

Neljapäev, 15. detsember 2011

Euroopa ühtne transpordipiirkond

P7_TA(2011)0584

Euroopa Parlamendi 15. detsembri 2011. aasta resolutsioon Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava ning konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi kohta (2011/2096(INI))

(2013/C 168 E/10)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni valget raamatut „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas” (KOM(2011)0144),
- võttes arvesse oma 12. veebruari 2003. aasta resolutsiooni komisjoni valge raamatu „Euroopa transpordipoliitika aastal 2010: aeg otsustada” kohta ⁽¹⁾,
- võttes arvesse oma 12. juuli 2007. aasta resolutsiooni liikumisvõimelise Euroopa kohta – jätkusuutlik liikuvus meie mandril ⁽²⁾,
- võttes arvesse oma 6. juuli 2010. aasta resolutsiooni transpordi jätkusuutliku tuleviku kohta ⁽³⁾,
- võttes arvesse oma 21. oktoobri 2010. aasta resolutsiooni „Integreeritud merenduspoliitika – edusammude hindamine ja uued ülesanded” kohta ⁽⁴⁾,
- võttes arvesse oma 5. juuli 2011. aasta resolutsiooni komisjoni viienda ühtekuuluvusaruande ja ühtekuuluvuspoliitika strateegia kohta pärast 2013. aastat ⁽⁵⁾,
- võttes arvesse oma 6. juuli 2011. aasta resolutsiooni lennundusjulgestuse ja eelkõige turvaskannerite kohta ⁽⁶⁾,
- võttes arvesse oma 27. septembri 2011. aasta resolutsiooni Euroopa liiklusohutuse kohta aastatel 2011–2020 ⁽⁷⁾,
- võttes arvesse komisjoni teatise „Kodanikevõrgustik” (KOM(1995)0601) ja „Linnalise liikumiskeskonna tegevuskava” (KOM(2009)0490),
- võttes arvesse komisjoni 1995. aasta teatist „Õiglase ja tõhusa hinnakujunduse poole transpordis” (KOM(1995)0691) ja 1998. teatist „Transport ja süsinikdioksiid” (KOM(1998)0204) ja võttes arvesse, et komisjon peaks nüüd teatise uuesti avaldama,
- võttes arvesse Euroopa 2020. aasta strateegiat,
- võttes arvesse ühenduse õigustikku transpordi valdkonnas,
- võttes arvesse kodukorra artiklit 48,

⁽¹⁾ ELT C 43 E, 19.2.2004, lk 250.

⁽²⁾ ELT C 175 E, 10.7.2008, lk 556.

⁽³⁾ ELT C 351 E, 2.12.2011, lk 13.

⁽⁴⁾ Vastuvõetud tekstid, P7_TA(2010)0386.

⁽⁵⁾ Vastuvõetud tekstid, P7_TA(2011)0316.

⁽⁶⁾ Vastuvõetud tekstid, P7_TA(2011)0329.

⁽⁷⁾ Vastuvõetud tekstid, P7_TA(2011)0408.

