

Πέμπτη 15 Δεκεμβρίου 2011

Ενιαίος Ευρωπαϊκός Χώρος Μεταφορών

P7_TA(2011)0584

Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 15ης Δεκεμβρίου 2011 σχετικά με τον οδικό χάρτη για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών (2011/2096(INI))

(2013/C 168 E/10)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» (COM(2011)0144),
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 12ης Φεβρουαρίου 2003 σχετικά με τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών⁽¹⁾,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 12ης Ιουλίου 2007 για την Ευρώπη σε συνεχή κίνηση - βιώσιμη κινητικότητα για την ήπειρό μας⁽²⁾,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 6ης Ιουλίου 2010 σχετικά με ένα αειφόρο μέλλον για τις μεταφορές⁽³⁾,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 21ης Οκτωβρίου 2010 σχετικά με την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική (ΟΘΠ) - Αξιολόγηση της προόδου που σημειώθηκε και νέες προκλήσεις⁽⁴⁾,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 5ης Ιουλίου 2011 σχετικά με την πέμπτη έκθεση της Επιτροπής για τη συνοχή και τη στρατηγική για την πολιτική συνοχής μετά το 2013⁽⁵⁾,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 6ης Ιουλίου 2011 σχετικά με την ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών, με ειδική έμφαση στους σαρωτές σώματος⁽⁶⁾,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 27ης Σεπτεμβρίου 2011 σχετικά με την ευρωπαϊκή οδική ασφάλεια 2011–2020⁽⁷⁾,
- έχοντας υπόψη τις ανακοινώσεις της Επιτροπής με τίτλο «Το δίκτυο των πολιτών» (COM(1995)0601) και «Σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα» (COM(2009)0490),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής του 1995 με τίτλο «Προς έναν δίκαιο και αποτελεσματικό καθορισμό των τιμών στις μεταφορές» (COM(1995)0691), και την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Μεταφορές και εκπομπές CO₂» (COM(1998)0204), και λαμβάνοντας υπόψη ότι η Επιτροπή πρέπει να αναδημοσιεύσει την εν λόγω ανακοίνωση,
- έχοντας υπόψη τη στρατηγική «Ευρώπη 2020»,
- έχοντας υπόψη το κοινοτικό κεκτημένο στον τομέα των μεταφορών,
- έχοντας υπόψη το άρθρο 48 του Κανονισμού του,

⁽¹⁾ EE C 43 E της 19.2.2004, σ. 250.

⁽²⁾ EE C 175 E της 10.7.2008, σ. 556.

⁽³⁾ EE C 351 E της 2.12.2011, σ. 13.

⁽⁴⁾ Κείμενα που εγκρίθηκαν P7_TA(2010)0386.

⁽⁵⁾ Κείμενα που εγκρίθηκαν P7_TA(2011)0316.

⁽⁶⁾ Κείμενα που εγκρίθηκαν P7_TA(2011)0329.

⁽⁷⁾ Κείμενα που εγκρίθηκαν P7_TA(2011)0408.

Πέμπτη 15 Δεκεμβρίου 2011

- έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού καθώς και τις γνωμοδοτήσεις της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων, της Επιτροπής Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας και της Επιτροπής Περιφερειακής Ανάπτυξης (A7-0425/2011),
- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών επηρεάζει άμεσα τους πολίτες της ΕΕ σε πολλές καταστάσεις της καθημερινής ζωής τους και ότι ένας ενιαίος ευρωπαϊκός χώρος μεταφορών που θα καταργεί όλα τα εμπόδια μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και των εθνικών συστημάτων, χωρίς αθέμιτο ανταγωνισμό και κοινωνικό ντάμπινγκ, συνεπάγεται σημαντικά οφέλη για αυτούς·
- B. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο τομέας των μεταφορών έχει ύψιστη σημασία για την ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, των περιφερειών και των πόλεών της, καθώς παράγει περίπου το 5 % του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος της και προσφέρει περίπου 10 εκατομμύρια θέσεις εργασίας· ότι έχει κρίσιμη σημασία να διατηρηθεί η ικανότητα της ΕΕ να αναπτύσσεται και να καινοτομεί σε τομείς, όπως η κινητικότητα, οι μεταφορές και η εφοδιαστική, που έχουν αποφασιστική σημασία για την θέση της Ευρώπης ως βιομηχανικού και οικονομικού κέντρου και την ανταγωνιστική της σε παγκόσμιο επίπεδο θέση· λαμβάνοντας υπόψη ότι οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις διαδραματίζουν έναν ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στον τομέα των μεταφορών·
- Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η μελλοντική ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών και κινητικότητας πρέπει να ενσωματώσει τους στόχους 20-20-20 έως το 2020 ως πρωταρχική βάση για τη λήψη αποφάσεων στον συγκεκριμένο τομέα·
- Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι μεταφορές μπορούν να συνεισφέρουν σημαντικά στη στρατηγική «Ευρώπη 2020», ιδιαίτερα όσον αφορά την απασχόληση, την βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη, την έρευνα, την ενέργεια, την καινοτομία και το περιβάλλον, και έχοντας κατά νου ότι θα πρέπει να ενισχυθούν με μεγαλύτερη συνέπεια η ασφάλεια και η προστασία του περιβάλλοντος καθώς και να υπάρξει στενότερος συντονισμός·
- E. λαμβάνοντας υπόψη ότι ορισμένοι στόχοι της πιο πρόσφατης Λευκής Βίβλου δεν υλοποιήθηκαν, γεγονός που σημαίνει ότι οι στόχοι που τίθενται εδώ θα πρέπει να υπόκεινται σε τακτικό έλεγχο και αξιολόγηση·
- ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι διάφοροι τρόποι μεταφοράς δεν θα πρέπει να λειτουργούν ανταγωνιστικά μεταξύ τους, αλλά να αλληλοσυμπληρώνονται στο πλαίσιο μιας αποδοτικής συντηρικότητας, ως βασικής αρχής μιας αποτελεσματικής κατανομής των τρόπων μεταφοράς·
- Z. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι τρόποι μεταφοράς δεν μπορούν να επιτευχθούν διά νόμου, παρά μόνο μέσω μιας λειτουργικής υποδομής, εγγενών πλεονεκτημάτων και προτερημάτων, καθώς και κινήτρων·
- H. λαμβάνοντας υπόψη ότι είναι σημαντικό να διασφαλιστεί η επιτυχή ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), η αποτελεσματική σύνδεση των δικτύων μεταφορών όλων των περιφερειών της ΕΕ και η εξάλειψη των διαφορών μεταξύ των επιπέδων ανάπτυξης των υποδομών στα κράτη μέλη της ΕΕ·
- Θ. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο τομέας των μεταφορών και των διασυνοριακών υποδομών εξακολουθεί να αντιμετωπίζει πολλά ιστορικά και γεωγραφικά εμπόδια (το διαφορετικό εύρος σιδηροτροχιάς ή τα απροσπέλαστα εμπόδια των οροσειρών όπως οι Άλπεις, τα Πυρηναία ή τα Καρπάθια) που δημιουργούν «επιπτώσεις λόγω συνόρων», οι οποίες σε ορισμένες περιπτώσεις μπορούν να αντιμετωπιστούν εύκολα και ως εκ τούτου θα πρέπει να περιοριστούν·
- I. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι διαφορές μεταξύ των ευρωπαϊκών περιφερειών (περιφερειακή θέση, υποδομές, τοπίο, πληθυσμιακή πυκνότητα, κοινωνική και οικονομική κατάσταση) δημιουργούν πολύ διαφορετικά προβλήματα που απαιτούν ευέλικτες λύσεις·

