

2008 m. rugsėjo 4 d., ketvirtadienis

Europos uostų politika

P6_TA(2008)0408

2008 m. rugsėjo 4 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl Europos uostams skirtos politikos (2008/2007(INI))

(2009/C 295 E/18)

Europos Parlamentas,

- atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą „Komunikatas dėl Europos uostams skirtos politikos“ (COM(2007)0616),
 - atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą „Link Europos Sąjungos būsimos jūrų politikos: Europos vandenynų ir jūrų vizija“ (COM(2006)0275),
 - atsižvelgdamas į savo 2007 m. liepos 12 d. rezoliuciją dėl būsimosios Europos Sąjungos jūrų politikos: Europos vandenynų ir jūrų vizija ⁽¹⁾,
 - atsižvelgdamas į savo 2008 m. kovo 11 d. rezoliuciją dėl tvarios Europos transporto politikos, kurią vykdančią atsižvelgiama į Europos energetikos ir aplinkos politiką ⁽²⁾,
 - atsižvelgdamas į 1979 m. balandžio 2 d. Tarybos direktyvą 79/409/EEB dėl laukinių paukščių apsaugos ⁽³⁾,
 - atsižvelgdamas į 1992 m. gegužės 21 d. Tarybos direktyvą 92/43/EEB dėl natūralių buveinių ir laukinės faunos bei floros apsaugos ⁽⁴⁾,
 - atsižvelgdamas į 1999 m. balandžio 26 d. Tarybos direktyvą 1999/31/EB dėl atliekų sąvartynų ⁽⁵⁾,
 - atsižvelgdamas į 2000 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2000/60/EB, nustatančią Bendrijos veislių vandens politikos srityje pagrindus ⁽⁶⁾,
 - atsižvelgdamas į EB sutarties 299 straipsnio 2 dalį,
 - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 45 straipsnį,
 - atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto pranešimą ir Regioninės plėtros komiteto nuomonę (A6-0308/2008),
- A. kadangi Parlamente vyko diskusijos patekimo į uosto paslaugų rinką tema ir todėl Komisija pradėjo išsamias konsultacijas su suinteresuotosiomis šalimis,
- B. kadangi minėtajame Komisijos komunikate dėl Europos uostams skirtos politikos nepasiūlyta naujų priemonių, susijusių su patekimu į uosto paslaugų rinką,
- C. kadangi dėl šio sektoriaus tarptautinio aspekto galima vykdyti Bendrijos lygmens politiką, skirtą uostams, išnaudojant jų palyginamuosius geopolitinius privalumus,
- D. kadangi uostai svarbūs ne tik jūrų, upių ir įvairiarūšiam transportui Europoje, bet ir kaip ekonomikos centrai, darbo vietų šaltinis ir gyventojų integracijos veiksniai,
- E. kadangi, atsižvelgiant į Europos uostų politikos tikslus didinti jūrų transporto konkurencingumą ir užtikrinti aukštos kokybės šiuolaikines paslaugas, ja turėtų būti siekiama skatinti šiuos keturis principus: saugumas, greitos paslaugos, žemos kainos ir aplinkos apsauga,

⁽¹⁾ OL C 175 E, 2008 7 10, p. 531.

⁽²⁾ Priimti tekstai, P6_TA(2008)0087.

⁽³⁾ OL L 103, 1979 4 25, p. 1.

⁽⁴⁾ OL L 206, 1992 7 22, p. 7.

⁽⁵⁾ OL L 182, 1999 7 16, p. 1.

⁽⁶⁾ OL L 327, 2000 12 22, p. 1.