Neljapäev, 15. detsember 2011

- võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit ning keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjoni, tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjoni ning regionaalarengukomisjoni arvamusi (A7-0425/2011),
- A. arvestades, et Euroopa transpordipoliitika mõjutab ELi kodanikke otseselt paljudes eluvaldkondades ja et kõikidest transpordiliikide ja liikmesriikide süsteemide vahelistest tõketest, konkurentsimoonutustest ja sotsiaalsest dumpingust vaba Euroopa ühtne transpordipiirkond oleks neile väga kasulik;
- B. arvestades, et transpordisektor on Euroopa Liidu ning tema piirkondade ja linnade arengu jaoks ülitähtis, sest see moodustab u 5 % SKPst ja annab tööd u 10 miljonile inimesele; arvestades, et oluline on säilitada ELi arengu- ja innovatsioonivõime sellistes valdkondades nagu liikuvus, transport ja logistika, mis on Euroopa majandusliku ja tööstusliku positsiooni jaoks määrava tähtsusega; arvestades, et väikestel ja keskmise suurusega ettevõtetel on eriti oluline osa transpordisektoris;
- C. arvestades, et tulevaste Euroopa transpordi- ja liikuvuspoliitikasse aastani 2020 tuleks lisada 20-20-20 eesmärgid, mis on selles valdkonnas tehtavate otsuste põhialus;
- D. arvestades, et transport saab anda olulise panuse Euroopa 2020. aasta strateegiasse, eelkõige tööhõive, jätkusuutliku majanduskasvu, teadusuuringute, energia, innovatsiooni ja keskkonna valdkonnas, kusjuures tuleb järjepidevamalt edendada ohutust ja keskkonnakaitset ning neid rohkem kooskõlastada;
- E. arvestades, et teatavaid eelmises valges raamatus seatud eesmärgid ei saavutatud, mistõttu tuleks käesolevas valges raamatus püstitatud eesmärkide saavutamist korrapäraselt kontrollida ja hinnata;
- F. arvestades, et transpordiliigid ei peaks üksteisega konkureerima, vaid peaksid transpordiliikide tõhusa koostalitluse raames tulemusliku eri transpordiliikide jaotuse juhtpõhimõtte alusel üksteist täiendama;
- G. arvestades, et ümbersuunamise eesmärgid ei ole võimalik saavutada seadusega, vaid üksnes toimiva infrastruktuuri, oluliste eeliste ja tugevate külgede ning stiimulite kasutamise abil;
- H. arvestades, et väga oluline on tagada üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) edukas areng, ühendada tõhusalt ELi kõikide piirkondade transpordivõrgud ja kaotada infrastruktuuride arengutaseme erinevused ELi liikmesriikides;
- I. arvestades, et transpordisektoris ja piiriülestes infrastruktuurides jäävad endiselt alles mitmed ajaloolised ja geograafilised takistused (eri rööpmelaiused või näiteks Alpide, Pürenee või Karpaatide mäeahelike moodustatud ületamatud tõkked), mis tekitavad nn piiriefekti, kuid neid on sageli võimalik hõlpsasti leevendada ja need peaksid vähenema;
- J. arvestades, et Euroopa piirkondade erinevused (asumine äärealal, infrastruktuur, maastik, rahvastikutihedus, sotsiaalmajanduslikud tingimused) põhjustavad väga erinevaid probleeme, mille lahendamisel on vaja paindlikkust;

