



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Komisja Transportu i Turystyki

2009/2096(INI)

2.2.2010

PROJEKT SPRAWOZDANIA

w sprawie zrównoważonej przyszłości transportu
(2009/2096(INI))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Mathieu Grosch

PR_INI

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	3
UZASADNIENIE	11

PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie zrównoważonej przyszłości transportu (2009/2096(INI))

Parlament Europejski,

- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu” (COM(2009)0279),
- uwzględniając konkluzje prezydencji Rady Europejskiej obradującej w dniach 17 i 18 grudnia 2009 r. dotyczące komunikatu Komisji zatytułowanego „Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu” (17692/2009),
- uwzględniając białą księgę Komisji zatytułowaną „Europejska polityka transportowa do 2010 r.: czas na decyzje” (COM(2001)0370),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.” (COM(2006)0314),
- uwzględniając zieloną księgę Komisji zatytułowaną „Instrumenty rynkowe na potrzeby polityki w zakresie ochrony środowiska i w dziedzinach pokrewnych” (COM(2007)0140),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Strategia na rzecz wdrożenia internalizacji kosztów zewnętrznych” (COM(2008)0435),
- uwzględniając komunikat Komisji w sprawie ekologicznego transportu (COM(2008)0433),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Ograniczenie globalnego ocieplenia do 2°C w perspektywie roku 2020 i dalszej” (COM(2007)0002),
- uwzględniając zieloną księgę Komisji zatytułowaną „TEN-T: Przegląd polityki – W kierunku lepiej zintegrowanej transeuropejskiej sieci transportowej w służbie wspólnej polityki transportowej” (COM(2009)0044),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Plan działania na rzecz wdrażania inteligentnych systemów transportowych w Europie” (COM(2008)0886),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Agenda UE w sprawie transportu towarowego: Poprawa wydajności, integracyjności i zrównoważenia transportu towarowego w Europie” (COM(2007)0606),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Logistyka transportu towarowego w Europie – klucz do zrównoważonej mobilności” (COM(2006)0336),
- uwzględniając komunikat Komisji w sprawie żeglugi bliskiego zasięgu (COM(2004)0453),

- uwzględniając komunikat Komisji w sprawie europejskiej polityki portowej (COM(2007)0616),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Bezpieczniejszy, bardziej ekologiczny i wydajniejszy transport dla całej Europy: Pierwsze sprawozdanie na temat inicjatywy „Inteligentny samochód” (COM(2007)0541),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Zmniejszyć liczbę ofiar wypadków drogowych w Unii Europejskiej o połowę do 2010 r.: wspólna odpowiedzialność” (COM(2003)0311),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Europejski program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego – przegląd śródkresowy” (COM(2006)0074),
- uwzględniając zieloną księgę Komisji „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście” (COM(2007)0551),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego” (COM(2009)0490),
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 12 kwietnia 2005 r. w sprawie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu¹,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 29 września 2005 r. w sprawie europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego – zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych w Unii Europejskiej o połowę do 2010 r. - wspólnej odpowiedzialności²,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego – oceny śródkresowej³,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 12 lipca 2007 r. sprawie utrzymania Europy w ruchu – zrównoważonej mobilności dla naszego kontynentu⁴,
- uwzględniając rezolucję z dnia 12 lipca 2007 r. w sprawie wprowadzania w życie pierwszego pakietu kolejowego⁵,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 5 września 2007 r. w sprawie logistyki transportu towarowego w Europie – klucza do zrównoważonej mobilności⁶,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie europejskiej zrównoważonej polityki transportowej uwzględniającej europejską politykę energetyczną

¹ Dz.U. C 33E, z 9.2.2006, s.142.

² Dz.U. C 227E, z 21.9.2006, s.609.

³ Dz.U. C 244E, z 18.10.2007, s.220.

⁴ Dz.U. C 175E, z 10.7.2008, s....

⁵ Dz.U. C 175E, z 10.7.2008, s....

