

REZOLUCJA ⁽¹⁾**w sprawie współpracy infrastrukturalnej między UE a krajami Partnerstwa Wschodniego: wspólne projekty dotyczące transportu drogowego, kolejowego i lotniczego**

(2015/C 315/02)

ZGROMADZENIE PARLAMENTARNE EURONEST,

- uwzględniając rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 października 2013 r. w sprawie europejskiej polityki sąsiedztwa: dążenie do wzmocnienia partnerstwa. Stanowisko Parlamentu Europejskiego w sprawie sprawozdań za rok 2012,
 - uwzględniając rezolucje Parlamentu Europejskiego w sprawie przeglądu europejskiej polityki sąsiedztwa i jej wymiaru wschodniego oraz dotyczące Republiki Armenii, Republiki Azerbejdżanu, Republiki Białorusi, Gruzji, Republiki Mołdawii i Ukrainy,
 - uwzględniając wspólną deklarację przyjętą podczas szczytu Partnerstwa Wschodniego w Wilnie w dniach 28–29 listopada 2013 r. – „Partnerstwo Wschodnie: przyszłe działania”,
 - uwzględniając komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego zatytułowany „Unia Europejska i sąsiednie regiony: nowa koncepcja współpracy w dziedzinie transportu” (COM(2011) 415) oraz plan Komisji dotyczący transportu w krajach objętych polityką sąsiedztwa Unii Europejskiej, obejmujący sektor lotnictwa cywilnego, transport morski i wodny śródlądowy, transport drogowy i kolejowy, a także połączenia infrastrukturalne,
 - uwzględniając wspólną deklarację na temat przyszłości współpracy w dziedzinie transportu z krajami Partnerstwa Wschodniego przyjętą przez ministrów odpowiedzialnych za transport z państw członkowskich UE i krajów partnerskich w ramach Partnerstwa Wschodniego oraz przedstawicieli Komisji Europejskiej,
 - uwzględniając konkluzje Rady w sprawie współpracy w dziedzinie transportu z obszarami sąsiedzkimi UE, przyjęte podczas 3116. posiedzenia Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii,
 - uwzględniając białą księgę Komisji Europejskiej z 2011 r. zatytułowaną „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”,
 - uwzględniając wykaz priorytetowych projektów infrastrukturalnych dotyczących sieci transportu regionalnego w krajach Partnerstwa Wschodniego, zatwierdzony podczas posiedzenia ministrów transportu UE i krajów Partnerstwa Wschodniego w dniu 9 października 2013 r. w Luksemburgu,
 - uwzględniając podpisanie układów o stowarzyszeniu między UE a, odpowiednio, Ukrainą, Mołdawią i Gruzją,
 - uwzględniając efektywność żeglugi morskiej i rzecznej jako systemów służących przewozowi towarów, łączeniu ludzi i tworzeniu lepszej integracji rynkowej,
1. podkreśla, że transport ma zasadnicze znaczenie dla dobrobytu Europy, gdyż umożliwia sprawne dostarczanie towarów i swobodę podróżowania obywateli; przypomina, że UE należy do najważniejszych partnerów politycznych i gospodarczych krajów Partnerstwa Wschodniego (PW) oraz że zacieśniona współpraca w sektorze transportu powinna pozwolić zdecydowanie skuteczniej wspierać rozwój gospodarczy tych krajów i przyczynić się do zwiększenia ich stabilizacji na płaszczyźnie politycznej; wskazuje, że zacieśniona współpraca w dziedzinie transportu, mająca na celu oszczędność czasu i środków przeznaczanych na transport towarów i usług oraz przewóz osób, przynosi bezpośrednie korzyści obywatelom i przedsiębiorstwom w UE i w regionach ościennych oraz że ściślejsza integracja rynku może również przyczynić się do otwarcia nowych możliwości rynkowych dla przedsiębiorstw – czy to w UE, czy to w jej regionach ościennych;

⁽¹⁾ Przyjęta dnia 17 marca 2015 r. w Erywaniu, Armenia.

