

Torsdag den 15. december 2011

Et fælles europæisk transportområde

P7_TA(2011)0584

Europa-Parlamentets beslutning af 15. december 2011 om en køreplan for et fælles europæisk transportområde - mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem (2011/2096(INI))

(2013/C 168 E/10)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens hvidbog om "En køreplan for et fælles europæisk transportområde - mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem" (KOM(2011)0144),
- der henviser til sin beslutning af 12. februar 2003 om Kommissionens hvidbog om "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg" ⁽¹⁾,
- der henviser til sin beslutning af 12. juli 2007 "Hold Europa i bevægelse - Bæredygtig mobilitet på vores kontinent" ⁽²⁾,
- der henviser til sin beslutning af 6. juli 2010 om en bæredygtig fremtid for transporten ⁽³⁾,
- der henviser til sin beslutning af 21. oktober 2010 om integreret havpolitik - Evaluering af gjorte fremskridt og nye udfordringer ⁽⁴⁾,
- der henviser til sin beslutning af 5. juli 2011 om Kommissionens femte samhörighedsrapport og strategien for samhörighedspolitikken efter 2013 ⁽⁵⁾,
- der henviser til sin beslutning af 6. juli 2011 om luftfartssikkerhed med særlig fokus på securityscannere ⁽⁶⁾,
- der henviser til sin beslutning af 27. september 2011 om europæisk trafikikkerhed 2011-2020 ⁽⁷⁾,
- der henviser til Kommissionens meddelelser "Borgernes transportnet" (KOM(1995)0601) og "Handlingsplan for bytrafikken" (KOM(2009)0490),
- der henviser til Kommissionens meddelelse fra 1995 med titlen "Mod fair og effektiv prissætning på transportområdet" (KOM(1995)0691) og til Kommissionens meddelelse fra 1998 med titlen "Transport og CO₂" (KOM(1998)0204) og til, at Kommissionen på ny bør offentliggøre denne meddelelse,
- der henviser til Europa 2020-strategien,
- der henviser til gældende fællesskabsret på transportområdet,
- der henviser til forretningsordenens artikel 48,

⁽¹⁾ EUT C 43 E af 19.2.2004, s. 250.

⁽²⁾ EUT C 175 E af 10.7.2008, s. 556.

⁽³⁾ EUT C 351 E af 2.12.2011, s. 13.

⁽⁴⁾ Vedtagne tekster, P7_TA(2010)0386.

⁽⁵⁾ Vedtagne tekster, P7_TA(2011)0316.

⁽⁶⁾ Vedtagne tekster, P7_TA(2011)0329.

⁽⁷⁾ Vedtagne tekster, P7_TA(2011)0408.