2008 m. rugsėjo 4 d., ketvirtadienis

- F. kadangi Europos uostams ateityje iškils uždavinių, ypač aplinkos, globalizacijos, tvaraus vystymosi, užimtumo ir socialinių sąlygų klausimais, konkrečiai – dėl saugumo ir visą gyvenimą trunkančio mokymo, finansavimo, taip pat patekimo į rinką ir administravimo srityse, taip pat dėl antikonkurencinių ir diskriminacinių priemonių, vykdomų ES nepriklausančių šalių atitinkamose geografinėse rinkose,
- G. kadangi teritorijų, kuriose būtų galima plėtoti Europos uostus, trūkumas ir natūralių buveinių retumas bei pažeidžiamumas rodo, kad teisės aktų leidybos institucijai yra svarbu užtikrinti teisinę pusiausvyrą ir aiškumą atsižvelgiant į šiuos aplinkos, ekonominius ir socialinius išipareigojimus,
- H. kadangi yra didelė Europos uostų sektoriaus įvairovė ir numatomas spartus augimas ateinančiais metais,
- I. kadangi Panamos kanalo praplatinimas turės poveikį, dėl kurio greičiausiai sustiprės dabartinė laivų didėjimo tendencija,
- J. kadangi šiuolaikinė infrastruktūra ir veiksmingas susisiekimas su sausumos ir salų rajonais yra svarbūs uostams,
1. pritaria minėtajam Komisijos komunikatui dėl Europos uostams skirtos politikos;
 2. džiaugiasi Komisijos požiūriu rengiant šį komunikatą, ypač išsamiomis konsultacijomis;
 3. džiaugiasi, kad Komisija skyrė dėmesio neprivalomoms teisės priemonėms, pavyzdžiui, skelbti rekomendacijas ir šalinti administravimo kliūtis;
 4. pabrėžia ypatingą uostų sektoriaus svarbą ES ekonominiu, prekybos, socialiniu, aplinkos ir strateginiu požiūriu;
 5. mano, kad Komisijai tenka svarbus vaidmuo užtikrinant, kad visi Europos uostai galėtų visiškai išnaudoti savo potencialą;
 6. pritaria Komisijos ketinimui paskelbti Bendrijos aplinkos teisės aktų taikymo uostų vystymui ir jų infrastruktūrai gaires, siekiant pagrindinio tikslo – apsaugoti jūrų aplinką ir uostus supančias vietas; ragina Komisiją paskelbti šias gaires iki 2008 m. pabaigos;
 7. mano, kad uostai ir gamta gali tvariai gyvuoti kartu, nes žala gamtai dažnai kenkia kitų, pavyzdžiui, turizmo, žemės ūkio ir žuvininkystės, sektorių ekonomikai, ir todėl ragina už transportą atsakingą Komisijos narį glaudžiai bendradarbiauti su Komisijos nariu, atsakingu už aplinką, rengiant ir įgyvendinant ES uostų ir aplinkos teisės aktus ir gaires;
 8. mano, kad šių gairių tikslas turėtų būti išspręsti teisinio neaiškumo, kurį lemia kai kurios direktyvos aplinkos srityje, problemą ir kartu atsižvelgiant į ES uostų ypatumus iš esmės spręsti aplinkos politikos klausimus;
 9. pabrėžia, kad būtina įtraukti uosto valdžią ir vietos valdžios institucijas rengiant upių baseinų ir jūrų uostų valdymo planus atsižvelgiant į vandens kokybės klausimą, kaip nustatyta Direktyvoje 2000/60/EB;
 10. atkreipia dėmesį į tai, kad savivaldybės turėtų remti pastangas, kuriomis siekiama sumažinti laivų ir sausumos transporto priemonių į orą išmetamų anglies dioksido teršalų kiekį, įgyvendindamos oro kokybės valdymo planus ir vadovaudamosi MARPOL konvencija bei 1996 m. rugsėjo 27 d. Tarybos direktyva 96/62/EB dėl aplinkos oro kokybės vertinimo ir valdymo ⁽¹⁾;
 11. pabrėžia, kad būtina vystyti integruotą Europos politiką, kurią vykdant būtų didinamas regionų konkurencingumas ir teritorinė sanglauda, ir atsižvelgti į socialinius, aplinkos apsaugos, ekonomikos ir saugos aspektus visoje teritorijoje užmezgant tarpinstitucines, įvairių sektorių ir daugelyje teritorijų vykdomas partnerystes;

(1) OL L 296, 1996 11 21, p. 55.

2008 m. rugsėjo 4 d., ketvirtadienis

12. pažymi, kad Komisija susirūpinusi dėl eismo srautų paskirstymo Europoje, ir pabrėžia, kad Europos uostų sektorius yra labai įvairus ir daugėja mažų bei vidutinių uostų; be to, mano, kad Komisija turėtų atsižvelgti į numatomus didelius šio sektoriaus technologijų ir ekonomikos raidos, Panamos kanalo praplėtimo ir laivų dydžio bei pajėgumų padidėjimo nulemtus tarptautinio jūrų eismo pokyčius, kurie neabejotinai padarys didelį poveikį šiam sektoriui;