⁶ Dz.U. C 187E, z 24.7.2008, s.154.

i europejską politykę ochrony środowiska¹,

- uwzględniając rezolucję z dnia 19 czerwca 2008 r. w sprawie bezpieczniejszego, bardziej ekologicznego i wydajniejszego transportu dla całej Europy – pierwszego sprawozdania na temat inicjatywy „Inteligentny samochód”²,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 4 września 2008 r. w sprawie transportu towarowego w Europie³,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 4 września 2008 r. w sprawie europejskiej polityki portowej⁴,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie transportu przyjaznego dla środowiska oraz internalizacji kosztów zewnętrznych⁵,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 22 kwietnia 2009 r. w sprawie zielonej księgi na temat przyszłej polityki TEN-T⁶,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych⁷,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz mobilności w mieście⁸,
 - uwzględniając art. 48 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii, jak również Komisji Rozwoju Regionalnego (A7-0000/2010),
- A. mając na uwadze, że sektor transportu jest istotnym elementem rozwoju Unii Europejskiej i jej regionów, który wpływa bezpośrednio na konkurencyjność i spójność społeczną regionów i przez to wnosi istotny wkład w realizację europejskiego rynku wewnętrznego;
- B. mając na uwadze, że sektor transportu ma decydujący wpływ na kwestie związane z polityką gospodarczą i zatrudnienia, ponieważ z punktu widzenia produktu krajowego brutto wytwarza 10% dobrobytu UE i tworzy ponad 10 milionów miejsc pracy;
- C. mając na uwadze, że sektor transportu ma istotny wpływ na jakość życia i zdrowie obywateli i choć pozwala na zawodową i prywatną mobilność obywateli, to w 2006 r. przypadało na niego 24,6 % ogółu emisji CO₂, a od tamtej pory poziom emisji nieustannie

¹ Dz.U. C 66E, z 20.3.2009, s.1.

² Dz.U. C 286E, z 27.11.2009, s.45.

³ Dz.U. C 295E, z 4.12.2009, s.79.

⁴ Dz.U. C 295E, z 4.12.2009, s.74.

⁵ Teksty przyjęte, P6_TA(2009)0119.

⁶ Teksty przyjęte, P6_TA(2009)0258.

⁷ Teksty przyjęte, P6_TA(2009)0308.

⁸ Teksty przyjęte, P6_TA(2009)0307.

wzrastał, oraz mając na uwadze, że w odniesieniu do bezpieczeństwa transportu nadal nie stwierdzono wystarczającej poprawy, ponieważ w 2008 r. w wypadkach drogowy zginęło około 39 000 osób, a ciężko rannych zostało 300 000 osób;

- D. mając na uwadze, że w pakiecie działań w dziedzinie klimatu UE zobowiązała się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o 20 % do 2020 r. w stosunku do roku 1990 i że jest to nadal obowiązujący cel;
- E. mając na uwadze, że cele, które wyznaczono w białej księdze z 2001 r., zostały osiągnięte tylko częściowo i że w związku z tym należy sprawdzić, czy powinny zostać utrzymane czy też należy je ponownie zdefiniować;
- F. mając na uwadze, że problemy związane z wdrażaniem, takie jak opóźnienia lub błędy, znacznie pogarszają skuteczność wspólnotowego prawodawstwa i że zachodzi konieczność zdecydowanych i natychmiastowych działań w tym zakresie;
- G. mając na uwadze konieczność zachowania spójności w pracach parlamentarnych, w szczególności w dziedzinach bezpośrednio dotyczących polityki transportowej, tj. polityka ochrony środowiska, polityka społeczna, zatrudnienia i polityka gospodarcza;
- H. mając na uwadze, że choć sektor transportu poważnie ucierpiał z powodu kryzysu finansowo-gospodarczego, należy wykorzystać tę sytuację do wsparcia lub promowania branży transportowej z myślą o przyszłości;
- I. mając na uwadze, że agencje transportowe pełnią ważną rolę w stopniowym tworzeniu europejskiej przestrzeni transportowej i że konieczne jest, aby drogi – jako najczęściej wykorzystywany rodzaj transportu – miały odpowiednią strukturę zapewniającą skuteczniejsze i bardziej zrównoważone kształtowanie tego sposobu transportu;
- J. mając na uwadze, że dla sektora transportu duże znaczenie ma również wyznaczenie wymiernych celów, aby z jednej strony lepiej weryfikować skuteczność polityki transportowej, a z drugiej strony wyznaczyć społeczne i gospodarcze kierunki rozwoju;
- K. mając na uwadze, że istotne rozwiązania w dziedzinie badań, infrastruktury i techniki wymagają dostosowania środków i instrumentów finansowych;
- L. mając na uwadze, że rozwój społeczeństwa i wielu gałęzi gospodarki prowadzi do zwiększonego zapotrzebowania w sektorze transportu i w związku z tym wykorzystuje się wiele form transportu, które jednak powinny być weryfikowane pod kątem efektywności w kontekście polityki gospodarczej, ochrony środowiska, polityki społecznej i zatrudnienia;
- M. mając na uwadze, że w przyszłości konieczna jest zrównoważona współpraca między wszystkimi rodzajami transportu zarówno w transporcie pasażerskim, jak i w transporcie towarowym, aby możliwe było stworzenie bezpiecznych i z logistycznego punktu widzenia praktycznych łańcuchów transportowych;