Torsdag den 15. december 2011

- der henviser til Transport- og Turismeudvalgets betænkning samt udtalelser fra Udvalget for Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed, Udvalget for Industri, Forskning og Energi og Regionaludviklingsudvalget (A7-0425/2011),
- A. der henviser til, at den europæiske transportpolitik har direkte indflydelse på mange af EU-borgernes daglige liv, og at et reelt fælles europæisk transportområde, der kommer alle eksisterende hindringer mellem de forskellige transportformer og nationale systemer til livs uden konkurrenceforvridning og social dumping, ville være til stor gavn for dem;
- B. der henviser til, at transportsektoren er af største vigtighed for udviklingen i den Europæiske Union, dens regioner og byer, eftersom sektoren genererer ca. 5 % af bruttonationalproduktet og sikrer omkring ti millioner arbejdspladser; der henviser til, at det er afgørende at fastholde EU's evne til at udvikle og innovere på områder som mobilitet, transport og logistik, som er afgørende for Europas stilling som industrielt og økonomisk centrum og dens globale konkurrenceevne; der henviser til, at små og mellemstore virksomheder spiller en særlig vigtig rolle i transportsektoren;
- C. der henviser til, at den fremtidige europæiske transport- og mobilitetspolitik bør integrere 20-20-20-målene frem til 2020 som et primært grundlag for beslutningstagningen på dette område;
- D. der henviser til, at transport kan yde et væsentligt bidrag til EU 2020-strategien, navnlig hvad angår beskæftigelse, bæredygtig økonomisk vækst, forskning, energi, innovation og miljø, idet sikkerhed og miljøbeskyttelse bør fremmes på en mere konsekvent måde og koordineres i højere grad;
- E. der henviser til, at visse mål i den sidste hvidbog ikke blev nået, hvorfor det er nødvendigt, at de heri fastsatte mål kontrolleres og vurderes regelmæssigt;
- F. der henviser til, at de forskellige transportformer ikke bør konkurrere med hinanden, men derimod supplere hinanden inden for rammerne af en effektiv samordning i henhold til et overordnet princip om en effektiv modal fordeling af transportformer;
- G. der henviser til, at målene for en ændring af transportmiddelfordelingen ikke kan opnås gennem lovgivning, men alene ved hjælp af en funktionel infrastruktur med reelle fordele, styrker og incitamenter;
- H. der henviser til, at det er afgørende at sikre en vellykket udvikling af det transeuropæiske transportnet (TEN-T), effektivt at forbinde transportnettene i alle EU's regioner og at udjævne ulighederne mellem de forskellige grader af infrastrukturudvikling i EU's medlemsstater;
- I. der henviser til, at der i transportsektoren og den grænseoverskridende infrastruktur stadig er mange historiske og geografiske hindringer (forskellige sporvidder eller uovervindelige hindringer i form af bjergkæder som Alperne, Pyrenæerne og Karpaterne), som har grænseeffekter, og som derfor samlet set bør afskaffes;
- J. der henviser til, at forskellene mellem Europas regioner (med hensyn til perifer placering, infrastruktur, landskab, befolkningstæthed, samfundsøkonomisk situation) indebærer meget forskelligartede udfordringer, der kræver fleksible løsninger;

Torsdag den 15. december 2011

- K. der henviser til, at åbningen af transportmarkederne bør gøres afhængig af udviklingen af alle de nødvendige reguleringsforanstaltninger for at sikre bedre kvalitet af tjenesteydelser samt bedre uddannelses- og beskæftigelsesvilkår;
- L. der henviser til, at EU er nødt til at fastsætte konsekvente standarder for alle transportformer, navnlig for så vidt angår sikkerhed, teknologi, miljøbeskyttelse og arbejdsvilkår, samtidig med at der tages hensyn til, at en effektiv regulering af sektorer, som de facto styres af internationale regelsæt, kun kan opnås gennem de relevante internationale fora;
- M. der henviser til, at lovgivning, som er vedtaget på transportområdet, skal omsættes, gennemføres og håndhæves korrekt, konsekvent og hurtigt;
1. hilser 2011-hvidbogen velkommen, men konstaterer, at vigtige mål fra 2001-hvidbogen kun delvist eller slet ikke er blevet opfyldt, og foreslår derfor, at:
- Kommissionen på grundlag af betænkningen om europæisk trafikikkerhed 2011-2020 og i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet inden 2013 fremlægger konkrete forslag, som skal reducere antallet af trafikdræbte og hårdt kvæstede trafikofre med 50 % i forhold til 2010; disse forslag bør især tage hensyn til de mest sårbare trafikanter og i hvert enkelt tilfælde angive de forventede resultater, for så vidt angår nedbringelse af ulykkesantallet
 - Kommissionen inden 2014 fremsætter et forslag, som indeholder bestemmelser om internaliseringen af de eksterne omkostninger i forbindelse med alle former for gods- og passagertransport i overensstemmelse med deres særlige karakter, uden at dette medfører dobbelte afgifter og konkurrenceforvridning; indtægterne fra denne internalisering af de eksterne omkostninger bør anvendes til at finansiere investeringer i sikkerhed, forskning, nye teknologier, klimabeskyttelse og støjreduktion i forbindelse med bæredygtig mobilitet og i infrastruktur;
2. anmoder Kommissionen om inden 2013 at fremsætte et forslag om arbejdsforhold og sociale vilkår med henblik på at fremme etableringen af et reelt integreret europæisk transportmarked og samtidig øge sektorens tiltrækningskraft på arbejdstagere; dette forslag skal baseres på indgående undersøgelser af de nuværende arbejdsforhold og sociale vilkår inden for alle transportformer, graden af harmonisering af medlemsstaternes lovgivning og en konsekvensvurdering af arbejdsmarkedets udvikling i transportsektoren indtil 2020; dette forslag bør øge beskæftigelsen og forbedre situationen for arbejdstagere i hele transportsektoren og tage hensyn til nye teknologier og logistiske tjenester, der kan bruges til at forbedre transporttjenester i almindelighed og for handicappede i særdeleshed;
3. opfordrer Kommissionen til, på grundlag af oplysninger fra medlemsstaterne, inden 2013 at forelægge en sammenhængende, kvantitativ analyse af den nuværende situation med hensyn til graden af infrastrukturudbygning, transportnettets tæthed og kvaliteten af transporttjenesterne i alle EU's medlemsstater; dette vil give et overblik over den aktuelle situation i EU27, fremhæve uligheder i udviklingen af transportinfrastrukturer mellem medlemsstaterne og deres regioner og skitsere, hvordan transportinfrastrukturen på tværs af alle transportformer i øjeblikket finansieres, samt fremtidige investeringsprioriteter;
4. erkender transportsektorens væsentlige bidrag til EU's industripolitik, konkurrenceevne og handelsbalance; anfører, at i 2009 udgjorde eksporten af maskiner og udstyr inden for transportsektoren i alt 454,7 mia. EUR, hvilket er 41,5 % af den samlede eksport til landene uden for EU-27; anfører endvidere, at i 2009 havde EU det største overskud i handelen med maskiner og udstyr inden for transportsektoren (112,6 mia. EUR) og transporttjenester (21,5 mia. EUR);