2. uważa, że lepsze połączenia transportowe można uzyskać poprzez poprawę infrastruktury transportowej i pogłębioną integrację rynkową, dzięki czemu zapewni się sprawne podróże osób, a także skuteczny i bezpieczny transport towarów, z uwzględnieniem specyfiki położenia geograficznego krajów PW; wyraża w tym względzie nadzieję, że polityka transportowa w krajach PW zostanie w sposób widoczny powiązana ze strategią „Europa 2020”;
3. podkreśla, że pogłębiona integracja rynków transportowych UE i jej krajów partnerskich z PW zależy od woli poszczególnych krajów i ich gotowości w tym względzie, przy czym uwarunkowana jest postępami krajów ościenionych w zakresie stosowania norm równoważnych z normami UE w takich obszarach jak bezpieczeństwo, ochrona, środowisko naturalne i sprawy społeczne; wzywa UE do zapewnienia wszelkiego niezbędnego wsparcia technicznego i doradztwa bez uciekania się do protekcjonizmu;
4. podkreśla, że między Europą Wschodnią a Zachodnią utrzymują się znaczne rozbieżności pod względem infrastruktury transportowej, które należy niwelować, oraz że kontynent europejski potrzebuje większej jednorodności, jeżeli chodzi o infrastrukturę transportową;
5. przypomina, że dużym wyzwaniem są zatory komunikacyjne, w szczególności w transporcie drogowym i lotniczym; podkreśla konieczność rozładowania znacznych „wąskich gardeł” w transporcie europejskim, aby sprostać zapotrzebowaniu obywateli na podróżowanie i zaspokoić potrzebę gospodarki w zakresie transportu towarów i usług przy uwzględnieniu malejącej dostępności zasobów i ograniczeń w zakresie środowiska;
6. odnotowuje przyjęcie nowych wytycznych TEN-T, w których kształtuje się bazową, kompleksową sieć strategicznej infrastruktury europejskiej na wschodzie i na zachodzie Unii Europejskiej, a tym samym tworzy się jednolity europejski obszar transportu; wzywa Komisję Europejską do rozważenia możliwości połączenia sieci bazowej TEN-T z sieciami transportowymi w krajach PW;
7. wzywa Komisję do dokonania i opublikowania, wspólnie z rządami krajów Partnerstwa Wschodniego, wspólnego sprawozdania w sprawie oceny infrastruktury transportowej, węzłów i połączeń transportowych będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, które mogłyby stworzyć kompleksowe podstawy dla wspólnych projektów realizowanych w przyszłości;
8. przyjmuje do wiadomości coraz większe zapotrzebowanie na środki publiczne pozwalające na sfinansowanie infrastruktury; podkreśla, że konieczne jest przyjęcie nowego podejścia do finansowania i ustalania ceny, opartego na partnerstwach publicznych i prywatnych, które umożliwiłoby społecznościom lokalnym współpracę z zainteresowanymi podmiotami prywatnymi i agencjami rządowymi oraz wykorzystanie funduszy międzynarodowych w celu tworzenia środków transportu przynoszących korzyść wszystkim zaangażowanym stronom; nalega na wymianę najlepszych doświadczeń między państwami członkowskimi UE a krajami PW i na wzmożoną współpracę w tym zakresie;
9. uznaje znaczenie dalszej poprawy otoczenia inwestycyjnego w krajach PW w celu przyciągnięcia inwestycji z państw członkowskich UE w sektorze drogowym, kolejowym, morskim i lotniczym na rzecz rozwoju odpowiedniej infrastruktury, integracji krajów PW i państw członkowskich UE, przyjęcia unijnych norm i budowania zdolności w krajach PW;
10. wzywa Komisję i rządy krajów Partnerstwa Wschodniego do włączenia zasady ułatwiania transportu do przyszłych porozumień handlowych;
11. podkreśla, że reformy w sektorze transportu w krajach PW powinny zapewnić większe zbliżenie do norm UE w dziedzinie transportu; jest zdania, że negocjacje w sprawie umów o komunikacji lotniczej między UE a krajami PW powinny zostać zakończone z krajami, które je rozpoczęły, i ma w tym względzie nadzieję, że podobne negocjacje rozpoczną się niebawem z pozostałymi krajami PW; uważa, że poziom bezpieczeństwa i ochrony na morzu powinien zostać podwyższony dzięki reformie polityki, że należy wprowadzić ulepszenia w zakresie bander w kontekście Memorandum paryskiego w sprawie kontroli państwa portu oraz że kraje partnerskie powinny być w stanie wykazać udokumentowaną poprawę w odniesieniu do bezpieczeństwa drogowego, jak również to, że podejmują one konkretne działania mające na celu poprawę interoperacyjności kolejowej z UE; jest zdania, że należy poprawić połączenia transportowe z UE poprzez lepsze planowanie sieci i pracy nad priorytetowymi projektami infrastrukturalnymi, które pomogą połączyć kraje partnerskie z transeuropejską siecią transportową; zachęca kraje partnerskie do modernizacji istniejących i budowy nowych dróg;

