T. Dlatego też należy podjąć wysiłki na rzecz określenia i wdrażania projektów magistrali kolejowych, które, nawet jeśli nie należą do sieci TEN-T, są przedsięwzięciami transportowymi o charakterze zrównoważonym, porównywalnymi do sieci TEN-T i uzupełniającymi je; dlatego należy także objąć je finansowaniem unijnym.

2.7 Komitet Regionów z zadowoleniem przyjmuje przedstawioną przez Komisję Europejską propozycję inteligentnych systemów pobierania opłat oraz regulowania natężenia ruchu w miastach i na obszarach o szczególnych właściwościach poprzez instrumenty rynkowe, takie jak np. handel prawami do tranzytu.

2.8 Chociaż zawarte w białej księdze inicjatywy mające na celu wspieranie bardziej zrównoważonych rodzajów transportu, jak transport kolejowy i morski, zasługują na silne poparcie, trzeba mieć na uwadze, że wiele regionów nie dysponuje odpowiednią infrastrukturą kolejową czy portową. Dlatego też przejście z transportu drogowego na inne rodzaje transportu, bardziej zrównoważone pod względem wpływu na środowisko, wymagałoby znacznych inwestycji we wspomniane infrastruktury.

3. Transport lotniczy

3.1 Komitet Regionów uznaje za sukces nowy rozwój lotnisk regionalnych i niskobudżetowych linii lotniczych, który w ostatnich latach uczynił osobowy transport lotniczy bardziej dostępnym i stworzył w ten sposób skuteczną alternatywę dla drogowego transportu pasażerskiego na długich trasach. Jednocześnie jednak nie wolno lekceważyć negatywnych skutków ubocznych tego procesu.

3.2 Komitet Regionów, w duchu swoich wcześniejszych opinii, podkreśla istotną rolę lotnisk regionalnych dla rozwoju regionalnego i urzeczywistniania spójności terytorialnej (połączenia pomiędzy regionami, zwiększanie mobilności, wykorzystywanie możliwości swobodnego przepływu, rozwój gospodarczy, odbudowa regionów peryferyjnych i słabo rozwiniętych) i w związku z tym przyjmuje z zadowoleniem inicjatywę Komisji w zakresie tworzenia warunków dla dalszego rozwoju transportu lotniczego w międzyregionalnym segmencie rynku lotniczego.

3.3 Jednocześnie Komitet Regionów przypomina swoje wcześniejsze uwagi dotyczące przyjęcia wyważonego podejścia, uwzględniającego zarówno potrzebną przejrzystość i kwalifikowalność w zakresie pomocy państwa, jak i zdolność władz lokalnych i regionalnych do finansowania lotnisk regionalnych oraz rozwoju nowych tras, łączących dane regiony z pozostałą częścią rynku europejskiego.

3.4 Biorąc pod uwagę szczególne położenie regionów najbardziej oddalonych, w których jedyne połączenie z resztą Unii Europejskiej i świata zapewniają transport lotniczy i morski, należy ustanowić dla nich odpowiednie wyłączenia z ewentualnych środków walki ze zmianami klimatycznymi w branży transportu lotniczego i morskiego. Wartość emisji gazów cieplarnianych tych regionów jest niższa niż 0,5 % łącznej emisji z obu tych gałęzi transportu w całej UE, co nie stanowi w żadnym stopniu zagrożenia dla międzynarodowych zobowiązań Unii Europejskiej w tej dziedzinie.

4. Transport wodny

4.1 Komitet Regionów z zadowoleniem przyjmuje zalecenie Komisji w zakresie dalszego rozwoju krótkodystansowej żeglugi morskiej i „autostrad morskich” jako alternatywy dla transportu drogowego i zwraca uwagę, że już wcześniej nawoływał do następujących działań:

4.2 Programy operacyjne na lata 2007-2013 powinny stwarzać możliwość realizacji projektów wspierających transport morski (walka z zanieczyszczeniami, bezpieczeństwo transportu, zarządzanie infrastrukturą dróg wodnych).