Wyzwania społeczne, gospodarcze i ekologiczne

1. uważa, że rosnąca liczba ludności przede wszystkim w miastach stworzy wyzwanie dla transportu w zakresie bezpieczeństwa i zdolności przewozowej i że z tego względu za istotne należy uznać podstawowe prawo do mobilności oraz z jego zastosowanie, a także, oraz podkreśla, że w tym kontekście przyszłe kierunki rozwoju między innymi na obszarach miejskich wytyczają multimodalne łańcuchy transportowe i publiczne środki transportu;
2. jest zdania, że wzrost zapotrzebowania również w transporcie towarowym prowadzi między innymi do wyzwań w zakresie zdolności przewozowej lub do spadku wydajności wskutek problemów związanych z infrastrukturą i że z tego powodu należy przede wszystkim położyć większy nacisk na współmodalne wykorzystywanie infrastruktury i zapewnienie bezpieczeństwa użytkownikom transportu, a także bezpieczeństwo przewożonych towarów;
3. podkreśla, że „odwęglenie” transportu jest jednym z najważniejszych wyzwań wspólnotowej polityki transportowej w przyszłości i że do tego celu należy wykorzystywać wszystkie dostępne i trwałe środki, takie jak połączenie różnych źródeł energii, środki w zakresie kształtowania cen oraz internalizacja kosztów zewnętrznych wszystkich rodzajów transportu pod warunkiem, że osiągnięte w ten sposób przychody zostaną przeznaczone na poprawę zrównoważonej mobilności; wskazuje, że należy przede wszystkim stwarzać zachęty finansowe wykluczając ewentualne zakłócenia konkurencji, zamiast nakładać kary;

Efektywna współmodalność

4. stwierdza, że zasadniczo rozwój transportu osobowego i towarowego wiąże się nie tylko z przejściem na inny rodzaj transportu, lecz także z wydajnym korzystaniem z różnych form transportu i że z tego względu celem europejskiej polityki transportowej powinna być efektywna współmodalność;
5. zwraca uwagę, że efektywna współmodalność powinna być rozpatrywana nie tylko według kryterium rentowności, lecz także według kryteriów ochrony środowiska, uwarunkowań społecznych i dotyczących zatrudnienia oraz kryteriów dotyczących aspektów bezpieczeństwa z uwzględnieniem odmiennych możliwości i sytuacji wyjściowych w odniesieniu do różnych form transportu z jednej strony i krajów i regionów z drugiej strony;