Torsdag den 15. december 2011

5. går ind for de 10 mål for et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem og målene i hvidbogen for 2050 og 2030, men er imidlertid af den opfattelse, at perioden frem til 2020 for så vidt angår finansiering - i lyset af de enkelte medlemsstaters økonomiske situation - og de generelle transportudfordringer på energi- og miljøområdet skal defineres nærmere, og opfordrer derfor Kommissionen til at udarbejde en lovgivning for at opnå en reduktion på 20 % i udledningen af CO₂ og andre drivhusgasser fra transport (i forhold til referenceværdierne fra 1990) og gennemføre de efterfølgende mellemliggende mål inden 2020 (i forhold til referenceværdierne fra 2010), i overensstemmelse med 20-20-20-målene og i samarbejde med internationale partnere:

- begrænsning af CO₂-emissioner fra vejtransporten med 20 %
- begrænsning af støjen og energiforbruget i forbindelse med skinnekøretøjer med 20 %
- begrænsning af CO₂-emissioner fra lufttransporten i det samlede europæiske luftrum med 30 %
- en samlet begrænsning på EU-niveau af CO₂-emissioner og skadelige stoffer inden for skibsfarten med 30 %

og kræver, at alle de mål, der er omtalt i dette punkt, betragtes som prioriterede mål og derfor kontrolleres årligt;

6. understreger, at målet skal være at harmonisere det europæiske indre marked for transport gennem en yderligere åbning af transportnet og -markeder under hensyntagen til økonomiske, beskæftigelsesmæssige, miljømæssige, sociale og territoriale aspekter, og opfordrer Kommissionen til at sikre, at forslag om åbning af tjenester i alle transportmarkeder ikke fører til social dumping, tjenester af dårligere kvalitet, monopoler eller oligopoler; understreger, at der stadig er et presserende behov for retningslinjer for statsstøtte til søhavne;

7. fremhæver det endnu utilstrækkeligt udforskede potentiale for transport i mange områder og insisterer på vigtigheden af en fælles europæisk transportområde, med indbyrdes sammenkobling og interoperabilitet, som bygger på ægte europæisk styring af transportinfrastrukturer og -systemer, der opnås ved at fjerne "virkningen af grænser" mellem medlemsstaterne inden for alle transportformer med henblik på at øge hele Den Europæiske Unions konkurrenceevne og tiltrækningskraft; understreger betydningen af territorial samhørighed og især problemerne med hensyn til tilgængelighed i de yderste fjernområder, ømråder, indlandsområder og randområder samt gode forbindelser mellem medlemsstaterne og deres nabolande;