4.3 Większe wysiłki należy włożyć w zwiększanie wydajności i rozwój infrastruktury dostępu lądowego do obiektów portowych, tworzenie logistycznych sieci dystrybucyjnych oraz zwłaszcza infrastruktury portowej wysp;

4.4 W celu poprawy dostępu obszarów wyspiarskich Unii do wspólnego rynku należy je konsekwentnie włączać do systemu autostrad morskich.

4.5 Komitet Regionów przyjmuje z zadowoleniem także propozycję Komisji dotyczącą opracowania kompleksowej strategii dla „wspólnego europejskiego obszaru morskiego”, która ma pomóc w rozwoju wspólnego rynku w tej dziedzinie.

4.6 Komitet Regionów przyjmuje z zadowoleniem także środki dotyczące portów i wyraża zainteresowanie uczestnictwem w dyskusji nad ich formułowaniem oraz podkreśla znaczenie powiązań pomiędzy portami a miastami czy regionami, w których się znajdują.

4.7 Komitet Regionów popiera zainteresowanie miast i regionów, w których znajdują się ważne porty morskie, efektywnym połączeniem ich lądowej infrastruktury transportowej z siecią TEN-T oraz połączeniem transkontynentalnych tras transportu lądowego na długich dystansach (tzw. *landbridges*).

4.8 Komitet Regionów zwraca także uwagę na długotrwałe niedocenianie żeglugi śródlądowej jako alternatywy dla transportu drogowego i z zadowoleniem przyjmuje propozycję Komisji dotyczącą utworzenia programu wspierania jej rozwoju. Jednocześnie w odniesieniu do żądania Komisji, by wprowadzić większą spójność pomiędzy poszczególnymi obszarami polityki

UE (polityka transportowa, energetyczna i polityka ochrony środowiska), Komitet wskazuje na pojawiającą się w wielu przypadkach zasadniczą sprzeczność w podejściu do budowania wodnych dróg śródlądowych, tzn. na sprzeczność między postulatem budowania dróg wodnych i rozwoju wodnego transportu śródlądowego jako dobrej alternatywy dla transportu drogowego a jednoczesnym brakiem możliwości realizacji tych działań z uwagi na przepisy nakładające nadmierne ograniczenia ekologiczne.

4.9 Komitet uważa, że środki w dziedzinie autostrad morskich powinny zawierać gruntowną analizę ich wpływu na istniejący system portów, powinny określać rozwiązania w przypadkach ewentualnego negatywnego wpływu oraz ustalać sposoby przydzielania różnicujących środków pomocowych, mających działać w różnych sytuacjach związanych z peryferyjnością i charakterem wyspiarskim.

4.10 Komitet uważa za konieczne, aby w kolejnych przepisach regulujących rozwój środków pomocowych dla autostrad morskich formalnie uwzględnić udział regionów.

5. Transport miejski i regionalne systemy transportowe

5.1 Komitet Regionów stwierdza, że zwłaszcza w obszarze transportu miejskiego konieczne jest zastosowanie podejścia mówiącego, że najlepszy transport to taki, który nie ma miejsca. Nie chodzi tu jedynie o środki dotyczące transportu, ale także o środki podejmowane w innych dziedzinach takich, jak planowanie urbanistyczne, rozwój regionalny, a także polityka mieszkaniowa. Przede wszystkim w nowych państwach członkowskich dotyczy to często stosowania instrumentów umożliwiających ludziom zmianę miejsca zamieszkania w celu znalezienia pracy, liberalizację rynku mieszkaniowego itd.

5.2 Komitet Regionów przyjmuje z zadowoleniem propozycję Komisji dotyczącą sporządzenia zielonej księgi na temat transportu miejskiego i jako zgromadzenie reprezentujące europejskie miasta i regiony deklaruje gotowość do bardzo aktywnego udziału w dyskusji zainteresowanych stron, która z pewnością będzie poprzedzać przyjęcie księgi.

5.3 Jednocześnie zwraca uwagę na fakt, że miejskie i regionalne systemy transportu działają tym skuteczniej, im lepiej odpowiadają lokalnym potrzebom. W odróżnieniu od transportu transeuropejskiego w tej dziedzinie bardzo problematyczne jest rozważanie interwencji i harmonizacji. Zgodnie z zasadą pomocniczości rolę Unii powinno być tu przede wszystkim przykazywanie specjalistycznej wiedzy oraz tworzenie programów przekazywania i wprowadzania w życie sprawdzonych wzorców czy ocena innowacji (organizacja transportu, inteligentne systemy, napęd ekologiczny i wydajny energetycznie, mobilność jako warunek rozwoju regionalnego itd.).