Πέμπτη 15 Δεκεμβρίου 2011

- ΙΑ. λαμβάνοντας υπόψη ότι το άνοιγμα των αγορών μεταφορών θα πρέπει να πραγματοποιηθεί υπό τον όρο της ανάπτυξης όλων των ρυθμιστικών διασφαλίσεων που είναι απαραίτητες προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι το άνοιγμα αυτό θα βελτιώσει την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, της εκπαίδευσης και των συνθηκών απασχόλησης·
- ΙΒ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ΕΕ θα πρέπει να θεσπίσει συνεκτικές προδιαγραφές για όλους τους τρόπους μεταφοράς, ιδιαίτερα όσον αφορά την ασφάλεια, την τεχνολογία, την προστασία του περιβάλλοντος και τις εργασιακές συνθήκες, έχοντας επίσης κατά νου το γεγονός ότι, για τομείς όπου ισχύουν εκ των πραγμάτων διεθνείς κανόνες, η αποτελεσματική ρύθμιση μπορεί να επιτευχθεί μέσω των σχετικών διεθνών φόρουμ·
- ΙΓ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η νομοθεσία που εγκρίθηκε στον τομέα των μεταφορών πρέπει να μεταφερθεί στο εθνικό δίκαιο, να εφαρμοσθεί και να επιβληθεί ταχέως με ορθό και συνεκτικό τρόπο·
1. επικροτεί τη Λευκή Βίβλο του 2011, αλλά διαπιστώνει ότι σημαντικοί στόχοι της Λευκής Βίβλου του 2001 είτε δεν έχουν επιτευχθεί καθόλου είτε έχουν επιτευχθεί μερικώς, και προτείνει τα εξής:
- να υποβάλει η Επιτροπή έως το 2013, βάσει της έκθεσης για την ευρωπαϊκή οδική ασφάλεια 2011-2020 και σε συνδυασμό με την αρχή της επικουρικότητας, συγκεκριμένες προτάσεις για μείωση του αριθμού των θανάτων και σοβαρών τραυματισμών στις οδικές μεταφορές κατά 50 % σε σύγκριση με το 2010 έως το 2020· Στις προτάσεις αυτές θα πρέπει να δίδεται ιδιαίτερη προσοχή στους πλέον ευάλωτους χρήστες των οδών και να αναφέρονται, για κάθε περίπτωση, τα αναμενόμενα αποτελέσματα όσον αφορά τη μείωση των ατυχημάτων·
 - να υποβάλει η Επιτροπή έως το 2014 πρόταση για την εσωτερικευση του εξωτερικού κόστους όλων των τρόπων μεταφοράς φορτίων και επιβατών, λαμβάνοντας υπόψη την ιδιαιτερότητά τους και αποφεύγοντας τη διπλή επιβάρυνση και τις στρεβλώσεις της αγοράς. Τα έσοδα από την εσωτερικευση του εξωτερικού κόστους θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση της ασφάλειας, της έρευνας, των νέων τεχνολογιών, της προστασίας του κλίματος και της μείωσης των θορύβων στο πλαίσιο της βιώσιμης κινητικότητας καθώς και για τις υποδομές·
2. καλεί την Επιτροπή να υποβάλει έως το 2013 πρόταση σχετικά με τις κοινωνικές και εργασιακές συνθήκες, προκειμένου να διευκολυνθεί η δημιουργία μιας πραγματικά ολοκληρωμένης ευρωπαϊκής αγοράς μεταφορών και, ταυτόχρονα, να αυξηθεί η ελκυστικότητα του τομέα για τους εργαζομένους· αυτή η πρόταση πρέπει να βασίζεται σε ενδελεχή ανάλυση της τρέχουσας κατάστασης των κοινωνικών και εργασιακών συνθηκών σε όλα τα μέσα μεταφοράς, του βαθμού εναρμόνισης μεταξύ των νομοθεσιών των κρατών μελών, καθώς και σε μια αξιολόγηση του αντικτύπου ανάπτυξης της αγοράς εργασίας στον τομέα των μεταφορών κατά το χρονικό διάστημα έως το 2020· η πρόταση αυτή θα πρέπει να αυξήσει την απασχόληση και να βελτιώσει την κατάσταση των εργαζομένων σε όλον τον τομέα των μεταφορών και να λάβει υπόψη τις νέες τεχνολογίες και τις υπηρεσίες εφοδιαστικής που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την βελτίωση των μεταφορικών υπηρεσιών γενικά και για τα άτομα με ειδικές ανάγκες ειδικότερα·
3. ζητεί από την Επιτροπή να υποβάλει, έως το 2013, βάσει των πληροφοριών που παρέχουν τα κράτη μέλη, μια συνεκτική ποσοτική ανάλυση της παρούσας κατάστασης όσον αφορά το επίπεδο των υποδομών, την πυκνότητα του δικτύου μεταφορών και την ποιότητα των υπηρεσιών μεταφορών σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ· τούτο θα παράσχει μια επισκόπηση της παρούσας κατάστασης στην ΕΕ των 27, θα τονίσει τις ανισότητες στην ανάπτυξη των υποδομών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και των περιφερειών τους και θα σκιαγραφήσει τον τρόπο με τον οποίο οι υποδομές μεταφορών σε όλους τους τρόπους μεταφοράς χρηματοδοτούνται επί του παρόντος καθώς και τις μελλοντικές προτεραιότητες χρηματοδότησης·
4. συνειδητοποιεί την μείζονα συμβολή του κλάδου μεταφορών στην βιομηχανική πολιτική, στην ανταγωνιστικότητα και στο εμπορικό ισοζύγιο της ΕΕ· παρατηρεί ότι, εντός του 2009, οι εξαγωγές μηχανημάτων και εξοπλισμού στον τομέα μεταφορών ανήλθαν συνολικά σε 454,7 δισεκατομμύρια EUR, ποσό που αντιπροσωπεύει το 41,5 % όλων των εξαγωγών από την ΕΕ των 27· παρατηρεί περαιτέρω ότι, εντός του 2009, η ΕΕ κατέγραψε τα μεγαλύτερα εμπορικά πλεονάσματά της στους τομείς μηχανημάτων και εξοπλισμού του κλάδου μεταφορών (112,6 δισεκατομμύρια EUR) και υπηρεσιών μεταφορών (21,5 δισεκατομμύρια EUR)·