Utworzenie rynku wewnętrznego

6. domaga się systematycznych przeglądów prawodawstwa wspólnotowego, jego wdrażania i stosowania w celu zagwarantowania jego skuteczności; wzywa Komisję do konsekwentnego usuwania przeszkód powstających wskutek błędnego lub opóźnionego wdrażania prawa wspólnotowego w państwach członkowskich;
7. stwierdza, że transport odgrywa istotną rolę w kontekście utworzenia europejskiego rynku wewnętrznego oraz prawa swobodnego przemieszczania się osób i towarów i że przede wszystkim w transporcie szynowym należy osiągnąć regulowane otwarcie rynku; to całkowite otwarcie rynku powinno iść w parze z innymi działaniami, aby uniknąć zakłóceń konkurencji między innymi w wymiarze społecznym, podatkowym

i ekologicznym;

8. zwraca uwagę, że transport ma wpływ na politykę społeczną, politykę ochrony zdrowia i bezpieczeństwa i że w ramach tworzenia jednolitej przestrzeni transportowej należy zharmonizować i poprawić warunki w zakresie zatrudnienia oraz edukacji i szkoleń; podkreśla, że między innymi stworzenie europejskich centrów edukacyjnych i europejskich centrów doskonałości w poszczególnych państwach członkowskich może przyczynić się do wspierania jakości kształcenia i podwyższania statusu osób zatrudnionych w transporcie, a także do wzajemnego uznawania dyplomów;
9. uważa, że efektywność w polityce transportowej polega na weryfikacji programów (takich jak program Galileo i inteligentne systemy transportowe (ITS)), ich przeformułowywaniu w razie potrzeby lub kontynuowaniu; w tym kontekście konieczny jest na przykład nowy program dotyczący bezpieczeństwa w transporcie drogowym, śródkresowy bilans programu NAIADES, realizacja programu Open Sky i kontynuacja uproszczonej wersji programu Marco Polo;

Agencje europejskie

10. jest zdania, że techniczna interoperacyjność, podobnie jak europejska certyfikacja i wzajemne uznawanie dyplomów, stanowią istotne elementy dobrze funkcjonującego rynku wewnętrznego i że realizacja tych elementów powinna w większym stopniu wchodzić w zakres obowiązków różnych agencji;
11. podkreśla, że 75 % transportu to transport drogowy i że w związku z tym zachodzi konieczność stworzenia agencji do spraw transportu drogowego; domaga się, aby taka agencja gwarantowała podstawowe prawo obywateli do bezpiecznej mobilności, wspierała nowe zastosowania (np. program Galileo i inteligentne systemy transportowe), śledziła programy badawcze, a ponadto miała uprawnienia regulacyjne w odniesieniu do usuwania przeszkód stojących na drodze ku zrównoważonemu rynkowi wewnętrznemu;

Badania naukowe i technologie

12. podkreśla, że inteligentne systemy organizacji transportu, takie jak Galileo i ITS, muszą być wspierane zarówno w obszarze badań, jak i w zastosowaniu, ponieważ poprzez ograniczenie spalin i hałasu wytwarzanego przez transport drogowy prowadzą do znacznej poprawy stanu środowiska naturalnego, ponadto dostarczają rozwiązań dla problemów wynikających z istnienia wąskich gardeł w infrastrukturze, zwiększają poziom bezpieczeństwa i zapewniają większą niezależność energetyczną;
13. podkreśla, że ujednoczenie dokumentacji transportowej według najnowszych standardów komunikacji i możliwość ich multimodalnego i międzynarodowego zastosowania mogą doprowadzić do istotnej poprawy bezpieczeństwa i logistyki oraz do zdecydowanego ograniczenia procedur administracyjnych;

Fundusze transportowe i Europejska Sieć Transportowa

14. podkreśla, że efektywna polityka transportowa wymaga odpowiedniego finansowania, przy czym między innymi środki finansowe dostępne w budżecie UE, część środków

z budżetu polityki strukturalnej i spójności, partnerstwa publiczno-prywatne lub inne instrumenty finansowe powinny posłużyć do stworzenia funduszu transportowego wykorzystywanego do poprawy infrastruktury, wspierania badań naukowych, promowania stosowania inteligentnych systemów transportowych i opierającego się na kryteriach udzielania zamówień, które uwzględniają efektywność w zakresie ochrony środowiska, wymogów społecznych i bezpieczeństwa;