8. understreger, at effektiv samordning inden for passagermobilitet og godstransport gennem hele kæden af transport- og logistikydelse - som måles ud fra kriterier om rentabilitet, miljøbeskyttelse, energisikkerhed, sociale, sundhedsmæssige og beskæftigelsesmæssige vilkår samt sikkerhed og tryghed, og under hensyntagen til territorial samhørighed og det geografiske miljø i de enkelte lande og regioner - skal opfattes som det grundlæggende princip for den fremtidige transportpolitik; mener, at transportformerne skal supplere hinanden og operere interaktivt, og at de parametre, der er skitseret ovenfor, bør anvendes til at bestemme den nuværende og fremtidige modale fordeling i landene og regionerne i overensstemmelse med deres individuelle muligheder; mener endvidere, at anvendelsen af bæredygtige transportformer systematisk bør fremmes, også på de korte og mellemlange distancer;

9. bemærker Unionens høje grad af afhængighed af importerede fossile brændstoffer, hvis oprindelse fra lande uden for Unionen medfører væsentlige risici med hensyn til Unionens økonomiske sikkerhed og med hensyn til fleksibiliteten i dens eksterne politiske muligheder, og opfordrer Kommissionen til at definere og regelmæssigt måle Unionens eksterne energiforsyningsikkerhed;

Torsdag den 15. december 2011

10. understreger betydningen af at udvikle transportinfrastrukturen i de nye medlemsstater, herunder vejinfrastrukturen, for at opnå et fælles europæisk transportområde og tilslutte disse staters transportnet til dem i nabolandene; opfordrer Kommissionen til at medtage behovene for udvikling af transportinfrastrukturen i de nye medlemsstater i den fremtidige flerårige finansielle ramme, for at transportinfrastrukturen i de nye medlemsstater inden 2025 kommer op på niveauet i de andre medlemsstater;

11. glæder sig over og støtter Kommissionens forslag om faciliteten for netforbindelser i Europa og initiativet vedrørende projektopligationer og opfordrer medlemsstaterne til at gennemføre det centrale netværk, da konceptet om det transeuropæiske net (TEN-T-projektet) skal omfatte et begrænset antal bæredygtige projekter med en europæisk merværdi og en øget og mere realistisk finansiering; anmoder om,

— at medlemsstaterne forpligter sig til at fjerne de vigtigste identificerede flaskehalse inden for hver transportform på det europæiske transportområde inden 2020 og, hvis det er nødvendigt, fremmer deres omgåelse ved et etablere en intermodal infrastruktur ved begyndelsen og starten af en strækning, prioriterer grænseoverskridende projekter mellem alle medlemsstater og senest i 2015 fremlægger et godkendt finansieringskoncept

— at Kommissionen i koordinering med regionalpolitikken forpligter sig til at øge stabiliteten i finansieringen af TEN-T-projekter

— at Kommissionen forpligter sig til at støtte alternative finansieringsmodeller og -instrumenter, herunder projektopligationer, og sørge for øget anvendelse af indtægterne herfra til at finansiere TEN-T-projekter, når den fremsætter forslag til at internalisere eksterne omkostninger

— med henblik på at sikre den langsigtede effektivitet og synlighed af EU's indsats inden for rammerne af TEN-T, at fastlæggelsen af prioriteter ses i tæt sammenhæng med betingelserne for anvendelse af regionale strukturfonde, og at medlemsstaterne forpligtes til at sikre finansiering af disse projekter også efter udløbet af EU's flerårige programmer

— at prioriteringen af projekter kun bør opretholdes efter 2015, hvis medlemsstaterne allerede har truffet bindende budgetbeslutninger, der sikrer gennemførelsen af projekterne, og at EU's medfinansiering bør være baseret på "use it or lose it"-princippet

— at EuroVelo, det europæiske langdistancecykelnet, medtages i TEN-T-nettet;

12. understreger, at etableringen af passende transportinfrastrukturer og forbedret adgang vil styrke regionernes økonomi og gøre dem mere attraktive for direkte investeringer, hvilket vil bidrage til at styrke både deres egen og dermed hele EU's konkurrenceevne på længere sigt, hvilket igen vil sikre en solid udvikling af det indre marked og bidrage til målsætningen om territorial samhørighed;