13. atkreipia dėmesį į teritorinį Europos uostų vystymosi aspektą, ypač į tai, kad būtinas tarpvalstybinis kaimyninių uostų bendradarbiavimas ir jų veiklos koordinavimas; pabrėžia Europos kaimynystės politikos ir regionų strategijos svarbą Viduržemio, Baltijos ir Juodosios jūrų regionams; džiaugiasi Komisijos pasiūlymu sudaryti tarp ES uostų ir su ja besiribojančių valstybių uostų kylančių nesklandumų sąrašą;

14. ragina Komisiją nuolat stebėti naujų technologijų ir valdymo metodų, naudojamų tarptautiniu mastu uostuose ir laivininkystės, krovinių, keleivių ir sausumos transporto terminaluose, plėtrą, siekiant skatinti politikos priemones ir iniciatyvas, kuriomis būtų plėtojami Bendrijos uostai ir didinamas jų veiksmingumas ir produktyvumas jų pačių ir vartotojų labui;

15. mano, kad dėl technologinių pokyčių, kurie būtini norint, kad tarpiniai uostai galėtų susitvarkyti su išaugusia eismo apimtimi, atitinkami regionai patirs didelių finansinių pasekmių; mano, kad jie turėtų šiuo tikslu pasinaudoti struktūriniais ES fondais, pavyzdžiui, kad galėtų finansuoti pažangios technologinės įrangos įsigijimą, sukurti darbo vietų naujoviškose srityse ir atgaivinti perkėlus uostų veiklą į už miesto atsilaisvintas vietas;

16. mano, kad Bendrijos jūrų sektoriaus teisinės bazės teisinis tikrumas, išplaukiantis iš tarptautinės teisinės sistemos, priklauso nuo to, kaip skubiai bus patvirtintas saugios laivybos paketas Erika III;

17. ragina Komisiją ir valstybes nares skatinti Europos uostų bendradarbiavimą; taip pat šiuo atžvilgiu pabrėžia uostų vaidmenį nuošalių regionų ekonomikai; šiuo aspektu pabrėžia, kad darnus uostų vystymasis – tai pagrindinis ES integruotos jūrų politikos veiksnys;

18. pabrėžia socialinę ir kultūrinę uostų reikšmę nuošalesnių valstybės teritorijų gyventojams ir mano, kad itin svarbu daugiau informuoti visuomenę apie uostų, kaip vystymosi priemonių, vaidmenį;

19. mano, kad su jūrų ir upių eismu susijusių klausimų negalima svarstyti atskirai nuo klausimų, susijusių su sausumos ir oro transportu, ir kad ryšys su nuošalesnėmis teritorijomis yra labai svarbus sėkmingai uostų prekybai, todėl būtina sukurti uostų ir vidaus logistikos platformų ir sausųjų dokų tarpusavio sąveiką; atsižvelgdamas į tai taip pat mano, kad reikalingas bendras modalinis uostų dalyvavimas transeuropinių transporto tinklų (TEN-T) ir būsimųjų Bendrijos žaliųjų koridorių srityje, siekiant užtikrinti geresnį transporto pajėgumų panaudojimą kabotažo ir upių transporto srityje bei geresnę šio transporto sąveiką su sausumos ir oro transportu, kad būtų vykdoma nuosekli ir tikra transporto politika;

20. todėl pritaria Komisijos ketinimui įvertinti uostų susisiekimą su nuošaliomis valstybės teritorijomis, jų poreikius ir poveikį suderintam eismo srautų tinklui atliekant TEN-T laikotarpio vidurio apžvalgą 2010 m. ⁽¹⁾;

21. mano, kad vienas iš laikotarpio vidurio TEN-T apžvalgos, kuri bus atlikta 2010 m., tikslų turėtų būti jūrų ir upių transporto integravimas į sausumos transporto sistemą pasinaudojant Europos uostais;

22. ragina atitinkamas savivaldybes plėtoti įvairesnių rūšių transporto politiką, pagal kurią tiesiant magistralės kartu būtų galima vystyti geležinkelių bei vandens kelių transportą ir veiksmingiau sujungti uostus su TEN-T ir su nuošaliomis vietomis, ypač panaudojant geležinkelius ir vidaus vandenų kelius;

⁽¹⁾ Žr. 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 680/2007, nustatantį bendrąsias taisykles dėl Bendrijos finansinės paramos teikimo transeuropinių transporto ir energetikos tinklų srityse (OL L 162, 2007 6 22, p. 1).