Πέμπτη 15 Δεκεμβρίου 2011

5. εγκρίνει τους 10 στόχους για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών και τους στόχους που αναφέρονται στη Λευκή Βίβλο για το 2050 και το 2030, αλλά πιστεύει ότι απαιτούνται πιο ειδικές διατάξεις για την περίοδο έως το 2020 όσον αφορά τη χρηματοδότηση –υπό το πρίσμα της οικονομικής κατάστασης επιμέρους κρατών μελών – και τις γενικές προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι μεταφορές στον τομέα της ενέργειας και του περιβάλλοντος και, ως εκ τούτου, ζητεί από την Επιτροπή να καταρτίσει νομικές διατάξεις για την επίτευξη της μείωσης κατά 20 % του CO₂ καθώς και άλλων αερίων του θερμοκηπίου στις μεταφορές (σε σύγκριση με τα στοιχεία αναφοράς του 1990) και των ακόλουθων ενδιάμεσων στόχων έως το 2020 (σε σύγκριση με τα στοιχεία αναφοράς του 2010), σύμφωνα με τους στόχους του 20-20-20 και σε συνεργασία με διεθνείς εταίρους:

- μείωση κατά 20 % των εκπομπών CO₂ στις οδικές μεταφορές,
- μείωση κατά 20 % του θορύβου και της κατανάλωσης ενέργειας των σιδηροδρομικών μεταφορών,
- μείωση κατά 30 % των εκπομπών CO₂ στις αεροπορικές μεταφορές στο σύνολο του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου,
- ενιαία σε επίπεδο ΕΕ μείωση κατά 30 % των εκπομπών CO₂ και ρυπογόνων ουσιών στις θαλάσσιες μεταφορές, στην οποία θα συμβάλλουν οι συμφωνίες του ΔΝΟ για τον ονομαστικό δείκτη ενεργειακής απόδοσης και το σχέδιο διαχείρισης ενεργειακής απόδοσης στα πλοία·

και ζητεί να θεωρηθούν όλοι οι στόχοι που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο προτεραιότητα και ως εκ τούτου να επανεξετάζονται σε ετήσια βάση·

6. τονίζει ότι, ο στόχος αυτός θα πρέπει να επιδιώκει την ολοκλήρωση της ευρωπαϊκής εσωτερικής αγοράς μεταφορών με περαιτέρω άνοιγμα των δικτύων μεταφορών και αγορών, λαμβάνοντας υπόψη τις οικονομικές, εργασιακές, περιβαλλοντικές, κοινωνικές και εδαφικές πτυχές και καλεί την Επιτροπή να εξασφαλίσει ότι οι προτάσεις σχετικά με το άνοιγμα των υπηρεσιών σε όλες τις αγορές μεταφορών δεν θα οδηγήσουν σε κοινωνικό ντάμπινγκ, στη μείωση της ποιότητας των υπηρεσιών, στη δημιουργία μονοπωλίων ή ολιγοπωλίων· τονίζει ότι εξακολουθεί να υπάρχει η επιτακτική ανάγκη θέσπισης κατευθυντηρίων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις των θαλάσσιων λιμένων·

7. υπογραμμίζει την ανεπαρκή έως σήμερα διερεύνηση των δυνατοτήτων των μεταφορών σε πολλές περιοχές, και επιμένει στη σημασία ενός ενιαίου χώρου ευρωπαϊκών μεταφορών, με διασυνδέσεις και διαλειτουργικότητα, που θα βασίζεται σε μια καθαρά ευρωπαϊκή διαχείριση των υποδομών και συστημάτων μεταφορών μέσω της κατάρτησης των «επιπτώσεων λόγω συνόρων» μεταξύ των κρατών μελών σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, προκειμένου να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα και η ελκυστικότητα του συνόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης· τονίζει τη σημασία της εδαφικής συνοχής και, ιδιαίτερα, τα προβλήματα προσβασιμότητας που αντιμετωπίζουν οι εξόχως απόκεντρες περιοχές, τα νησιά, οι μεσόγειες και οι περιφερειακές περιοχές, και των καλών συνδέσεων μεταξύ των κρατών μελών και των γειτονικών τους χωρών·

8. τονίζει ότι η αποδοτική συντροπικότητα στην κινητικότητα των επιβατών και στη μεταφορά εμπορευμάτων σε ολόκληρη την αλυσίδα των μεταφορών και των υπηρεσιών εφοδιαστικής, που υπολογίζεται με όρους οικονομικού οφέλους, προστασίας του περιβάλλοντος, ενεργειακής ασφάλειας, κοινωνικών, υγειονομικών και εργασιακών συνθηκών και ζητημάτων ασφάλειας, και που λαμβάνει υπόψη την εδαφική συνοχή και το γεωγραφικό περιβάλλον στις επί μέρους χώρες και περιφέρειες, θα πρέπει να αποτελεί την κεντρική ιδέα της μελλοντικής πολιτικής μεταφορών· είναι της άποψης ότι οι τρόποι μεταφοράς πρέπει να αλληλοσυμπληρώνονται και να αλληλεπιδρούν και ότι οι παράμετροι που αναφέρονται ανωτέρω πρέπει να χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό της τρέχουσας και μελλοντικής κατανομής των τρόπων μεταφοράς σε χώρες και περιφέρειες, σύμφωνα με τις επιμέρους δυνατότητές τους· θεωρεί, περαιτέρω, ότι η χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς θα πρέπει να προωθείται συστηματικά ακόμη και για σύντομες και μεσαίες αποστάσεις·