13. påpeger, at transportnetværkene spiller en hovedrolle i den fysiske planlægningspolitik; understreger navnlig den store betydning, som store transportinfrastrukturer, f.eks. højhastighedsjernbanerne, har for fremme af den lokale udvikling; mener, at makroregionerne og strategierne til fremme af deres udvikling vil være i stand til at spille en mere aktiv rolle i gennemførelsen af en samordnet, effektiv og bæredygtig transportpolitik; minder om, at det er vigtigt at udarbejde, planlægge og iværksætte fælles strategier på transportinfrastrukturuområdet og at udbrede bedste praksis på transportområdet; understreger, at EU's borgere og virksomheder vil drage direkte fordel af et fælles europæisk transportområde, hvis målsætning er at reducere den tid og de ressourcer, der anvendes på transport af gods og passagerer, og at udvirke en mere vidtgående integration af markederne;

Torsdag den 15. december 2011

14. bemærker, at de samme risikorelevante sikkerhedsstandarder, der er harmoniseret på EU-plan, bør gælde for alle former for passager- og godstransport, og opfordrer til et forslag om at finansiere opfyldelse af dette krav; er af den opfattelse, at i tilfælde af sø- og lufttransport bør international koordinering være en forudsætning, og at de eksisterende regler bør kontrolleres og om nødvendigt revideres i 2015 og gradvis integreres i aftaler med tredjelande;

15. understreger betydningen af en sammenhængende strategi for overgangen til alternative og vedvarende energikilder til transport, og fremhæver, at de opstillede mål kan nås gennem et energimiks og ved hjælp af eksisterende energibesparelsermetoder; påpeger, at denne overgang kræver en særlig infrastruktur og tilsvarende incitament, og at reduktionsmålene bør formuleres på en teknologineutral måde;

16. opfordrer til, at der senest i 2015 udarbejdes et forslag om mobilitet i byerne, hvor støtten til projekter under iagttagelse af nærhedsprincippet gøres betinget af, at de lokale myndigheder forelægger bæredygtige mobilitetsplaner for en effektiv passager- og godslogistikkæde i byområder og bebyggede områder, som bidrager til en begrænsning af trafikken, ulykker, luftforurening og støj, overholder standarderne og målene for den europæiske transportpolitik og passer til omkringliggende byers og regioners behov og ikke skaber nye hindringer på markedet; foreslår en udveksling af bedste praksis inden for innovation og forskning i bæredygtige koncepter for mobilitet i byerne;

17. understreger, at transportbrugernes adfærd er en afgørende faktor, og opfordrer til, at der udarbejdes incitament, som skal få borgerne til at vælge bæredygtige, fysisk aktive, sikre og sunde transport- og mobilitetsformer; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til, i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, senest i 2013 at fremsætte forslag om udvikling af initiativer, der fremmer miljøvenlig offentlig transport og transport til fods og på cykel, især i byområder, med henblik på at fordoble antallet af brugere; anser det derfor for vigtigt at udvikle sikker infrastruktur for fodgængere og cyklister, især i byområder, og at forbedre interoperabiliteten mellem transporttydelser, at fremme indførelsen af en enkelt rejsehjemmel og et integreret e-billet-system til multimodale rejser, der også forbinder langdistance- og lokaltransport; minder om, at tilgængelighed og overkommelige transportpriser er afgørende for den sociale mobilitet, og at der bør være større opmærksomhed på at forene bæredygtighedsmålene med sociale behov, når der planlægges transportpolitik i fremtiden;

18. mener, at de grundlæggende regler om passagerers rettigheder bør fastlægges i et charter om passagerers rettigheder inden for alle transportformer, og forventer derfor, at Kommissionen senest i begyndelsen af 2012 fremlægger et forslag, der tager hensyn til de forskellige transportformers særlige kendetegn og de indhøstede erfaringer og indeholder et kapitel om rettigheder for passagerer med handicap; opfordrer samtidig til en ensartet fortolkning og konsekvent anvendelse, gennemførelse og håndhævelse af disse rettigheder på grundlag af klare definitioner og retningslinjer samt gennemsækelighed med hensyn til deres forvaltning; understreger endvidere behovet for lovgivning på området for ekstragebyrer på tværs af alle transportformer;

19. understreger, at det er nødvendigt med en integreret transportpolitik ikke kun mellem transportformer, men også for transportens værdikæde og logistik for på passende vis at behandle udfordringerne med transport og mobilitet, navnlig dem, som findes i byområder; opfordrer til øget koordinering mellem de politiske beslutningstagere i EU-institutionerne såvel som en permanent dialog og høring med logistiksektoren, leverandører af transporttydelser og kunder i et europæisk logistik- og mobilitetsforum;