15. domaga się, aby w ramach polityki transportowej można było, w oparciu o wsparcie finansowe niepodlegające ocenie wedle kryteriów konkurencji, wspierać między innymi transport szynowy i wodny, politykę portową i publiczny transport pasażerski;
16. uważa, że kryzys finansowo-gospodarczy może zostać wykorzystany do ukierunkowanego wspierania transportu i umożliwienia – poprzez pomoc finansową – inwestycji w zakresie ekologicznego, bezpiecznego i tym samym zrównoważonego transportu;
17. uważa, że definicję europejskiej sieci bazowej wewnątrz kompleksowej sieci transeuropejskiej TEN należy oceniać według kryteriów zrównoważonego rozwoju na poziomie europejskim, a także na poziomie regionów i że multimodalne platformy stanowią nadal istotny element oferty infrastrukturalnej, ponieważ umożliwiają efektywne połączenia między różnymi formami transportu;
18. domaga się, aby żegluga śródlądowa, porty śródlądowe i multimodalne połączenia portów morskich z lądem odgrywały większą rolę w europejskiej polityce transportowej;

Transport w kontekście ogólnoświatowym

19. podkreśla, że stworzenie europejskiej przestrzeni transportowej jest ważnym priorytetem i szczególnie w transporcie lotniczym i wodnym w dużej mierze zależy ono od międzynarodowej akceptacji w ramach negocjowanych umów, przy czym UE powinna zwiększać swój wpływ na decyzje podejmowane w stosownych gremiach międzynarodowych;

Wymierne cele do 2020 r.

20. domaga się dążenia do jasnych i wymiernych celów i w związku z tym proponuje,
 - ograniczyć liczbę ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych o 40% w okresie od 2010 do 2020 r.,
 - podwoić liczbę użytkowników autobusów i kolei w transporcie miejskim do 2020 r.,
 - ograniczyć emisję CO₂ w transporcie drogowym poprzez odpowiednie innowacje i unikanie pustych przewozów o 20% w porównaniu do wartości z roku 2010,
 - zmniejszyć zużycie energii elektrycznej pojazdów szynowych o 20% w stosunku do wartości z 2010 r.,
 - wyposażyć od 2011 r. cały nowy tabor i nowe połączenia w transporcie szynowym w systemy kompatybilne z ERTMS,

- zmniejszyć wpływ transportu powietrznego na środowisko w całej przestrzeni powietrznej UE o 20% do 2020 r.,
- wesprzeć finansowo stworzenie multimodalnych węzłów połączeniowych (platform) dla żeglugi śródlądowej do 2020 r. i zwiększyć ich liczbę o 20%;

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

UZASADNIENIE

Sektor transportu ma podstawowe znaczenie dla utworzenia europejskiego rynku wewnętrznego. To dzięki niemu możliwe jest swobodne przemieszczanie się obywateli UE i towarów w całej Europie. Ponadto stanowi on istotny element rozwoju UE i jej regionów i ma bezpośredni wpływ na spójność społeczną regionów. Z tego powodu nie można rozpatrywać zagadnień polityki transportowej w oddzieleniu od innych obszarów polityki. Sektor transportu wytwarza z punktu widzenia produktu krajowego brutto 10% dobrobytu UE i zapewnia ponad 10 milionów miejsc pracy, jednocześnie jednak na transport przypada ogółem około 25% emisji CO₂. Wynika z tego, że sektor transportu wiąże się bezpośrednio z polityką regionalną, polityką ochrony środowiska, polityką gospodarczą, społeczną i polityką zatrudnienia.