5.4 Z uwagi na to, że problemy związane z transportem koncentrują się zwłaszcza w dużych miastach, aglomeracjach miejskich i obszarach podmiejskich, a także ze względu na fakt, że w wyniku dużego zurbanizowania tych terenów budowa i modernizacja infrastruktury transportowej pociąga za sobą ogromne koszty, konieczne jest, by na wszystkich szczeblach zwracać dużą uwagę na rozwój tej infrastruktury i wyposażenie jej w nowoczesne technologie, łącznie ze wsparciem dla infrastruktury, która nie jest bezpośrednio częścią sieci TEN-T. Ważne jest zachęcanie do tworzenia systemów czystego transportu miejskiego w celu zmniejszenia poziomu zanieczyszczenia w naszych miastach, a przez to poprawy jakości życia ich mieszkańców. Komitet Regionów zaleca Komisji, aby także te aspekty zostały uwzględnione w analizie związanej z przygotowaniem zielonej księgi na temat transportu miejskiego.

5.5 Komitet Regionów wzywa Komisję Europejską, by przywiązywała szczególną wagę do transportu w miastach i odpowiednio sprawdziła, czy w poszczególnych programach operacyjnych na lata 2007-2013 zwrócono właściwą uwagę na transport miejski i przeznaczono nań odpowiednie środki finansowe. Komitet podkreśla, że transport miejski jest równie ważny jak transeuropejskie sieci transportowe, ponieważ większość ruchu transportowego ma swój początek i koniec w miastach, a zatem to właśnie miasta są najważniejszymi „wąskimi gardłami”. Z tego powodu wysokiej jakości transport miejski jest podstawowym warunkiem konkurencyjności UE, czyli także realizacji całej strategii lizbońskiej, zarówno z punktu widzenia mobilności towarów, jak i mobilności pracowników.

5.6 Komitet uważa, że w celu odblokowania dróg dojazdowych do dużych miast należy wybudować na obrzeżach miast duże terminale przesiadkowe, wyposażone w odpowiednią ilość miejsc parkingowych (tzw. parkingi „park and ride”), tak aby osoby dojeżdżające samochodami spoza miasta mogły tam zaparkować i skorzystać ze środków komunikacji zbiorowej, bez szczególnej straty czasu.

6. Optymalizacja infrastruktury i dostępność sieci

6.1 Komitet Regionów uważa, że dla zrównoważenia rozwoju transeuropejskiego transportu najpilniejszym zadaniem jest, oprócz dokończenia realizacji transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T i budowy nowej infrastruktury, poprawa warunków dla konsekwentnego wykorzystania rezerw wydajności infrastruktury istniejącej.

6.2 Komitet Regionów z zadowoleniem przyjmuje fakt, że Komisja za priorytetowe zadania uznaje zmniejszenie zatłoczenia związanego z ruchem i zwiększenie dostępności. Z punktu widzenia Komitetu jest to niezbędny warunek pełnego wykorzystania możliwości płynących z prawa do swobodnego przepływu oraz osiągnięcia większego stopnia spójności terytorialnej.

6.3 Komitet Regionów nie zgadza się jednak z oceną Komisji, że Europa posiada gęstą sieć transportową i na ogół wysokiej jakości infrastrukturę. Komitet stanowczo zwraca uwagę na różnice jakościowe w charakterze infrastruktury transportowej pomiędzy państwami UE-15 a nowymi państwami członkow-

skimi. Jednocześnie Komitet stwierdza, że pod wpływem wzrostu transportu w nowych państwach członkowskich po rozszerzeniu Unii w 2004 r. stan ich sieci transportowej jeszcze się pogarsza, a odstęp pomiędzy UE-15 a nowymi państwami członkowskimi stale się powiększa. Komitet proponuje zatem włączenie do przeglądu średniookresowego białej księgi także konsekwentnej i szczegółowej oceny stanu infrastruktury transportowej UE 27, aby organy UE uzyskały lepszą podstawę do podejmowania decyzji w tej dziedzinie.