20. opfordrer til, at fremme af grøn logistik og en forbedret mobilitetsforvaltning prioriteres;

Torsdag den 15. december 2011

21. mener, at bæredygtig multimodalitet for passager- og varelogistik kræver etablering af intermodale forbindelsespunkter og -terminaler, integreret planlægning og logistik såvel som integreret uddannelse og erhvervsuddannelse;

22. understreger, at EU skal forblive på forkant med den teknologiske innovation inden for transport for at fremme effektivitet, bæredygtighed og jobskabelse; opfordrer til finansiering af et forsknings- og udviklingsprogram, der er særlig rettet mod bæredygtig og sikker mobilitet, som indeholder en specifik gennemførelsesstrategi og effektiv finanskontrol, med henblik på:

— at bevare EU's førerrolle som et produktions- og forskningssted for alle transportformer med særlig fokus på reduktion af transportsektorens CO₂-emissioner, forurenings- og støjrreduktion samt sikkerhed og tryghed

— at skabe effektive, intelligente, interoperable og forbundne systemer for at støtte SESAR, Galileo, GMES, ERTMS, flodinformationstjenester (RIS), SafeSeaNet, LRIT og ITS

— at finde praksisorienterede løsninger med deltagelse af en gruppe af eksperter fra erhvervslivet, naturvidenskab, det politiske liv og civilsamfundet

— at videreføre e-sikkerheds-initiativet for at styrke trafiksikkerheden og etablere infrastrukturen til indførelse af e-call-nødopkaldssystemet under overholdelse af kravene om databeskyttelse;

23. mener, at det er nødvendigt at fjerne de bureaukratiske hindringer for alle former for transport, og opfordrer derfor til en øget forenkling og harmonisering af transport- og logistikdokumenter, især for godstransport, og til, at der senest i 2013 fremlægges et forslag om standardisering af fragtdokumenter og e-dokumenter, også med henblik på støtte af multimodal godstransport;

24. understreger behovet for forbedring og standardisering af kontrolapparater, såsom hastighedsradarer, køretøjsmonteret udstyr samt kommunikationssystemer og -medier, og opfordrer til, at der senest i 2013 fremlægges et forslag om gensidig anerkendelse af og interoperabilitet mellem sådanne apparater; understreger behovet for øget koordinering og samarbejde mellem de nationale myndigheder inden for grænseoverskridende retsforfølgning og for at sikre en bedre konvergens i anvendelsen af færdselssikkerhedsstandarder;

25. understreger, at mulige ændringer og standardisering af lasteenheder, der tager hensyn til de lasteenheder, der anvendes i den globale transport, og transportkøretøjernes dimensioner, skal medvirke til at optimere multimodal transport og tilbyde påviselige fordele i form af brændstofbesparelser, lavere emissioner og bedre trafiksikkerhed;

26. foreslår, at medlemsstaterne kun tillader brug af det europæiske modulsystem på visse ruter, når den eksisterende infrastruktur og sikkerhed tillader det, og underretter Kommissionen om, at der er givet tilladelse;

27. understreger betydningen af EU's forskellige transportagenturer og opfordrer til nye anstrengelser, som kan styrke disses europæiske dimension;

28. opfordrer medlemsstaterne til at støtte og arbejde for lige vilkår for alle transportformer, hvad angår energifgifter og merværdiafgifter (moms);

Torsdag den 15. december 2011

29. opfordrer for så vidt angår vejtransport til:

- senest i 2013 på ny at gennemføre en revision af køre- og hviletidsbestemmelserne for passager- og godstransport og at harmonisere fortolkningen af gennemførelse og håndhævelse under hensyntagen til Europa-Parlamentets holdning om harmonisering af sanktioner i vejtransportsektoren; mener, at det også er nødvendigt at harmonisere restriktionerne for godstransport i hele Den Europæiske Union
- at de mål, der allerede er fastlagt, opfyldes, og at der sættes nyt skub i de prioriterede projekter i det transeuropæiske vejnet
- senest i 2020 at øge antallet af sikre parkeringspladser for lastvogne på det transeuropæiske vejnet (TERN) med 40 % i forhold til 2010 og at forbedre deres kvalitet (hygiejnestandard)
- at støtte initiativer i de medlemsstater, som gennem skattefordele forsøger at skabe en sikker og miljøvenlig bilpark
- at Kommissionen inden udgangen af 2013 udarbejder en rapport om status for Fællesskabets marked for vejtransport, der indeholder en analyse af markedssituationen, herunder en evaluering af kontrollens effektivitet og udviklingen i beskæftigelsesforholdene i erhvervet, og en vurdering af, om en harmonisering af reglerne, bl.a. på områderne for håndhævelse og vejbrugerbetaling samt social og sikkerhedsmæssig lovgivning, har udviklet sig i en sådan grad, at en yderligere åbning af de nationale markeder for vejtransport, herunder afskaffelse af restriktionerne for cabotagekørsel, kunne overvejes
- at forbedre uddannelsen og efteruddannelsen af beskæftigede i transportsektoren, herunder dem, der yder transportrelaterede tjenester for passagererne, og forbedre adgangen til de pågældende erhverv med henblik på at forbedre arbejdsforhold og lønninger og for at øge interessen for disse erhverv
- at udarbejde en standardiseret EU-metode til udregning af transport- og logistikerhvervets CO₂-fodafttryk for at undgå en hastig vækst i antallet af nationale tiltag og støtte til initiativer fra industriens side for at fremme udregning af CO₂-fodafttrykket med særligt henblik på godstransporten;

30. opfordrer for så vidt angår skibstransport til

- at fremsætte et forslag om det såkaldte "Blue Belt" inden 2013 med henblik på at lette formaliteterne for skibe, der sejler mellem havne i EU, og udvikle potentialet for motorveje til søs ved at etablere et reelt indre marked for søtransport inden for EU i overensstemmelse med eksisterende miljø- og naturbeskyttelseslovgivning
- at iværksætte initiativer, der sikrer, at reduktioner af svovlemissioner fra skibe ikke medfører et omvendt skift i transportform
- at iværksætte en europæisk politik for søtransport på korte og mellemlange distancer med henblik på udnyttelse af den ledige kapacitet på de indre vandveje og opfylde EU's mål om reduktion af drivhusgasemissioner i transportsektoren

Torsdag den 15. december 2011

- i overensstemmelse med gældende miljø- og naturbeskyttelseslovgivning at fortsætte med at støtte NAIADES-programmet med et opfølgingsprogram for at sikre en fortsættelse af det nuværende NAIADES-program efter 2014
- at stille forslag om senest i 2020 at øge antallet af multimodale forbindelser (platforme) for de indre vandveje, indlandshavne samt jernbanetransporten med 20 % i forhold til 2010 og stille den nødvendige økonomiske støtte til rådighed og videreføre Marco Polo-programmet efter 2013 for effektivt at udnytte potentialet i shipping
- i den næste flerårige finansielle ramme 2014-2020 at afsætte mindst 15 % af TEN-T-midlerne til projekter, der forbedrer bæredygtige og multimodale forbindelser mellem søhavne, indlandshavne og multimodale platforme med særlig vægt på projekter vedrørende vandvejstransport
- i lyset af den internationale karakter af søtransport at harmonisere shippinguddannelsen i overensstemmelse med en international standard inden 2012, og i særdeleshed en hurtig vedtagelse af Kommissionens forslag om ændring af direktiv 2008/106/EF om minimumsuddannelsesniveaet for søfartserhverv med henblik på at indarbejde 2010-ændringerne til konventionen om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold i EU-lovgivningen, indsendelse af et forslag om gensidig anerkendelse af rammebetingelserne for uddannelse af havnearbejdere inden udgangen af 2013 og udarbejdelse af en strategi for at rekruttere yngre medarbejdere til maritime erhverv;

31. opfordrer for så vidt angår luftfart til,

- at Kommissionen og medlemsstaterne fremmer gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum II, som indførelsen af SESAR vil spille en vigtig rolle i, og opfordrer Kommissionen til i 2013 at fremsætte et forslag om gennemførelse af et fælles europæisk luftrum gennem en reduktion i antallet af funktionelle luftrumsblokke
- at Kommissionen styrker samordningen af forordningerne om det fælles luftrum og SESAR- og Galileo-projekterne samt Clean Sky-initiativerne for at gennemføre energibesparelsesforanstaltninger og foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner mere effektivt
- at servicekvalitet og koordinering med internationale standarder i forbindelse med supplerende forslag om åbning af markederne fortsat prioriteres
- at Kommissionen og medlemsstaterne træffer alle de nødvendige foranstaltninger for at den europæiske handel med emissionskvoter bliver anerkendt på internationalt plan inden 2012, således at der sikres lige konkurrencevilkår internationalt
- at der arbejdes aktivt på udviklingen af et "Checkpoint of the Future" til sikkerhedstjek af passagerer og gods;