Ze względu na to ogromne znaczenie sektora transportu decydujące znaczenie w ramach przygotowań do białej księgi określającej wytyczne dla europejskiej polityki transportowej na następne 10 lat ma w pierwszej kolejności wyciągnięcie wniosków z przeszłości. W białej księdze z 2001 r. ustanowiono wiele celów, np. przeniesienie przewozów pasażerskich i towarowych z transportu drogowego na transport kolejowy lub wodny i zmniejszenie o połowę liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych do 2010 r. Mimo że Parlament Europejski w ostatnich 10 latach uchwalił szereg uregulowań legislacyjnych w formie rozporządzeń i dyrektyw, cele te zrealizowano tylko częściowo. Wynikało to zdaniem sprawozdawcy również z problemów, jakie pojawiły się przy wdrażaniu przepisów w niektórych państwach członkowskich. Problemy te były związane z:

- zbyt długimi terminami transpozycji, jak np. w przypadku dyrektywy w sprawie prawa jazdy, której pełne zastosowanie przewidziano dopiero od 2033 r.,
- dodatkowymi wymogami nałożonymi przez niektóre państwa członkowskie, które niepotrzebnie skomplikowały istniejące przepisy,
- brakiem wdrożenia lub z popełnieniem błędów przy wdrożeniu,
- niewystarczającym monitorowaniem stosowania przez państwa członkowskie i brakiem ujednoczonego katalogu poważnych naruszeń.

Zdaniem sprawozdawcy konieczne jest wyeliminowanie mających miejsce w przeszłości i obecnie problemów związanych z wdrażaniem poprzez zastosowanie surowszych kontroli w przyszłości.

Ponadto sprawozdawca uważa, że duże znaczenie ma zachowanie spójności, przede wszystkim w ramach prac parlamentarnych. Poniższe przykłady obrazują brak spójności w przepisach wspólnotowych:

- Jednym z podstawowych elementów polityki transportowej było np. wspieranie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu. Decyzje podjęte w ramach pakietu klimatycznego w grudniu 2008 r. mogłyby jednak wskutek nadmiernego wzrostu cen paliw spowodować odchodzenie od transportu wodnego na rzecz transportu drogowego.
- Normy Euro 6 prowadzą wprawdzie do ograniczenia emisji cząstek stałych, lecz jednocześnie przyczyniają się do wzrostu zużycia paliwa. Jest rzeczą oczywistą, że nie jest to zgodne z wymogami ochrony klimatu.

- Niespójne jest również ciągle potwierdzanie konieczności inwestowania w sieć TEN przy jednoczesnym ograniczaniu jej finansowania (50% poniżej minimalnych propozycji).

Należy zapobiegać w przyszłości wspomnianym brakom spójności poprzez dokładne kontrole efektywności uwzględniające nie tylko skutki gospodarcze, lecz także skutki dla środowiska, rynku pracy i uwarunkowań społecznych.

Sektor transportu stoi przed poważnymi wyzwaniami. Do wyzwań tych należy wzrost liczby ludności i nieustanny proces jej starzenia się. Sprawozdawca uważa, że rosnąca liczba ludności prowadzi do poważnych problemów w zakresie bezpieczeństwa i zdolności przewozowej, ponieważ wszystkie osoby powinny móc korzystać ze swojego podstawowego prawa do mobilności zawodowej i prywatnej. Problem ten dotyczy przede wszystkim mobilności w mieście. Aby zagwarantować podstawowe prawo do mobilności, konieczne jest z jednej strony ustanowienie standardów bezpieczeństwa, z drugiej strony uwzględnienie przestrzegania tych standardów przy przydziale środków. Polityka transportowa musi bowiem w pierwszej linii zapewnić bezpieczeństwo pasażerom oraz mniej chronionym i pasywnym uczestnikom transportu. Dużą rolę odgrywa w tym celu dostosowanie infrastruktury, np. dostosowanie parametrów dróg do potrzeb motocyklistów i rowerzystów.

Ponadto należy podnieść atrakcyjność zrównoważonych połączeń transportowych, np. poprzez wprowadzenie środków, takich jak „one-tickets“, rezerwacje elektroniczne, lepiej skoordynowane rozkłady jazdy ułatwiające zmianę środka transportu, karta praw pasażera we wszystkich formach transportu i środki w zakresie kształtowania cen nienaruszające zasady pomocniczości państw członkowskich.