6.4 Jednocześnie Komitet Regionów zwraca uwagę na możliwość pojawienia się wąskich gardeł w globalnych sieciach transportowych w regionach przygranicznych i niedostępnych obszarach peryferyjnych przy nowych zewnętrznych granicach UE. Dlatego też ważne jest zakończenie procesu przeglądu sieci TEN-T, który obejmuje propozycję przedłużenia ich do państw i regionów sąsiadujących z UE.

6.5 Komitet Regionów zdecydowanie popiera także regionalne projekty zmierzające do rozwoju infrastruktury transportowej, zwłaszcza o zasięgu transgranicznym, oraz wzywa Komisję, aby nadal zapewniała dla nich dobre warunki za pośrednictwem programów pozwalających na wykorzystanie funduszy przeznaczonych na politykę spójności na lata 2007-2013 oraz programów współpracy międzyregionalnej.

6.6 Komitet Regionów popiera także utworzenie przez Komisję za pomocą środków finansowych (budżet TEN-T, EBI, EBOiR, PPP itd.) oraz instrumentów instytucjonalnych (europejski koordynator) programu wsparcia przeznaczonego na interwencje na rzecz szybkiego zniesienia wąskich gardeł na granicach między państwami i uzupełnienia brakujących połączeń w 30 priorytetowych projektach TEN-T o wymiarze ogólnoeuropejskim, określonych w 2004 r. (a także innych, na które zapotrzebowanie stwierdzono później), tak aby osiągnąć faktyczną spójność sieci TEN-T. Okazuje się bowiem, że jest to jedna z dziedzin, gdzie krajowa polityka transportowa stale zawodzi ze szkodą dla rozwoju regionalnego, osiągania spójności terytorialnej i możliwości pełnego wykorzystania swobody przepływu oraz współpracy transgranicznej. Ponadto należy przyznać odpowiednie mechanizmy finansowe innym przedsięwzięciom uzupełniającym sieci TEN-T, a szczególnie tym, które mają na celu poprawę dostępu, jak np.: połączenia drogowe i kolejowe, dojścia do portów, centra logistyczne powiązane ze strefami przeładunku intermodalnego, dojazdy do miast itp.

6.7 Jednocześnie Komitet Regionów zwraca uwagę na konieczność wyważenia korytarzy TEN-T w kierunkach zachód-wschód i północ-południe. W szczególności dla lepszego wykorzystania potencjału portów morskich Morza Adriatyckiego i Bałtyckiego proponuje uwzględnienie przy okazji przyszłego rozszerzania sieci TEN-T wyników realizowanego obecnie w ramach programu INTERREG IIB projektu A-B Landbridge, w który zaangażowane są regiony Włoch, Austrii, Czech, Niemiec i Polski, a w ramach szerszej współpracy także regiony państw trzecich, takich jak Norwegia i Chorwacja, a który jest poświęcony właśnie tej tematyce.

7. Interoperacyjność i harmonizacja form transportu

7.1 Komitet Regionów z rezerwą przyjmuje twierdzenie dotyczące współmodalności, definiowanej w przeglądzie średniookresowym białej księgi dotyczącej transportu, i popiera myśl, że każdy środek transportu ma w europejskim systemie transportu swoje zadanie. Nie dawanie pierwszeństwa jednemu sposobowi transportu przed innymi, ale ich efektywna i oparta na sprawiedliwych warunkach rynkowych współpraca prowadzi do naturalnej optymalizacji transportu. W rzeczywistości istnieje bowiem tylko jeden transport (popyt na usługi transportowe), wykorzystujący najłatwiej dostępną ofertę transportową (formy transportu). Nie preferencyjne traktowanie jednego środka transportu kosztem innego, ale stworzenie równych warunków dla poszczególnych form transportu to droga do poprawy sytuacji europejskiego transportu. Transport drogowy cieszy się niestety ogromnym powodzeniem także w tych segmentach rynku transportowego, gdzie z punktu widzenia ochrony środowiska bardziej odpowiedni byłby transport kolejowy, wodny lub łączący różne środki. Przyczyną tego stanu rzeczy jest nie tylko niedostateczna harmonizacja poszczególnych form transportu, koszty zewnętrzne, nierozwiązany do końca problem interoperacyjności kolei i niezakończona transformacja sektora kolejowego, ale także niedostateczny poziom techniczny transportu kolejowego i łączonego. Dlatego też konieczne jest wspieranie badań i rozwoju nie tylko w dziedzinie systemów telematycznych i informacyjnych, ale także w dziedzinie technologii transportu kolejowego i kombinowanego, skutecznej standaryzacji, unifikacji i homologacji.