32. opfordrer for så vidt angår jernbanetransport til,

- at Kommissionen i forbindelse med åbningen af markederne tager højde for medlemsstaternes forpligtelser for så vidt angår den lokale offentlige transport og det eksisterende serviceniveau med det formål at forbedre det nuværende serviceniveau, samtidig med at der sikres en mere fair konkurrence, og social dumping modvirkes

Torsdag den 15. december 2011

- at teknisk harmonisering og interoperabilitet mellem medlemsstaterne fremmes i højere grad, især at reglerne om godkendelse af køretøjer harmoniseres inden 2015, således at godkendelsen af køretøjer ikke tager mere end to måneder under økonomisk gennemsigtige betingelser, og at Det Europæiske Jernbaneagenturs beføjelser og tildelte midler inden 2012 tilpasses i overensstemmelse hermed
 - at der gives nye impulser, på en ordentligt gennemtænkt måde, til jernbaneinfrastruktur, støjrreduktion og ERTMS-handlingsplanen i perioden frem til 2020
 - at Kommissionen senest den 31. december 2012 forelægger et forslag til direktiv med bestemmelser om adskillelse af infrastrukturforvaltning og transportvirksomhed samt et forslag om at åbne det indenlandske marked for personbefordring med jernbane, der ikke forringer jernbanetransporttjenesternes kvalitet og sikrer forpligtelserne til offentlig tjenesteydelse
 - at de nationale tilsynsmyndigheder gøres mere uafhængige, og deres beføjelser styrkes med henblik på at opnå mere effektive jernbaner og tættere samarbejde mellem dem i et europæisk netværk, samt at Kommissionen senest i 2014 fremsætter et forslag med henblik herpå samt om oprettelse af en europæisk tilsynsmyndighed
 - i højere grad at tage hensyn til uddannelse og videreuddannelse baseret på høje standarder og fremme grænseoverskridende anerkendelse af eksamen- og kvalifikationsbeviser
 - at Kommissionen evaluerer, hvilken virkning åbningen af markedet for jernbanegodstransport har haft på enkeltvognstrafikken, og, såfremt det viser sig, at mængden af denne type trafik er faldet, senest den 31. december 2012 forelægger et forslag, der gør det muligt for medlemsstaterne at støtte denne aktivitet i lyset af dens økonomiske, sociale og miljømæssige fordele;
33. erkender, at EU's jernbaneindustri bliver stadig mere sårbar over for konkurrencen på fællesskabsmarkedet fra leverandører fra tredjelande; udtrykker bekymring over de alvorlige hindringer, der forhindrer EU-leverandørerne i at byde på offentlige kontrakter i lande uden for EU;
34. opfordrer til, at Kommissionen i sin konsekvensvurdering af lovgivningsforslagene udpeger, kvantificerer og evaluerer muligheden for skabelse af "grønne job" og foranstaltninger til fremme heraf;
35. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at forelægge en fælles strategi, som omfatter information, kommunikation og høring af de berørte parter, navnlig med deltagelse af de berørte borgere, om behovene, planlægningen, udviklingen og finansieringen af den nødvendige infrastruktur for vækst, mobilitet, udvikling og beskæftigelse i overensstemmelse med de forpligtelser, der er indgået som led i Europa 2020-strategien;
36. mener, at det under hensyntagen til, at de lokale og regionale myndigheder har betydelige beføjelser inden for transportpolitik, er vigtigt for disse at kunne deltage via en tilgang med forvaltning på flere niveauer;
37. opfordrer Kommissionen til hvert år at vurdere målene i hvidbogen samt eventuelle fremskridt og resultater og til hvert femte år at aflægge rapport til Parlamentet om gennemførelsen af hvidbogen;
38. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet og Kommissionen.
-