9. σημειώνει τον υψηλό βαθμό εξάρτησης της Ένωσης από τις εισαγωγές ορυκτών καυσίμων, η προμήθεια των οποίων από χώρες εκτός της Ένωσης συνδέεται με σοβαρούς κινδύνους όσον αφορά την οικονομική ασφάλεια της Ένωσης και την ευελιξία των επιλογών της εξωτερικής πολιτικής της, και ζητεί από την Επιτροπή να καθορίσει και να μετρά τακτικά την εξωτερική ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού της Ένωσης·

Πέμπτη 15 Δεκεμβρίου 2011

10. υπογραμμίζει τη σημασία της ανάπτυξης των υποδομών μεταφορών των νέων κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένης της υποδομής των οδικών μεταφορών, προκειμένου να επιτευχθεί ένας ενιαίος ευρωπαϊκός χώρος μεταφορών και να συνδεθούν τα δίκτυα μεταφορών των εν λόγω κρατών με αυτά των γειτονικών χωρών· καλεί την Επιτροπή να συμπεριλάβει τις ανάγκες ανάπτυξης των υποδομών μεταφορών των νέων κρατών μελών στο μελλοντικό πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο της ώστε, έως το 2025, οι υποδομές μεταφορών των νέων κρατών μελών να φτάσουν το επίπεδο των υποδομών των υπόλοιπων κρατών μελών·

11. εκφράζει ικανοποίηση και στηρίζει την πρόταση της Επιτροπής σχετικά με τη διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» και την πρωτοβουλία για τα ομόλογα εκτέλεσης έργων υποδομής, και καλεί τα κράτη μέλη να θεσπίσουν το κεντρικό δίκτυο, δεδομένου ότι το σχέδιο των ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να προβλέπει περιορισμένο αριθμό βιώσιμων έργων με ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία και με αυξημένη και ρεαλιστική χρηματοδότηση· ζητεί:

- να δεσμευθούν τα κράτη μέλη να εξαλείψουν τα πλέον γνωστά σημεία κυκλοφοριακής συμφόρησης για κάθε είδος μεταφοράς στον ευρωπαϊκό χώρο μεταφορών έως το 2020 και, εφόσον απαιτείται, να ενθαρρύνουν την παράκαμψή τους μέσω της δημιουργίας διατροφικής υποδομής στην αφετηρία και στο τέλος μιας διαδρομής, να δίδουν προτεραιότητα στα διασυνοριακά έργα μεταξύ όλων των κρατών μελών χωρίς να παραμελούν τη σύνδεση με τις γειτονικές χώρες, και να παρουσιάσουν έως το 2015 εγκεκριμένο σχέδιο χρηματοδότησης·
- να δεσμευθεί η Επιτροπή να αυξήσει τη σταθερότητα της χρηματοδότησης των σχεδίων των ΔΕΔ-Μ, σε συνεργασία με την περιφερειακή πολιτική·
- να δεσμευθεί η Επιτροπή να στηρίζει εναλλακτικά μοντέλα και μέσα χρηματοδότησης, όπως τα ομόλογα εκτέλεσης έργων, και να προβλέπει στις προτάσεις για εσωτερική του εξωτερικού κόστους αυξημένη χρησιμοποίηση των εσόδων που προκύπτουν για τη χρηματοδότηση των έργων ΔΕΔ-Μ·
- για να διασφαλιστεί η μακροχρόνια αποτελεσματικότητα και προβολή της δράσης της ΕΕ στο πλαίσιο των ΔΕΔ-Μ, ο καθορισμός προτεραιοτήτων πρέπει να εξετασθεί σε στενή συνάρτηση με τους όρους χρησιμοποίησης των περιφερειακών διαρθρωτικών πόρων, και τα κράτη μέλη πρέπει να υποχρεούνται να εξασφαλίζουν χρηματοδότηση για αυτά τα έργα και μετά τη λήξη των πολυετών προγραμμάτων της ΕΕ·
- η προτεραιότητα των έργων μετά το 2015 θα πρέπει να διατηρείται μόνον εάν τα κράτη μέλη έχουν λάβει δεσμευτικές δημοσιονομικές αποφάσεις που εγγυώνται την εκτέλεση των έργων, και η συγχρηματοδότηση της ΕΕ θα πρέπει να βασιίζεται στην αρχή «αν δεν χρησιμοποιηθεί χάνεται»·
- το EuroVelo, το ευρωπαϊκό δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών μεγάλων αποστάσεων, πρέπει να συμπεριληφθεί στο ΔΕΔ-Μ·

12. τονίζει ότι η εξασφάλιση καλών υποδομών στις μεταφορές και ικανοποιητικών επιπέδων πρόσβασης θα καταστήσει όλες τις περιφέρειες οικονομικά ισχυρότερες και ελκυστικότερες για άμεσες επενδύσεις, ενισχύοντας κατ' αυτό τον τρόπο μακροπρόθεσμα τόσο τη δική τους ανταγωνιστικότητα όσο και την ανταγωνιστική θέση της ΕΕ συνολικά και εξασφαλίζοντας τη σταθερή ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς και επιτυγχάνοντας τον στόχο της εδαφικής συνοχής·

13. επισημαίνει ότι τα δίκτυα μεταφορών παίζουν καθοδηγητικό ρόλο στις πολιτικές χωροταξικού σχεδιασμού· τονίζει την ιδιαίτερη σημασία μειζόνων υποδομών στις μεταφορές, όπως των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας, στην προώθηση της τοπικής ανάπτυξης· θεωρεί ότι οι μακροπεριφέρειες και οι στρατηγικές για την ανάπτυξή τους έχουν το δυναμικό για να παίξουν έναν ενεργότερο ρόλο στην εφαρμογή μιας πιο συντονισμένης, αποτελεσματικής και βιώσιμης πολιτικής μεταφορών· υπενθυμίζει τη σημασία της προετοιμασίας, του σχεδιασμού και της εφαρμογής συνδυασμένων στρατηγικών για τις υποδομές μεταφορών καθώς και την ανάγκη διάδοσης βέλτιστων πρακτικών στον τομέα των μεταφορών· τονίζει ότι οι πολίτες και οι επιχειρήσεις της ΕΕ θα έχουν άμεσα οφέλη από έναν ενιαίο χώρο ευρωπαϊκών μεταφορών με στόχο τη μείωση του χρόνου και των πόρων που διατίθενται στη μεταφορά φορτίων και επιβατών και τη μεγαλύτερη ενσωμάτωση των αγορών·