12. zauważa istnienie zamkniętych granic w ramach terytorium Partnerstwa Wschodniego, jak również trudności komunikacyjnych, jakich doświadczają kraje pozbawione bezpośredniego dostępu do morza, i w związku z tym wzywa do tego, aby UE wniosła wkład w bardziej otwarte i dostępne drogi komunikacji poprzez wdrażanie konkretnych projektów;
13. podkreśla ponadto, że budowana obecnie jednolita europejska przestrzeń powietrzna powinna zostać rozszerzona o kraje sąsiadujące z UE – minimalnym warunkiem wstępnym takiego rozszerzenia jest uznanie prymatu prawa UE oraz zasada wyznaczenia unijnego; wskazuje, że jednolita europejska przestrzeń powietrzna ma na celu poprawę bezpieczeństwa przy zmniejszeniu opóźnień, kosztów i poziomu emisji gazów i zanieczyszczeń oraz że w ramach stopniowego wprowadzania w życie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej kraje sąsiadujące z UE wyrażają wolę utworzenia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB, z ang. *functional airspace block*) lub przyłączenia się do takich bloków z udziałem państw członkowskich UE; wzywa kraje PW, aby przyczyniały się do sprawnego funkcjonowania lotniczych połączeń komunikacyjnych zarówno między UE a krajami PW, jak na terytorium krajów Partnerstwa Wschodniego;
14. przypomina, że transport drogowy odgrywa kluczową rolę w przepływach handlowych z krajami PW, z którymi UE ma granicę lądową; wskazuje jednak, że uciążliwe procedury administracyjne na przejściach granicznych wciąż stanowią przeszkodę w swobodnym przepływie towarów między UE a jej wschodnimi sąsiadami oraz że przeciętnie 40 % całego czasu potrzebnego na przewóz traci się na granicach z uwagi na zróżnicowanie procedur administracyjnych; podkreśla, że usprawnienie procedur przekraczania granic ma zatem kardynalną wagę dla pobudzenia handlu dzięki oszczędności czasu i ograniczeniu kosztów oraz że wymiana doświadczeń w zakresie pomyślnie przeprowadzonych w tym obszarze reform przyniosłaby korzyści krajom PW;
15. zwraca uwagę na fakt, że śmiertelność związana z obrażeniami odniesionymi w wypadkach drogowych w większości krajów objętych Partnerstwem Wschodnim jest znacznie wyższa od przeciętnej w UE, a zatem niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach PW jest przedmiotem bezpośredniego zainteresowania UE; podkreśla, że poprawa bezpieczeństwa ruchu na drogach poprzez szkolenia, wymianę najlepszych praktyk, podnoszenie poziomu świadomości i propagowanie bezpieczniejszej infrastruktury drogowej, w tym bezpiecznych parkingów, stanowi priorytet dla współpracy UE z regionami ościennymi oraz udzielanej im pomocy finansowej; zachęca Komisję Europejską do rozważenia możliwości rozszerzenia wspólnych, ogólnoeuropejskich usług w zakresie inteligentnych systemów transportowych na kraje PW;
16. z zadowoleniem odnotowuje fakt, że wiele spośród krajów PW wyraziło zainteresowanie zwiększeniem dostępu do rynku transportu drogowego w UE, i uważa, że UE powinna skorzystać z właściwych jej kompetencji zewnętrznych w tej dziedzinie w celu pogłębienia integracji z tymi krajami; wzywa w tym względzie Komisję do ścisłego monitorowania sytuacji w krajach partnerskich, aby upewnić się, że wdrażają one i stosują odpowiednie normy w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i środowiska naturalnego oraz normy socjalne oraz że państwa członkowskie nie uciekają się do środków protekcyjnych; uważa, że głównym celem takiej inicjatywy powinno być stopniowe usuwanie ograniczeń ilościowych w zamian za wdrażanie norm gwarantujących jakość usług w zakresie transportu drogowego między UE a krajami PW, która to kwestia nie jest uwzględniona w obecnie obowiązujących umowach dwustronnych;
17. podkreśla, że otwarte, uczciwe, niedyskryminujące, przejrzyste i sprawne systemy pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na osiach łączących UE, jej wschodnich sąsiadów, Bliski Wschód i Azję będą niezbędne dla pełnego wykorzystania potencjału kolejowego transportu towarów (w tym modernizacji istniejących i budowy nowych, bardziej efektywnych dróg kolejowych); zachęca do współpracy regionalnej w tej dziedzinie i zauważa z zaniepokojeniem, że do barier fizycznych utrudniających wzrost natężenia wymiany handlowej i przewozów towarowych zalicza się także brak interoperacyjnych sieci kolejowych, niedostateczny rozwój technologii i słaby stan taboru; wskazuje, że efektywność kolejowego przewozu osób można zwiększyć poprzez poprawę współpracy na przejściach granicznych, co nie wymaga poważnych inwestycji w infrastrukturę;
18. zachęca do propagowania pojazdów niskoemisyjnych i alternatywnej infrastruktury paliwowej w celu zmniejszenia zużycia paliw kopalnych i tym samym ograniczenia wpływu transportu na środowisko naturalne;