Kolejne wyzwanie sprawozdawca dostrzega we wzroście popytu w transporcie towarowym. Konieczne jest znalezienie współmodalnych rozwiązań w tej dziedzinie, zapewniających większe bezpieczeństwo uczestnikom transportu i ochronę towarów. Istotną rolę odgrywa przy tym również stworzenie wystarczająco dużej ilości bezpiecznych parkingów i monitorowanie przepływu towarów.

Aby zająć się w perspektywie długofalowej wyzwaniami w transporcie pasażerskim i towarowym, należy skoncentrować się w przyszłości głównie na aspektach związanych z efektywnością. Wyzwania stojące przez polityką transportową polegają na konflikcie między aspektami związanymi z gospodarką, ochroną socjalną, ochroną zdrowia, ochroną środowiska i bezpieczeństwem. Zdaniem sprawozdawcy w przyszłości poszczególne rodzaje transportu nie powinny ze sobą konkurować. Przeciwnie, formy te powinny się wzajemnie uzupełniać w oparciu o dowody na zwiększoną efektywność we wszystkich obszarach. Zasada przesunięcia modalnego przedawniła się, ponieważ ze względu na rozwój technologiczny formy transportu różnią się od siebie tak bardzo, że nie zawsze transport szynowy lub wodny jest bardziej przyjazny dla środowiska niż transport drogowy. „Efektywna współmodalność” powinna wytyczać przyszłe kierunki rozwoju, ponieważ opiera się nie na konkurencji między poszczególnymi formami transportu, lecz na wzajemnym uzupełnianiu się, które jednocześnie jest poddawane kontroli pod kątem efektywności. Kontrola wymaga, aby wszystkie projekty ustaw zostały uprzednio weryfikowane pod kątem efektywności w odniesieniu do aspektów gospodarczych, ekologicznych, socjalnych i związanych z bezpieczeństwem.

Przy ocenie tej efektywności należy zwrócić uwagę nie tylko na różne sytuacje wyjściowe w przypadku poszczególnych rodzajów transportu, lecz także na uwarunkowania

geograficzne i stopień rozwoju transportu i mobilności w danych regionach. Promowanie i obciążanie niektórych rodzajów transportu musi być rozpatrywane w zgodzie z regionalnymi koncepcjami rozwoju w oparciu o kryterium efektywności.

Istotne wyzwanie stanowi również powodowane przez transport obciążenie dla zdrowia i środowiska, w szczególności w ramach walki ze zmianami klimatu. W tym kontekście „odwęglenie” transportu jest istotnym celem politycznym, na który należy w większym stopniu ukierunkować działania w przyszłości. Do osiągnięcia tego celu należy wykorzystywać wszystkie obiektywnie możliwe środki. W tym miejscu należy podkreślić możliwość internalizacji kosztów zewnętrznych. Jednak internalizacja może przyczynić się w istotny sposób do zmniejszenia emisji spalin i hałasu oraz do ograniczenia liczby wąskich gardeł komunikacyjnych tylko po spełnieniu dwóch warunków. Po pierwsze internalizacja kosztów zewnętrznych musi objąć wszystkie formy transportu i po drugie uzyskane przychody muszą zostać przeznaczone na zapewnianie zrównoważonego charakteru infrastruktury.

Kolejne wyzwanie jest związane z europejskim rynkiem wewnętrznym. Musi on zostać ostatecznie utworzony. Przede wszystkim transport szynowy musi otworzyć całkowicie swój rynek w przyszłości. Związane z tym przeszkody, takie jak błędne lub opóźnione wdrożenie europejskiego prawodawstwa przez państwa członkowskie lub też przeszkody natury praktycznej, takie jak zbyt kosztowna certyfikacja kolejowa, muszą zostać jak najszybciej usunięte. Często wynikają one z czystego protekcjonizmu.

Należy natomiast wspierać harmonizację bądź interoperacyjność w dziedzinie technologii. Zwiększoną rolę powinny odgrywać w tym zakresie agencje, które zadbałyby o realizację tych elementów.