Πέμπτη 15 Δεκεμβρίου 2011

14. υπογραμμίζει ότι θα πρέπει να ισχύουν οι ίδιες, εναρμονισμένες σε ευρωπαϊκό επίπεδο, προδιαγραφές ασφαλείας αναλόγως του κινδύνου για όλα τα είδη μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων και ζητεί να υποβληθεί πρόταση χρηματοδότησης της συμμόρφωσης προς την απαίτηση αυτή· είναι της άποψης ότι, στην περίπτωση των θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών, θα πρέπει να τεθεί ως προϋπόθεση ο διεθνής συντονισμός, και ότι οι υφιστάμενοι κανόνες θα πρέπει να επανεξετασθούν και, εάν κριθεί σκόπιμο, να αναθεωρηθούν έως το 2015 και να ενσωματωθούν σταδιακά σε συμφωνίες με τρίτες χώρες·

15. τονίζει τη σημασία μιας συνεκτικής στρατηγικής για τη μετάβαση στις εναλλακτικές και ανανεώσιμες πηγές ενέργειας για τις μεταφορές, και υπογραμμίζει το γεγονός ότι οι στόχοι που έχουν τεθεί μπορούν να επιτευχθούν μέσω ενός ενεργειακού μείγματος και των ήδη υφιστάμενων δυνατοτήτων εξοικονόμησης ενέργειας· επισημαίνει ότι η μετάβαση αυτή απαιτεί ειδική υποδομή και αντίστοιχα κίνητρα και ότι οι στόχοι μείωσης θα πρέπει να διαμορφωθούν με τεχνολογικά ουδέτερο τρόπο·

16. ζητεί την υποβολή πρότασης για την αστική κινητικότητα έως το 2015, στην οποία η υποστήριξη έργων, βάσει της αρχής της επικουρικότητας, θα εξαρτάται από την υποβολή εκ μέρους των τοπικών αρχών σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας που θα προβλέπουν αποδοτικές αλυσίδες εφοδιαστικής στις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές των αστικών περιοχών και των περιοχών πυκνής δόμησης και θα συμβάλλουν στη μείωση του όγκου των μεταφορών, των ατυχημάτων, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης, θα τηρούν τις προδιαγραφές και τους στόχους της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών, θα συνάδουν με τις ανάγκες των γειτονικών πόλεων και περιφερειών και δεν θα δημιουργούν νέους φραγμούς στην αγορά· προτείνει την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών για την καινοτομία και την έρευνα μέσω βιώσιμων σχεδίων που αφορούν την αστική κινητικότητα·

17. τονίζει ότι η συμπεριφορά των χρηστών των μεταφορών είναι καθοριστική και ζητεί να δημιουργηθούν κίνητρα υπέρ της επιλογής βιώσιμων και ασφαλών μέσων μεταφοράς που προάγουν τη σωματική άσκηση και την υγεία, καθώς και υπέρ της κινητικότητας· καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη, βάσει της αρχής της επικουρικότητας, να υποβάλουν, έως το 2013, προτάσεις για πρωτοβουλίες που θα προωθούν δημόσιες μεταφορές φιλικές προς το περιβάλλον, την πεζοπορία και την ποδηλασία, ειδικότερα στις πόλεις, με σκοπό τον διπλασιασμό του αριθμού των χρηστών· θεωρεί, ως εκ τούτου, σημαντική την ανάπτυξη ασφαλών υποδομών για τους πεζούς και τους ποδηλάτες, ιδιαίτερα στις πόλεις, και την βελτίωση της διαλειτουργικότητας μεταξύ υπηρεσιών μεταφορών, την προώθηση της εισαγωγής ενός ενιαίου εγγράφου μεταφοράς και ενός ενοποιημένου συστήματος ηλεκτρονικού εισιτηρίου για πολυτροπικές μεταφορές που θα συνδέει επίσης υπεραστικές και τοπικές μεταφορές· υπενθυμίζει ότι η προσβασιμότητα και η οικονομική προσιτότητα των μεταφορών είναι καίριας σημασίας για την κοινωνική κινητικότητα, και ότι, κατά τη χάραξη των πολιτικών μεταφορών του μέλλοντος, θα πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή στον συνδυασμό των στόχων βιωσιμότητας με τις κοινωνικές ανάγκες·

18. είναι πεπεισμένο ότι οι βασικοί κανόνες για τα δικαιώματα των επιβατών σε όλους τους τρόπους μεταφοράς θα πρέπει να καταγραφούν σε έναν χάρτη των δικαιωμάτων των επιβατών και αναμένει, συνεπώς, να εκπονήσει η Επιτροπή, έως τις αρχές του 2012 το αργότερο, μια συναφή πρόταση, που θα λαμβάνει υπόψη τις εκάστοτε ιδιαιτερότητες των επιμέρους μέσων μεταφοράς και την κτηθείσα πείρα και θα περιέχει ένα κεφάλαιο για τα δικαιώματα των επιβατών με αναπηρία· ζητεί συγχρόνως την ενιαία ερμηνεία και συνεπή εφαρμογή, εκτέλεση και επιβολή των δικαιωμάτων αυτών, επί τη βάση σαφών ορισμών και κατευθυντηρίων γραμμών, και διαφάνεια σε σχέση με τη διαχείρισή τους· τονίζει περαιτέρω την ανάγκη για θέσπιση νομοθεσίας στον τομέα των πρόσθετων χρεώσεων σε όλους τους τρόπους μεταφοράς·

19. επισημαίνει την ανάγκη για μια ολοκληρωμένη πολιτική μεταφορών για ολόκληρη την αλυσίδα αξίας του τομέα μεταφορών και εφοδιαστικής ώστε να αντιμετωπιστούν ορθά οι προκλήσεις των μεταφορών και της κινητικότητας, ιδίως αυτές που προέρχονται από τις αστικές περιοχές· ζητεί να ενισχυθεί ο συντονισμός μεταξύ των φορέων χάραξης πολιτικής στα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα, καθώς και ο μόνιμος διάλογος και οι διαβουλεύσεις με τον κλάδο εφοδιαστικής, τους φορείς παροχής μεταφορικών υπηρεσιών και τους πελάτες σε ένα ευρωπαϊκό φόρουμ για την εφοδιαστική και την κινητικότητα·