7.2 Komitet chciałby jednakże podkreślić swe wsparcie dla europejskiej polityki mającej na celu przechodzenie do środków transportu najmniej zanieczyszczających środowisko, w ramach zobowiązań Unii Europejskiej związanych z protokołem z Kioto.

7.3 Zgodnie z tokiem rozumowania przedstawionym w punkcie 7.1 Komitet Regionów proponuje dalsze opracowywanie i wdrażanie przepisów mających na celu uwzględnianie zewnętrznych kosztów transportu. Celem jest utworzenie wspólnych europejskich ram dla stworzenia bezpłatnej i płatnej infrastruktury drogowej oraz płatnych, przywróconych tras kolejowych, które są warunkiem pełnej konkurencji pomiędzy środkami transportu. Opłaty te nie powinny być jedynie źródłem środków na pokrycie kosztów budowy i konserwacji infrastruktury (nawet jeśli w reformowanych gospodarkach jest to bardzo ważne źródło dochodów), ale powinny być jednocześnie instrumentem automatycznie reagującym na popyt na infrastrukturę i optymalizującym jej wykorzystanie czy obciążenie i uwzględniającym wszystkie koszty wewnętrzne i zewnętrzne (w tym koszty środowiskowe) każdego środka transportu. Wreszcie opłaty te powinny, po przełożeniu się na ceny towarów, stać się naturalnym rynkowym regulatorem nadmiernego popytu na transport, zgodnie z zasadą, że najlepszy transport to transport, który nie ma miejsca.

7.4 Komitet Regionów postrzega nowe systemy inteligentnego pobierania opłat za drogę do naturalnej optymalizacji przepływu ruchu, do efektywnego wykorzystania infrastruktury i do zapobiegania nadmiernemu natężeniu ruchu. Przy tym należy wspierać tylko taki system opłat, który będzie przejrzysty, sprawiedliwy, możliwy do zaksięgowania i pozwalający

zwłaszcza na zafakturowanie kosztów zewnętrznych, o taryfie prostej, ale jednocześnie dość zróżnicowanej, aby umożliwić optymalizację wykorzystania infrastruktury z punktu widzenia czasu i przestrzeni, odpowiedni w skali ogólnoeuropejskiej, ale który nie doprowadzi jedynie do przenoszenia transportu na trasy, gdzie nie są pobierane opłaty. Komitet ponownie wyraża tu swoje poparcie dla projektu Galileo, który przy konsekwentnym wdrażaniu we wszystkich państwach członkowskich ma stworzyć warunki dla wprowadzenia takiego systemu.

7.5 W celu zwiększenia wsparcia dla systemu nawigacji satelitarnej Galileo oraz jego jednolitego w całej Europie wykorzystania w transporcie, a przynajmniej w celu większego rozpowszechnienia tej idei, zwłaszcza wśród nowych państw członkowskich, Komitet Regionów zaleca Radzie Europejskiej, aby poprzez umiejscowienie siedziby Europejskiego Organu Nadzoru GNSS w jednym z nowych państw członkowskich symbolicznie ściślej włączyła je w realizację takich postępowych projektów (i tym samym spełniła swoją nieformalną obietnicę z 2003 r., by rozmieszczać nowe europejskie agencje w nowych państwach członkowskich UE).

8. Logistyka

8.1 Komitet Regionów podkreśla, że dla osiągnięcia lepszej współpracy poszczególnych form transportu konieczne jest także przyjęcie rozwiązań wspierających wykorzystanie logistyki. Publiczna logistyka transportu ma decydujące znaczenie dla zapewnienia interoperacyjności różnych form transportu w transporcie towarów i jednocześnie jest ogniwem łączącym, zapewniającym współpracę pomiędzy różnymi formami transportu a przemysłem i handlem. Konieczne jest stworzenie na szczeblu europejskim warunków dla zapewnienia rozwoju i efektywności logistyki transportu.