2008 m. rugsėjo 4 d., ketvirtadienis

23. pažymi, kad ES uostai konkuruoja su trečiųjų šalių uostais, kuriems dažnai netaikomos tos pačios taisyklės kaip ES uostams, ir taip pat susiduria su diskriminacinėmis ekonominės politikos priemonėmis, kurias taiko ES kaimyninės šalys, pavyzdžiui, per diskriminacines tarifų politikos priemones;
24. ragina Komisiją iš naujo išnagrinėti uostų saugumo klausimus ir atsižvelgti į išaugusias sąnaudas Europos uostų konkurencingumo klausimu;
25. pritaria Komisijos ketinimui nustatyti problemas, su kuriomis susiduria Europos uostai šioje srityje, ir ragina Komisiją apsvarstyti galimybę parengti šių problemų registrą siekiant, kad dėl konkurencijos su ES nepriklausančiais uostais ir antikonkurencinių bei diskriminacinių priemonių, kurias vykdo ES kaimyninės šalys, iškilusios problemos būtų konkrečiai sprendžiamos;
26. pabrėžia, kad būtina plėsti bendradarbiavimą su trečiosiomis šalimis tam, kad būtų galima parengti ir pateikti programas kuriant, koordinuojant ir perkeliant technologijas tarp kaimyninių uostų;
27. mano, kad Komisija turėtų apsvarstyti galimybę parengti transporto laivų, ypač laivų, skirtų kabotažui ir upių transportui, atnaujinimo Bendrijos programą;
28. mano, kad naujosios, visų pirma informacijos, technologijos yra svarbiausios priemonės, padėsiančios Europos uostams, kurie dėl konkurencijos su trečiųjų šalių uostais patiria spaudimą ir kai kuriais atvejais kenčia dėl nepakankamos erdvės, plėtotis ir padidinti savo veiksmingumą ir pelningumą;
29. ragina Komisiją ir valstybes nares per atitinkamas institucijas pagreitinti nuotolinio valdymo sistemų diegimą, siekiant didinti eismo valdymo uostuose ir jūroje veiksmingumą ir saugumą;
30. primygtinai ragina Komisiją toliau vykdyti tyrimus ir diegti naujoves šiame sektoriuje pagal ES bendrąsias programas ir ragina Komisiją bei valstybes nares remti tyrimus saugumo srityje – kad kiek įmanoma sumažėtų avarijų, logistikos srityje – kad būtų geriau naudojama erdvė uostuose ir aplinkos srityje – kad būtų sumažintas išmetamo CO₂ kiekis ir kad būtų mažiau teršama atliekomis;
31. ragina Komisiją ir valstybes nares remti Tarptautinei jūrų organizacijai pateiktus pasiūlymus iki 2020 m. pakeisti dabartinius degalus dyzelinu ir galimybę įtraukti jūrų sektorių į prekybos taršos leidimais sistemą;
32. ragina Komisiją ir valstybes nares aktyviai remti nuolatinį paieškos ir gelbėjimo laivyno (SAR) ir kitų SAR funkcijų uostuose gerinimą pagal SOLAS (Žmogaus gyvybės apsaugos jūroje) ir SAR konvencijas ir toliau gerinti bendradarbiavimą tarp jūrų gelbėjimo koordinavimo centrų;
33. mano, kad būtina toliau plėsti „švarių laivų“ ir „švarių uostų“ programas;
34. ragina Komisiją ir sektoriaus atstovus skatinti jūrų bendroves gabenti mažiau tuščių konteinerių ir visiškai panaudoti šiuos pajėgumus, taip pat remti iniciatyvas, kuriomis siekiama šio tikslo (pvz., per mokslinių tyrimų programas), atsižvelgiant į realius ir konkrečius klientų poreikius ir siekiant mažinti poveikį aplinkai;
35. labai pritaria Komisijos ketinimui pateikti pasiūlymą dėl teisės akto dėl Europos gabenimo jūrų transportu erdvės be kliūčių kūrimo ir mano, kad šio pasiūlymo tikslas turėtų būti sąžiningos jūrų ir sausumos transporto konkurencijos užtikrinimas ES;
36. rekomenduoja, kad Bendrijai skirtos muitinėje įformintos prekės nebūtų tikrinamos muitinėje, kai gabenamos jūra trumpais atstumais Bendrijos teritorijoje, ir taip pat rekomenduoja, atsižvelgiant į galimybes, sukurti atskiras gabenimų Bendrijos viduje ir tarptautinių gabenimų uostų zonas bei supaprastinti vidaus transportą, nustatyti specialių konteinerių standartus ir identifikavimo priemones;
37. ragina Komisiją iš naujo apsvarstyti ir tobulinti politikos priemones kuriant ir remiant trumpų atstumų jūrų laivybą;