20. ζητεί να δοθεί προτεραιότητα στη διασφάλιση της πράσινης εφοδιαστικής και της καλύτερης διαχείρισης της κινητικότητας·

Πέμπτη 15 Δεκεμβρίου 2011

21. υποστηρίζει ότι η βιώσιμη πολυτροπικότητα για τους επιβάτες και την εφοδιαστική των εμπορευμάτων απαιτεί την πρόβλεψη διατροφικών σημείων σύνδεσης και τερματικών σταθμών, ολοκληρωμένο σχεδιασμό και εφοδιαστική και ολοκληρωμένη εκπαίδευση και επαγγελματική κατάρτιση·

22. υπογραμμίζει ότι η ΕΕ πρέπει να παραμείνει πρωτοπόρος της τεχνολογικής καινοτομίας ώστε να δώσει ώθηση στην αποδοτικότητα, στη βιωσιμότητα και στη δημιουργία θέσεων εργασίας· ζητεί την παροχή χρηματοδότησης για την κατάρτιση προγράμματος έρευνας και ανάπτυξης που θα στοχεύει ιδίως στην βιώσιμη και ασφαλή κινητικότητα, με συγκεκριμένη εφαρμογή στρατηγικής, χρονοδιάγραμμα και αποτελεσματικό χρηματοδοτικό έλεγχο με στόχο:

— τη διατήρηση της ηγετικής θέσης της ΕΕ ως κέντρου παραγωγής και έρευνας για όλους τους τρόπους μεταφοράς, με ιδιαίτερη έμφαση στον περιορισμό του διοξειδίου του άνθρακα από τα καύσιμα για τις μεταφορές, στη μείωση των εκπομπών, στη μείωση του θορύβου και στην ασφάλεια·

— τη δημιουργία αποδοτικών, ευφύων, διαλειτουργικών και διασυνδεδεμένων συστημάτων μεταφορών με στόχο την προώθηση των SESAR, Galileo, GMES, ERTMS, υπηρεσιών πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (RIS), SafeSeaNet, LRIT και ITS·

— την ανεύρεση λύσεων προσανατολισμένων στην πράξη, με τη συμμετοχή ομάδας εμπειρογνομόνων από τον χώρο της οικονομίας, της επιστήμης, της πολιτικής και της κοινωνίας·

— συνέχιση της πρωτοβουλίας e-Safety για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας και τη δημιουργία της υποδομής που απαιτείται για την καθιέρωση του συστήματος κλήσεων έκτακτης ανάγκης e-Call με παράλληλη τήρηση των κανόνων προστασίας δεδομένων·

23. θεωρεί ότι θα πρέπει να περιορισθούν τα γραφειοκρατικά εμπόδια σε όλους τους τρόπους μεταφοράς και, ως εκ τούτου, ζητεί μεγαλύτερη απλοποίηση και εναρμόνιση των παραστατικών μεταφοράς και εφοδιαστικής, ιδίως στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, καθώς και την υποβολή πρότασης έως το 2013 για τυποποίηση των εγγράφων αποστολής εμπορευμάτων και των ηλεκτρονικών εγγράφων, προκειμένου επίσης να προωθηθεί η πολυτροπική μεταφορά φορτίου·

24. τονίζει την αναγκαιότητα βελτίωσης και τυποποίησης των συσκευών ελέγχου, όπως τα ραντάρ ανίχνευσης ταχύτητας, τις μονάδες επί των οχημάτων, καθώς και των συστημάτων και μέσων επικοινωνίας, και ζητεί έως το 2013 την υποβολή πρότασης για την αμοιβαία αναγνώριση και διαλειτουργικότητα αυτών των συσκευών· υπογραμμίζει την ανάγκη να ενισχυθεί ο συντονισμός και η συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών στον τομέα της διασυνοριακής ποινικής δίωξης και να εξασφαλισθεί μεγαλύτερη σύγκλιση κατά την εφαρμογή των προτύπων ασφάλειας του οδικού δικτύου·

25. υπογραμμίζει ότι οι ενδεχόμενες αλλαγές και η τυποποίηση των μονάδων φόρτωσης, λαμβανομένων υπόψη των μονάδων φόρτωσης που χρησιμοποιούνται στο συνολικό σύστημα μεταφορών και των διαστάσεων των οχημάτων μεταφορών, πρέπει να χρησιμεύουν για τη βελτιστοποίηση των πολυτροπικών μεταφορών και να επιδείξουν απτά οφέλη υπό μορφή εξοικονόμησης καυσίμων, μείωσης των εκπομπών και βελτιωμένης οδικής ασφάλειας·

26. προτείνει να εγκρίνουν τα κράτη μέλη τη χρήση του ευρωπαϊκού αρθρωτού συστήματος σε ορισμένες οδούς μόνον όταν το επιτρέπουν η υφιστάμενη υποδομή και οι απαιτήσεις ασφαλείας και να ενημερώνουν την Επιτροπή ότι δόθηκε η έγκριση·

27. τονίζει τη σημασία των διαφόρων ευρωπαϊκών πρακτορείων μεταφορών και ζητεί την προώθησή τους προκειμένου να ενισχυθεί η ευρωπαϊκή τους διάσταση·

28. καλεί τα κράτη μέλη να υποστηρίξουν και να εργαστούν για τη καθιέρωση ίσων όρων ανταγωνισμού μεταξύ όλων των μέσων μεταφοράς όσον αφορά τη φορολόγηση της ενέργειας και τον φόρο προστιθέμενης αξίας (ΦΠΑ)·

Πέμπτη 15 Δεκεμβρίου 2011

29. όσον αφορά τις οδικές μεταφορές, ζητεί:

- νέα επανεξέταση έως το 2013 του κανονιστικού πλαισίου για τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης στις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές και της εφαρμογής του και εναρμονισμένη ερμηνεία της εφαρμογής και της επιβολής, λαμβάνοντας υπόψη τη θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την εναρμόνιση των κυρώσεων στον τομέα των οδικών μεταφορών· πιστεύει ότι είναι επίσης απαραίτητη η εναρμόνιση σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση των περιορισμών στις αποστολές εμπορευμάτων·
- να τηρηθούν οι προθεσμίες που έχουν ήδη καθοριστεί και να προωθηθούν τα έργα προτεραιότητας των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών·
- έως το 2020, συνολική αύξηση 40 %, σε σύγκριση με το 2010, των ασφαλών χώρων στάθμευσης για φορτηγά οχήματα στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο (TERN) και βελτίωση της ποιότητάς τους (πρότυπα υγιεινής)·
- τη στήριξη από την Επιτροπή πρωτοβουλιών των κρατών μελών για τη δημιουργία, μέσω φορολογικών ελαφρύνσεων, ενός ασφαλούς και φιλικού προς το περιβάλλον στόλου οχημάτων·
- η Επιτροπή να εκπονήσει έκθεση, έως τα τέλη του 2013, σχετικά με την κατάσταση της κοινοτικής αγοράς οδικών μεταφορών, η οποία θα περιλαμβάνει ανάλυση της κατάστασης της αγοράς, περιλαμβανομένης αξιολόγησης της αποδοτικότητας των ελέγχων και της εξέλιξης των όρων άσκησης του επαγγέλματος, καθώς και αξιολόγηση για το αν η εναρμόνιση των κανόνων στους τομείς, μεταξύ άλλων, της επιβολής και των οδικών τελών καθώς και στον κοινωνικό τομέα και στον τομέα της νομοθεσίας για την ασφάλεια σημείωσε πρόοδο σε βαθμό που να μπορεί να εξετασθεί το ενδεχόμενο μεγαλύτερου ανοίγματος των εγχώριων αγορών οδικών μεταφορών καθώς και της εξάλειψης των περιορισμών στις ενδομεταφορές (καμποτάζ)·
- την βελτίωση της εκπαίδευσης και κατάρτισης των ατόμων που απασχολούνται στις μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που παρέχουν υπηρεσίες σχετικές με τις μεταφορές επιβατών, και της πρόσβασής τους στα σχετικά επαγγέλματα, ώστε να βελτιωθούν οι εργασιακές συνθήκες και οι αμοιβές και να καταστούν πιο ελκυστικά αυτά τα επαγγέλματα·
- τυποποιημένη μεθοδολογία της ΕΕ για τον υπολογισμό του αποτυπώματος άνθρακα των μεταφορών και των δραστηριοτήτων εφοδιαστικής, προκειμένου να αποφευχθεί ο πολλαπλασιασμός των εθνικών προσεγγίσεων, και να στηριχθούν πρωτοβουλίες του κλάδου για την προώθηση του υπολογισμού του αποτυπώματος άνθρακα, ιδίως για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές·

30. όσον αφορά τις πλωτές μεταφορές, ζητεί:

- την υποβολή πρότασης για την αποκαλούμενη «Γαλάζια ζώνη» έως το 2013, για τη διευκόλυνση των διατυπώσεων για τα πλοία που κινούνται μεταξύ λιμένων της ΕΕ και την ανάπτυξη του δυναμικού των θαλάσσιων αρτηριών, με την καθιέρωση μιας πραγματικής ενιαίας αγοράς για τις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό της ΕΕ σύμφωνα με την υφιστάμενη νομοθεσία για το περιβάλλον και την προστασία της φύσης·
- πρωτοβουλίες για να διασφαλιστεί ότι η μείωση των εκπομπών θείου από τα πλοία δεν θα οδηγήσει σε μια αρνητική αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών·
- τη θέσπιση ευρωπαϊκής πολιτικής για τη ναυσιπλοΐα μικρών και μεσαίων αποστάσεων, προκειμένου να καταστεί διαθέσιμο το αναξιοποίητο δυναμικό των εσωτερικών πλωτών οδών και να επιτευχθούν οι στόχοι της ΕΕ για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στον τομέα των μεταφορών·

Πέμπτη 15 Δεκεμβρίου 2011

- την περαιτέρω στήριξη του προγράμματος NAIADES, σύμφωνα με την υφιστάμενη νομοθεσία για την προστασία του περιβάλλοντος και της φύσης, με πρόγραμμα παρακολούθησης ώστε να εξασφαλισθεί η συνέχιση του υφισταμένου προγράμματος NAIADES και πέραν του 2014·
- την υποβολή πρότασης για αύξηση 20 % έως το 2020, σε σύγκριση με στοιχεία του 2010, του αριθμού των πολυτροπικών συνδέσεων (πλατφορμών) για τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, τους εσωτερικούς λιμένες και τις σιδηροδρομικές μεταφορές, και την ανάλογη χρηματοδοτική στήριξη, καθώς και την παράταση μετά το 2013 του προγράμματος Marco Polo, προκειμένου να χρησιμοποιείται αποτελεσματικά το δυναμικό της ναυσιπλοΐας·
- στο πλαίσιο του επόμενου πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου για την περίοδο 2014-2020, τη διάθεση τουλάχιστον του 15 % της χρηματοδότησης των ΔΕΔ-Μ σε έργα που βελτιώνουν τις βιώσιμες και πολυτροπικές συνδέσεις μεταξύ των θαλάσσιων λιμένων, των εσωτερικών λιμένων και των πολυτροπικών πλατφορμών, με έμφαση σε έργα πλωτών μεταφορών·
- δεδομένης της διεθνούς φύσης των θαλάσσιων μεταφορών, την εναρμόνιση της εκπαίδευσης στον τομέα της ναυσιπλοΐας σύμφωνα με ένα διεθνές πρότυπο έως το 2012, και, ιδίως, την ταχεία έγκριση της πρότασης της Επιτροπής για την τροποποίηση της οδηγίας 2008/106/ΕΚ σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών με στόχο την ενσωμάτωση στο δίκαιο της ΕΕ των τροπολογιών του 2010 στη διεθνή σύμβαση για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών ναυτικών, την υποβολή πρότασης για αμοιβαία αναγνώριση των βασικών προϋποθέσεων για την εκπαίδευση των λιμενεργατών πριν από τα τέλη του 2013, καθώς και σχέδιο στρατηγικής για την προσέλκυση νέων στα θαλάσσια επαγγέλματα·

31. όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές ζητεί:

- να προωθήσουν η Επιτροπή και τα κράτη μέλη την εφαρμογή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού II, για τον οποίο θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο η ανάπτυξη του SESAR, και καλεί την Επιτροπή να υποβάλει πρόταση έως το 2013 για την ολοκλήρωση ενός ενιαίου Ευρωπαϊκού εναέριου χώρου μέσω της μείωσης του αριθμού των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου·
- την ενίσχυση από την Επιτροπή του συντονισμού μεταξύ των κανονισμών για τον ενιαίο ουρανό και των προγραμμάτων SESAR και Galileo και των πρωτοβουλιών για τον καθαρό ουρανό, προκειμένου να εφαρμοσθούν πιο αποτελεσματικά μέτρα ενεργειακής απόδοσης και μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου·
- τη διατήρηση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και τον συντονισμό με διεθνή πρότυπα ως προτεραιότητα στις περαιτέρω προτάσεις για άνοιγμα των αγορών·
- η Επιτροπή και τα κράτη μέλη να προβούν σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες ώστε να διασφαλισθεί η αποδοχή του ευρωπαϊκού συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών σε διεθνή κλίμακα έως το 2012, εξασφαλίζοντας με τον τρόπο αυτό ίσους όρους ανταγωνισμού σε διεθνές επίπεδο·
- δραστηριοποίηση για την ανάπτυξη ενός «σημείου ελέγχου του μέλλοντος» για ελέγχους ασφαλείας των επιβατών και εμπορευμάτων·

32. όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές, ζητεί:

- να λαμβάνει υπόψη η Επιτροπή τις δεσμεύσεις των κρατών μελών όσον αφορά τις τοπικές δημόσιες μεταφορές και τα υφιστάμενα επίπεδα υπηρεσιών, όταν προτείνει περαιτέρω άνοιγμα των αγορών, με στόχο την βελτίωση των υφισταμένων επιπέδων εξυπηρέτησης εξασφαλίζοντας συγχρόνως πιο θεμιτό ανταγωνισμό και αποτρέποντας το κοινωνικό ντάμπινγκ·

Πέμπτη 15 Δεκεμβρίου 2011

- μεγαλύτερη προώθηση της τεχνικής εναρμόνισης και διαλειτουργικότητας μεταξύ των κρατών μελών, και συγκεκριμένα εναρμόνιση των κανόνων σχετικά με την έγκριση των οχημάτων έως το 2015, ούτως ώστε για την έγκριση αυτή να μην απαιτείται διάστημα μεγαλύτερο των δύο μηνών υπό διαφανείς οικονομικές συνθήκες, και αντίστοιχες αλλαγές στις αρμοδιότητες του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων και των πόρων αυτού έως το 2012·
 - να δοθεί νέα ώθηση, με σωστή προετοιμασία, στις υποδομές των σιδηροδρομικών μεταφορών, στην μείωση του θορύβου και στο πρόγραμμα δράσης του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας κατά την περίοδο ως το 2020·
 - να υποβάλει η Επιτροπή, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2012, πρόταση οδηγίας η οποία να περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τη σχέση μεταξύ της διαχείρισης της υποδομής και των μεταφορικών δραστηριοτήτων, καθώς επίσης και πρόταση για το άνοιγμα της εγχώριας αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών, η οποία δεν μεταθέτει το κέντρο βάρους από την ποιότητα των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και διασφαλίζει την τήρηση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας·
 - την ανεξαρτητοποίηση και ενίσχυση των αρμοδιοτήτων των εθνικών ρυθμιστικών αρχών για τη διαμόρφωση αποδοτικότερων σιδηροδρομικών μεταφορών, τη στενότερη συνεργασία μεταξύ τους σε ένα ευρωπαϊκό δίκτυο και την υποβολή από την Επιτροπή έως το 2014 πρότασης για την περαιτέρω στήριξη του συγκεκριμένου στόχου και τη δημιουργία ευρωπαϊκής ρυθμιστικής αρχής·
 - να δοθεί μεγαλύτερη σημασία στην εκπαίδευση και περαιτέρω κατάρτιση που θα βασίζεται σε υψηλά πρότυπα και στην προώθηση διασυνοριακής αναγνώρισης διπλωμάτων και δεξιοτήτων·
 - η Επιτροπή να αξιολογήσει τις επιπτώσεις που είχε το άνοιγμα της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων στην κυκλοφορία σιδηροδρομικών οχημάτων ενός βαγονιού και, σε περίπτωση που προκύψει ότι ο όγκος της κυκλοφορίας αυτής έχει μειωθεί, να υποβάλει, το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 2012, πρόταση που θα επιτρέπει την στήριξη αυτής της δραστηριότητας από τα κράτη μέλη, υπό το πρίσμα του οικονομικού, κοινωνικού και περιβαλλοντικού της οφέλους·
33. αναγνωρίζει ότι ο ευρωπαϊκός σιδηροδρομικός τομέας γίνεται ολοένα και πιο ευάλωτος στον ανταγωνισμό που δέχεται εντός της αγοράς της ΕΕ από προμηθευτές τρίτων χωρών· εκφράζει ανησυχίες όσον αφορά τους σημαντικούς φραγμούς που εμποδίζουν τους προμηθευτές της ΕΕ να συμμετέχουν σε μειοδοτικούς διαγωνισμούς για δημόσιες συμβάσεις σε χώρες εκτός ΕΕ·
34. ζητεί από την Επιτροπή, στις μελέτες αντικτύπου των νομοθετικών προτάσεων, να προσδιορίσει, αναλύσει ποσοτικά και αξιολογήσει τα περιθώρια για τη δημιουργία «οικολογικών θέσεων απασχόλησης», καθώς και τα μέτρα για την ενθάρρυνσή τους·
35. ζητεί από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να παρουσιάσουν μια κοινή στρατηγική πληροφόρησης, ενημέρωσης και διαβούλευσης με όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς, διασφαλίζοντας ιδίως τη συμμετοχή των πληττόμενων πολιτών, σχετικά με τις ανάγκες, τον προγραμματισμό, την ανάπτυξη και τη χρηματοδότηση των υποδομών που είναι απαραίτητες για την οικονομική μεγέθυνση, την κινητικότητα, την ανάπτυξη και την απασχόληση σύμφωνα με τις δεσμεύσεις που αναλήφθηκαν στο πλαίσιο της στρατηγικής «Ευρώπη 2020»·
36. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι τοπικές και περιφερειακές αρχές αναλαμβάνουν σημαντικές αρμοδιότητες στον τομέα της πολιτικής των μεταφορών, θεωρεί απαραίτητο να μπορούν να συμμετάσχουν μέσω μιας προσέγγισης με επίκεντρο την πολυεπίπεδη διακυβέρνηση·
37. ζητεί από την Επιτροπή να αξιολογήσει σε ετήσια βάση την υλοποίηση των στόχων της Λευκής Βίβλου, την επιτευχθείσα πρόοδο και τα αποτελέσματά της, καθώς και να υποβάλλει έκθεση στο Κοινοβούλιο κάθε 5 έτη σχετικά με την υλοποίηση της Λευκής Βίβλου·
38. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο και την Επιτροπή·