8.2 Komitet Regionów oferuje się współpracować przy opracowywaniu proponowanej ramowej strategii dla logistyki transportu towarowego w Europie, ponieważ rozwój tego segmentu ma znaczący wpływ na rozwój regionalny, a zatem ma swoje miejsce w wielu projektach samorządów regionalnych i lokalnych, w strategii rozwoju regionalnego i w planach urbanistycznych, jak również w koncepcjach miejskich i regionalnych systemów transportowych, czy przy rozwoju lotnisk regionalnych, portów na śródlądowych szlakach wodnych i publicznych centrów logistycznych, które pod wszelkimi względami powinny być traktowane jako obiekty infrastruktury transportowej należące do sieci, którym świadczą usługi.

8.3 Komitet Regionów z zadowoleniem przyjmuje zamierzenie Komisji Europejskiej, aby w 2007 r. przedstawić plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego. Komitet Regionów jest zdania, że przy opracowywaniu strategii ramowej na rzecz logistyki transportu towarowego w Europie należałoby również sprawdzić, jak poprzez politykę transportową można promować przeniesienie tranzytu towarów z dróg na szyny; przy wykorzystaniu instrumentów, które są w większym stopniu niż wcześniej efektywne, ekonomiczne, naturalne i respektowane przez rynek. Podejmowane środki, zarówno podatkowe, jak i legislacyjne, powinny być konsekwentnie wspierane działaniami pomocniczymi, które mogą pełnić rolę katalizatora.

9. Bezpieczeństwo

9.1 Komitet Regionów jest zaniepokojony faktem, że pomimo długotrwałego pozytywnego trendu liczba ofiar wypadków drogowych w UE 25 jest nadal niedopuszczalnie wysoka i wyraża jednoznaczne wsparcie dla propozycji Komisji, aby przyjąć zintegrowane podejście do bezpieczeństwa na drogach, obejmujące zachowanie się użytkowników dróg, projektowanie i technologię budowy pojazdów oraz stan infrastruktury.

9.2 Komitet Regionów stwierdza, że można założyć, iż logicznym skutkiem stale rosnącej mobilności osób i towarów na całym obszarze UE może być także kontynuowanie dyskusji pomiędzy państwami członkowskimi na temat zbliżania i ujednolicania przepisów i norm prawnych w zakresie zasad poruszania się na drogach w celu ułatwienia ich zrozumienia kierowcom i innym użytkownikom infrastruktury, poprawy bezpieczeństwa, zmniejszenia wypadkowości oraz wyrównania konkurencyjności komercyjnej oferty transportowej.

9.3 Komitet Regionów proponuje także, przynajmniej w odniesieniu do głównych osi systemu transeuropejskiego, wsparcie ujednolicania oznakowania, harmonizacji parametrów i wprowadzenia wielojęzycznych tablic informacyjnych w celu poprawy bezpieczeństwa, przy wykorzystaniu nowych systemów telematycznych.

10. Ochrona

10.1 Komitet Regionów dostrzega pilną potrzebę zapewnienia ochrony systemów transportowych przed groźbą terroryzmu i wspiera wspólne podejście do wypełniania tego zadania.

10.2 Komitet Regionów wzywa w tym względzie przede wszystkim do przyjęcia przez UE i państwa członkowskie wspólnego podejścia z uwagi na ograniczone kompetencje i możliwości władz regionalnych i miejskich w tej dziedzinie.

10.3 Jednocześnie Komitet Regionów żąda, by ewentualne propozycje środków w dziedzinie bezpieczeństwa systemów, mające bezpośredni wpływ na organizację i współfinansowanie regionalnych i miejskich systemów transportowych, były przedkładane przez organy UE zainteresowanym stronom w odpowiednim czasie, umożliwiającym dyskusję i zgłaszanie uwag.