19. podkreśla, że reformy zmierzające do zbliżenia sektora kolei krajów PW do norm UE (w zakresie bezpieczeństwa, ochrony, środowiska naturalnego, a także kwestii socjalnych oraz interoperacyjności) powinny być kontynuowane, gdyż przyniesie to korzyści nie tylko w zakresie przewozu osób i transportu towarów, ale również przyciągnie większe inwestycje w sektorze kolei; wskazuje, że wysoki popyt na modernizację taboru w krajach ościennych tworzy nowe możliwości rynkowe dla przedsiębiorstw unijnych; podkreśla, że reformy te są przy tym warunkiem wstępnym otwarcia rynku w przyszłości;
 20. nalega, aby UE pomogła w osiągnięciu zgodności poprzez wymianę informacji w zakresie rozwijania krajowych programów ochrony lotnictwa cywilnego, jak również wymianę najlepszych praktyk we wdrażaniu oraz kontroli jakości środków ochrony lotnictwa cywilnego; podkreśla, że należy w pełni wprowadzić w życie międzynarodowe normy w zakresie ochrony lotnictwa ustalone przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), i wskazuje, że do większej zbieżności przepisów obowiązujących w całym regionie, znacznie przekraczających normy międzynarodowe, można by doprowadzić dzięki pogłębieniu wiedzy i wdrożeniu przepisów w zakresie ochrony lotnictwa określonych w ramach Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC), jak również zasad ustanowionych na mocy prawa pierwotnego UE;
 21. zauważa, że państwa PW także powinny zostać w przyszłości beneficjentami w ramach programu SESAR, tj. europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji, mającego na celu modernizację infrastruktury kontroli ruchu lotniczego w Europie oraz że bardzo pożądane byłoby szersze zakrojone wsparcie UE na rzecz krajów PW pragnących modernizować swoje systemy kontroli ruchu lotniczego;
 22. wspiera dalsze zbliżanie przepisów i osiąganie zgodności we wszystkich obszarach transportu, rozwój instytucjonalny agencji rządowych odpowiedzialnych za rozwój sektorów transportu drogowego, kolejowego, morskiego i lotniczego w krajach PW, a także przyjęcie stosownych norm, poprzez wymianę najlepszych praktyk unijnych, wsparcie techniczne oraz organizowanie wizyt studyjnych, warsztatów i forów;
 23. wspiera wdrażanie projektów w zakresie infrastruktury transportowej w ramach całej sieci transportowej krajów Partnerstwa Wschodniego poprzez istniejące programy i instrumenty UE służące poprawie połączeń z siecią bazową TEN-T, a także ukończenie trwających projektów w zakresie połączenia krajów PW z sieciami transportowymi UE;
 24. uważa za konieczne, aby Ukraina, Mołdawia i Gruzja, jako sygnatariusze układów o stowarzyszeniu, otrzymały odpowiednie z UE wsparcie na rzecz rozwoju sektorów drogowego, kolejowego, lotniczego i morskiego;
 25. podkreśla, że transport morski i żeglowne drogi wodne stanowią podstawowy element na rzecz rozwoju handlu, ułatwiania przewozu osób i poprawy wzajemnych połączeń systemów transportowych, z uwzględnieniem specyfiki warunków geograficznych krajów PW;
 26. zobowiązuje swoich współprzewodniczących do przekazania niniejszej rezolucji przewodniczącemu Parlamentu Europejskiego, Radzie, Komisji, wiceprzewodniczącej Komisji/wysokiej przedstawiciel Unii do spraw zagranicznych i polityki bezpieczeństwa, Europejskiej Służbie Działań Zewnętrznych oraz rządów i parlamentom państw członkowskich i krajów Partnerstwa Wschodniego.
-