Sprawozdawca podkreśla ponadto znaczenie inteligentnych systemów w organizacji transportu. Należy wspierać systemy ITS, ponieważ nie tylko zwiększają poziom bezpieczeństwa, lecz także promują ekologiczne wzorce zachowań związanych z mobilnością. Systemy te przyczyniają się do zmniejszenia powodowanego przez transport zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz wspierają niezależność energetyczną.

Efektywność europejskiej polityki zależy jednak też od gotowości państw członkowskich do rezygnacji z krajowych prerogatyw na rzecz uregulowań wspólnotowych lub nawet międzynarodowych. Dotyczy to zarówno polityki podatkowej, jak i polityki socjalnej oraz warunków socjalnych w odniesieniu do wszystkich form transportu. Z tego powodu sprawozdawca uważa, że konieczne jest również stworzenie w ramach jednolitej przestrzeni transportowej wysokiej jakości jednolitych warunków pracy. Równoległe powinna przebiegać także harmonizacja systemów edukacji i szkoleń. UE powinna zapewnić wszystkim państwom członkowskim możliwość tworzenia centrów doskonałości, ugruntowujących pozycję ośrodków badawczych i zwiększających poziom kształcenia. Przyczynia się to również do poprawy w zakresie wzajemnego uznawania dyplomów.

Jeżeli UE chce odgrywać większą rolę w tworzeniu brakującej infrastruktury lub pilnie koniecznej modernizacji infrastruktury pełniącej europejską funkcję sieciową, musi zwiększyć swoje środki. W oparciu o aktualne środki finansowe w dziedzinie transportu i część środków z budżetu polityki regionalnej można byłoby utworzyć fundusz transportowy. Zwiększona kwota w funduszu transportowym mogłaby stanowić interesującą zachętę do

podjęcia odpowiednich prac w zakresie infrastruktury, które są absolutnie konieczne w przypadku niektórych rodzajów transportu lub pożądane „w interesie Europy”.

Nie można pominąć również skutków kryzysu finansowo-gospodarczego dla sektora transportu. Przede wszystkim z tego powodu, że, jak dowiedziono, sektor transportu okazał się bardzo podatny na kryzys gospodarczy. Sprawozdawca uważa, że należy wykorzystać kryzys do bardziej ukierunkowanego wspierania dziedziny transportu w przyszłości. Poprzez pomoc finansową należy umożliwić inwestycje, które nie tylko gwarantują szybką pomoc, lecz także poprawę w zakresie zgodności z wymogami środowiska i bezpieczeństwa, a tym samym są odpowiednie do zwiększania trwałego charakteru sektora transportu. Aby przezwyciężyć kryzys, wskazane jest opracowywanie nie tylko instrumentów krajowych, lecz także przede wszystkim instrumentów na poziomie polityki wspólnotowej.

Ponadto sprawozdawca uważa, że wewnątrz kompleksowej sieci transeuropejskiej TEN należy stworzyć europejską sieć bazową, którą oceniano by według kryteriów zrównoważonego rozwoju na poziomie europejskim oraz regionalnym. Sieć ta powinna obejmować multimodalne platformy wspierające efektywnie zrównoważony transport poprzez odpowiednie logistyczne wyposażenie tychże węzłów komunikacyjnych umożliwiające zrównoważone połączenie między różnymi formami transportu.

Sprawozdawca jest zdania, że konieczne jest określenie jasnych i wymiernych celów. Ułatwi to kontrolę efektywności w sektorze transportu. Ponadto wyznaczy społeczne i gospodarcze kierunki rozwoju.

Kończąc, sprawozdawca stwierdza, że należy poddać ponownej ocenie programy przewidziane dla transportu. Polityka transportowa jest efektywna tylko wtedy, gdy programy są weryfikowane, w razie potrzeby zmieniane lub kontynuowane. Na przykład konieczny jest nowy program dotyczący bezpieczeństwa w transporcie drogowym, śródkresowy bilans programu NAIADES i realizacja programu Open Sky i Marco Polo.