11. Logistyka transportu towarowego w Europie — klucz do zrównoważonej mobilności

11.1 Komitet Regionów z zadowoleniem przyjmuje inicjatywę Komisji w zakresie stworzenia ram strategicznych dla znalezienia odpowiedzi na pytanie — jak i jakimi środkami UE może przyczynić się do optymalizacji europejskiego systemu transportu. Komitet zwraca jednak uwagę, że logistyka sama w sobie nie jest celem, ale jedynie jednym ze środków osiągnięcia

celu. Jednocześnie nie jest też jedynym środkiem, ponieważ może być przydatna dopiero po zapewnieniu bazy w postaci rozwoju bardziej podstawowych elementów systemu transportu, takich jak infrastruktura, telematyka (systemy informacyjne w transporcie), interoperacyjność, odpowiednia forma środków transportu itd. Odsyłamy zatem do poprzednich punktów niniejszej opinii Komitetu Regionów, do uwag o krokach, których podjęcie uważamy za niezbędne dla poprawy ogólnych warunków dla europejskiego transportu.

11.2 Komitet Regionów sądzi, że Komisja przypisuje logistyce w pierwszym rzędzie wymiar handlowy. Przede wszystkim działanie sił rynkowych przyczynia się do lepszego użycia jednostek transportowych, efektywnego użytkowania szlaków transportowych, innymi słowy jest to narzędzie prowadzące do lepszego gospodarowania transportem i jego skutecznego wykorzystania. Przedsiębiorstwom sektora transportu, czy ewentualnie europejskim organizacjom sektorowym, należy także pozostawić rozwiązanie kwestii znaków jakości.

11.3 Komitet Regionów jest jednak zdania, że w przypadku, gdy mechanizmy rynkowe zawodzą, dla osiągnięcia celu zrównoważonej mobilności i logistyki transportu towarowego uzasadnione może być podjęcie przez państwo działań korygujących te mechanizmy. Zasadniczym warunkiem wykorzystywania w transzycie towarów transportu szynowego jest dobrze rozbudowany system przeładunku intermodalnego z wykorzystaniem znormalizowanego sprzętu transportu towarowego. Aby stworzyć tę możliwość, a następnie zagwarantować pełne wykorzystanie gospodarcze tej sieci, gdyby siły wolnego rynku okazały się niewystarczające, należy świadomie — choćby na krótki okres — wprowadzić mechanizmy ochronne, np. bodźce i środki legislacyjne, aby przyznać pierwszeństwo środkom transportu, które tradycyjnie otrzymują wsparcie ze względu na szczególne lokalne i regionalne warunki środowiskowe.

11.4 Zgodnie z powyższymi punktami opinii w sprawie przeglądu średniookresowego białej księgi dotyczącej transportu, Komitet Regionów stwierdza, że uznaje logistykę za kluczowe narzędzie wspierające zainteresowanie regionów i miast tym, by transport na ich terenach przebiegał szybko, efektywnie i przy minimalnych skutkach ubocznych. Jako ważny postrzega także rozwój logistyki miejskiej, mającej na celu poprawę warunków życia w aglomeracjach miejskich, przy wykorzystaniu wszystkich dobrych przykładów rozwiązania problemu nadmiernego natężenia ruchu drogowego.

11.5 Jak już wspomniano w powyższych punktach niniejszej opinii, rola miast i regionów w rozwoju logistyki polega przede wszystkim na stworzeniu w regionie odpowiednich warunków dla transportu, rozwiązań logistycznych oraz na wsparciu budowy centrów logistycznych. Rolę UE w tej konkretnej dziedzinie Komitet Regionów widzi przede wszystkim w udzielaniu wsparcia z instrumentów polityki spójności oraz za pośrednictwem transferu know-how i sprawdzonych wzorców.

11.6 Komitet Regionów za kluczowe zadanie uważa identyfikację przeszkód dla lepszego wykorzystania logistyki w celu optymalizacji europejskiego systemu transportu. Do tych przeszkód należy niewystarczająca infrastruktura (wąskie gardła, brakujące połączenia, niedostateczne połączenie węzłów transportowych ze szlakami transportowymi różnego rodzaju, brak publicznych centrów logistycznych), a także niewystarczająca kompatybilność jednostek transportowych (zwłaszcza tych z UE-15 i UE 10+) oraz przeszkody o charakterze techniczno-organizacyjnym (przekazywanie informacji pomiędzy przedsiębiorstwami transportowymi, ujednoczony list przewozowy itd.). Identyfikacja utrudnień ograniczających lepsze wykorzystanie logistyki to zadanie, przy realizacji którego pozytywną rolę mogłaby odegrać Komisja Europejska (DG TREN), co byłoby mile widziane.