2008 m. rugsėjo 4 d., ketvirtadienis

38. ragina Komisiją apsvarstyti galimybę turėti vieną bendrą transporto dokumentą, kuris būtų taikomas konteneriams Bendrijoje, siekiant supaprastinti administracines procedūras;

39. ragina Komisiją išnagrinėti finansinius srautus iš valdžios institucijų į Europos prekybos uostus siekiant nustatyti galimus konkurencijos iškreipimus ir išaiškinti valstybės pagalbos gairėse, kokia uostų administracijos parama turėtų būti laikoma valstybės pagalba; mano, kad galimos valdžios institucijų investicijos vystant uostus neturėtų būti laikomos valstybės pagalba, jeigu jomis tiesiogiai siekiama gerinti aplinką arba mažinti transporto srautus ir mažiau naudoti kelius gabenant krovinius, ypač kai tai itin svarbu užtikrinant ekonominę, socialinę ir teritorinę sanglaudą (pvz., salose), nebent tai būtų naudinga vienam vartotojui arba veiklos vykdytojui;

40. ragina Komisiją paskelbti valstybės pagalbos uostams gaires 2008 m. ir mano, kad šiose gairėse turėtų būti numatyta uosto zona, atskiriant prieigos ir gynybos infrastruktūrą, su projektais susijusią infrastruktūrą nuo infrastruktūros, kuri su jais nesusijusi, ir neturėtų būti daromas skirtumas tarp įvairių uostų kategorijų;

41. pritaria minčiai, kad 2006 m. lapkričio 16 d. Komisijos direktyvoje 2006/111/EB dėl finansinių santykių tarp valstybių narių ir valstybės įmonių skaidrumo ir dėl finansinio skaidrumo tam tikrose įmonėse ⁽¹⁾ numatyti skaidrumo reikalavimai būtų taikomi plačiau, tačiau ragina Komisiją numatyti minimalią metinių pajamų sumą, o ne taikyti šį reikalavimą visiems uostams;

42. ypač pažymi Komisijos atliktą uosto koncesijų analizę ir ragina Komisiją atsižvelgti į lankstumo šioje srityje svarbą uostų administracijai, ypač atnaujinant su didelėmis investicijomis susijusias koncesijas, tačiau mano, kad šiuo lankstumu neturi būti naudojamosi siekiant sutrukdyti konkurenciją uostuose;

43. mano, kad visų pirma svarbu išlaikyti laisvo paslaugų teikimo ir ypatingų uostų poreikių pusiausvyrą, ir pabrėžia, kad būtinas bendradarbiavimas tarp valstybinio ir privataus sektorių siekiant modernizuoti uostus;

44. ragina pasinaudoti Europos sanglaudos politikos teritorinio bendradarbiavimo programomis ir ES kaimynystės ir plėtros politikos bendradarbiavimo programomis, taip pat ragina, kad kiek įmanoma Komisija, valstybės narės ir atitinkamos regioninės valdžios institucijos įgyvendintų tarpvalstybinę esamų pajamų panaudojimo strategiją, kai iš dalies finansuojama uostų infrastruktūra;

45. tvirtai remia vietos pelno nesiekiantiems trestams priklausančių uostų vaidmenį ir ragina vietos, regionų, nacionalines bei Europos valdžios institucijas imtis veiksmų apsaugoti juos nuo sunykimu, nes jų socialinė, rekreacinė ir turistinė nauda aplinkinėms bendruomenėms yra didesnė už jų pirminę ekonominę funkciją;

46. labai norėtų priminti, kad iš diskusijų apie Europą ir jos jūrų politiką matyti, jog Europos pramogų sektorius labai svarbus vietos ekonomikos vystymuisi, kadangi prieplaukos ne tik atveria kelią į nuošalesnes vietas ir yra veiksminga turistinė priemonė, padedanti pažinti uostus ir jų apylinkes, bet ir sudaro sąlygas teikti labai svarbias vietinių parduotuvių aprūpinimo paslaugas;

47. palankiai vertina tai, kad akcentuojamas dialogas uostų sektoriuje; ragina įsteigti Europos socialinio dialogo komitetą ir mano, kad jis turėtų spręsti klausimus, susijusius su uostais, įskaitant darbuotojų teises, koncesijas ir 1979 m. Tarptautinės darbo organizacijos konvenciją Nr. 152 dėl sveikatos ir saugos vykdant krovos darbus uostuose;