11.7 Komitet Regionów za szczególnie ważne uznaje także opracowywanie dla transportu nowych systemów zarządzających i informacyjnych (ERTMS, Galileo itp.). Jednocześnie zwraca jednak uwagę na konieczność rozwiązania kwestii bezpieczeństwa systemów danych, zwłaszcza w przypadku wykorzystywania środowiska otwartej architektury.

11.8 Komitet Regionów wyraża zadowolenie z tego, że Komisja Europejska podejmuje się rozważyć kwestię specjalistycznych szkoleń i certyfikacji wspólnych europejskich norm dotyczących wiedzy i doświadczenia pracowników logistyki. Zwraca jednocześnie uwagę na to, że w tej dziedzinie należy działać w partnerstwie z podmiotami zajmującymi się logistyką i ogólnie transportem lub ze zrzeszającymi je organizacjami europejskimi.

11.9 Komitet Regionów wyraża zadowolenie także z tego, że Komisja Europejska podejmuje się zadań w dziedzinie statystycznych wskaźników rozwoju logistyki. W ramach proponowanych tu rozwiązań Komisja powinna opracować zestaw wskaźników, które by monitorowały i obrazowały rozwój łańcuchów logistycznych, ich wydajność, wykorzystanie itd.

11.10 Komitet Regionów zwraca także uwagę na to, że oprócz priorytetowych projektów sieci TEN-T należy na szczeblu europejskim kłaść nacisk na modernizację i rozwój

ważnych węzłów transportowych. Dla lepszego wykorzystania logistyki i osiągnięcia wyższego stopnia optymalizacji europejskich systemów transportu ważne jest także pokonanie tzw. „ostatniej mili” — tzn. rozwój punktów przeładunkowych i terminali w łańcuchu logistycznym, a przede wszystkim wydajne połączenie wielkich węzłów logistycznych z wszystkimi typami szlaków transportowych.

11.11 Komitet Regionów za istotną uważa także inicjatywę Komisji w zakresie wspólnych standardów europejskich dla intermodalnych jednostek ładunkowych w wewnątrzunijnym transporcie towarowym. Miałoby to wielką wartość, gdyby UE udało się na przykład doprowadzić do zmniejszenia liczby konfiguracji różnych typów kontenerów i naczep w celu maksymalnego wykorzystania rozmiarów dozwolonych w transporcie.

11.12 Komitet Regionów zwraca uwagę także na to, że wykorzystanie różnych form transportu w ramach jednego łańcucha transportowego nie wymaga jedynie zmiany sposobu myślenia, często utrudniają to także przeszkody fizyczne. Zwłaszcza w nowych państwach członkowskich brakuje nie tylko odpowiednich szlaków transportowych i obiektów przeładunkowych jako narzędzi ich łączenia, ale także odpowiednich jednostek transportowych. Środkiem wiodącym do poprawy tej sytuacji mogłaby być na przykład przychylna polityka kredytowa EBI czy wsparcie UE dla zakupu pojazdów lub budowy terminali.

11.13 Wreszcie Komitet Regionów wnioskuje o sprawdzenie wykonalności planu działań na rzecz wsparcia rozwoju sieci kolejowej zorientowanej na przewozy towarowe. Zwraca jednak uwagę na sytuację w nowych państwach członkowskich. Chociaż pomysł ten jest perspektywiczny, jednak można się obawiać braku wystarczających inwestycji na jego realizację. Konieczne jest, by działania państw członkowskich i przedstawicieli przemysłu transportowego wspierane przez UE poświęcone były koordynacji rozkładów jazdy w międzynarodowym transporcie towarowym. Na przykład w celu osiągnięcia sytuacji, gdzie tranzyt odbywa się przede wszystkim w godzinach nocnych, gdy natężenie transportu pasażerskiego jest niskie.

Bruksela, 14 lutego 2007 r.

Przewodniczący
Komitetu Regionów
Michel DELEBARRE