48. pabrėžia uosto darbuotojų apsaugos ir aukščiausio lygio mokymo svarbą; pritaria Komisijos ketinimui suteikti uosto darbuotojams abipusiškai pripažįstamą pagrindinę kvalifikaciją siekiant paremti lankstumą šiame sektoriuje; atsižvelgdamas į tai, mano, kad pirmiausia turėtų būti palygintos skirtingos esamos profesinės uosto darbuotojų kvalifikacijos sistemos; tačiau mano, kad ši pagrindinė kvalifikacija neturėtų sumažinti vidutinės uosto darbuotojų valstybėse narėse kvalifikacijos;

⁽¹⁾ OL L 318, 2006 11 17, p. 17.

2008 m. rugsėjo 4 d., ketvirtadienis

49. siūlo, kad profesinės kvalifikacijos ir visą gyvenimą trunkančio mokymo klausimas būtų sprendžiamas kartu su socialiniais partneriais būsimajame Europos socialinio dialogo komitete;
50. ragina Komisiją skatinti keistis bendrąja pažangiąja patirtimi uostų sektoriuje ir pažangiąja patirtimi naujovių ir darbuotojų mokymo srityje siekiant gerinti paslaugų kokybę, konkurencingumą ir pritraukiamų investicijų lygį;
51. džiaugiasi pradėta minėti Europos jūros diena (gegužės 20 d.) ir ypač remia atvirų durų dienos, kuri galėtų padėti visuomenei geriau suprasti uostų sektoriaus darbą ir svarbą, idėją;
52. ragina Komisiją, kaip numatyta 2008 m. gegužės 8 d. Parlamento rezoliucijoje dėl Transatlantinės ekonominės tarybos ⁽¹⁾, tęsti pastangas siekiant užtikrinti, kad JAV reglamentas dėl visų be išimties į JAV įvežamų konteinerių tikrinimo būtų pakeistas taip, kad būtų galima užtikrinti bendradarbiavimą, pagrįstą abipusiu „įgaliotųjų ūkinės veiklos vykdytojų“ pripažinimu ir saugumo standartais, patvirtintais Pasaulio muitinių organizacijos (C-TPAT ir SAFE); ragina Komisiją įvertinti priemonės dėl visų be išimties į JAV įvežamų konteinerių tikrinimo išlaidas verslui ir ES ekonomikai ir potencialias pasekmes muitinės veiklai;
53. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai, Komisijai ir valstybių narių vyriausybėms ir parlamentams.

⁽¹⁾ Priimti tekstai, P6_TA(2008)0192.

Krovininis transportas Europoje

P6_TA(2008)0409

2008 m. rugsėjo 4 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl krovininio transporto Europoje (2008/2008(INI))

(2009/C 295 E/19)

Europos Parlamentas,

- atsižvelgdamas į Komisijos komunikatus „ES krovininio transporto darbotvarkė: našesnis, geriau integruotas ir tvaresnis krovininis transportas Europoje“ (COM(2007)0606), „Krovininio transporto logistikos veiksmų planas“ (COM(2007)0607), „Į krovinių vežimą orientuoto geležinkelių tinklo link“ (COM(2007)0608) ir „Daugiamėčiai susitarimai dėl geležinkelių infrastruktūros kokybės“ (COM(2008)0054),
- atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą „Krovininio transporto logistika – tvariojo judumo pagrindas“ (COM(2006)0336),
- atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą dėl Europos geležinkelių tinklo signalizacijos sistemos ETEV-S/ETKS plėtojimo (COM(2005)0298),
- atsižvelgdamas į Tarybos 2007 m. lapkričio 29–30 d. ir gruodžio 3 d. išvadas dėl Komisijos komunikato „Krovininio transporto logistikos veiksmų planas“ ir 2008 m. balandžio 7 d. išvadas dėl Komisijos komunikato „Į krovinių vežimą orientuoto geležinkelių tinklo link“,
- atsižvelgdamas į Komisijos žaliąją knygą „Nauja mobilumo mieste kultūra“ (COM(2007)0551),
- atsižvelgdamas į savo 2007 m. rugsėjo 5 d. rezoliuciją „Krovininio transporto logistika Europoje – tvariojo mobilumo pagrindas“ ⁽¹⁾,

⁽¹⁾ OL C 187 E, 2008 7 24, p. 154.