Neljapäev, 15. detsember 2011

- K. arvestades, et transporditurud tuleks avada tingimusel, et töötatakse välja kõik regulatiivsed kaitsemeetmed, mis on vajalikud selleks, et transporditurgude avamisega kaasneksid kvaliteetsemad teenused, haridus- ja töötingimused;
- L. arvestades, et EL peab kehtestama kõikidele transpordiliikidele ühtsed normid, eelkõige turvalisuse, tehnoloogia, keskkonnakaitse ja töötingimuste valdkonnas, ning võtma samas arvesse, et sektorites, kus globaalseid eeskirju tegelikkuses kohaldatakse, saavutatakse tõhus õiguslik reguleerimine asjakohaste rahvusvaheliste foorumite kaudu;
- M. arvestades, et transpordi valdkonnas vastuvõetud õigusaktid tuleb korrektselt ühtlustatult ja kiiresti üle võtta, jõustada ja rakendada;
1. tunneb heameelt 2011. aasta valge raamatu üle, kuid nendib, et 2001. aasta valges raamatus kehtestatud olulised eesmärgid saavutati vaid osaliselt või neid ei saavutatud üldse, ja teeb ettepaneku, et:
- komisjon esitaks Euroopa liiklusohutust aastatel 2011–2020 käsitleva raporti alusel ja subsidiaarsuse põhimõtet järgides 2013. aastaks konkreetseid ettepanekud selle kohta, kuidas vähendada hukkunute ja raskelt vigastatud isikute arvu liikluses 50 % võrreldes 2020. aastaga. Ettepanekutes tuleks pöörata erilist tähelepanu kõige rohkem ohustatud liiklejatele ning näidata igal juhul eeldatav õnnetusjuhtumite arvu vähenemine;
 - komisjon esitaks 2014. aastaks ettepaneku, milles nähakse ette kõigi transpordiliikide ja reisijateveo väliskulude sisestamine nende eripära arvesse võttes ja vältides samas topeltmaksustamist ja turumootusi. Väliskulude sisestamisest saadavat tulu tuleks kasutada selleks, et rahastada jätkusuutliku liikuvuse ning infrastruktuuri kontekstis ohutusse, teadusuuringutesse, uutesse tehnoloogiatesse, kliimakaitsetesse ja müra vähendamisesse tehtavaid investeeringuid;
2. palub komisjonil esitada 2013. aastaks ettepaneku sotsiaal- ja töötingimuste kohta, et hõlbustada tõeliselt integreeritud Euroopa transpordituru loomist ja samas muuta sektor töötajatele atraktiivsemaks; märgib, et selle ettepaneku aluseks peaks olema põhjalik analüüs kõigi transpordiliikide sotsiaal- ja töötingimuste hetkeolukorra ja liikmesriikide õigusaktide ühtlustatuse taseme kohta ning 2020. aasta transpordi tööturu arengu mõjuhindamine; ettepanek peaks parandama tööühivet ja töötajate olukorda kogu transpordisektoris ning selles tuleks arvesse võtta uusi tehnoloogiaid ja logistikateenuseid, mida on võimalik kasutada transporditeenuste parandamiseks üldiselt ja eeskätt puudega isikute jaoks;
3. palub komisjonil esitada liikmesriikide esitatud teabe põhjal aastaks 2013 ühtlustatud kvantitatiivse analüüsi infrastruktuuri taseme, transpordivõrgu tiheduse ja transporditeenuste kvaliteedi hetkeolukorra kohta kõikides ELi liikmesriikides; see annab ülevaate olukorrast kõigis 27 ELi liikmesriigis, toob esile transpordi infrastruktuuri arengu erinevused liikmesriikides ja nende eri piirkondades ning kirjeldab, kuidas kõigi transpordiliikide infrastruktuuri rahastatakse ja millised on edasised investeerimisprioriteedid;
4. on teadlik transpordisektori suurest osatähtsusest tööstuspoliitikas, konkurentsivõimes ja ELi kaubandusbilansis; märgib, et 2009. aastal oli transpordisektori masinate ja seadmete ekspordi koguväärtus 454,7 miljardit eurot, mis moodustas 41,5 % 27-liikmelise ELi kogu ekspordist; lisaks märgib, et 2009. aastal registreeris EL suurima kaubavahetuse ülejäägi transpordisektori masinate ja seadmete valdkonnas (112,6 miljardit eurot) ning transporditeenuste valdkonnas (21,5 miljardit eurot);

Neljapäev, 15. detsember 2011

5. toetab konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi kümmet eesmärki ning valges raamatus 2050. ja 2030. aastaks seatud eesmärke, kuid on arvamusel, et ajavahemikuks kuni aastani 2020 tuleks üksikute liikmesriikide majanduslikku olukorda silmas pidades määrata täpsemini kindlaks rahastamise ning transpordiga energeetika- ja keskkonna valdkonnas seonduvad üldised küsimused, palub seepärast komisjonil teha koostööd rahvusvaheliste partneritega, et töötada välja õigusnormid, mille abil saavutada CO₂ ja muude kasvuhoonegaaside heitkoguste vähenemine 20 % võrra (võrreldes 1990. aasta näitajatega) ja allpool loetletud vahe-eesmärgid 2020. aastaks (2010. aasta näitajatega võrreldes) kooskõlas 20-20-20 eesmärkidega:

- maanteetranspordi põhjustatud CO₂-heite vähendamine 20 % võrra,
- raudteetranspordi müra ja energiakulu vähendamine 20 % võrra,
- lennutranspordi põhjustatud CO₂-heite vähendamine kogu Euroopa õhuruumis 30 % võrra,
- kogu ELi laevanduses CO₂-heite ja muu reostuse vähendamine 30 % võrra, millele aitavad kaasa Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) energiatõhususe näitajate ja laevade energiatõhususe juhtimiskava kokkulepped;

ning nõuab, et kõiki käesolevas lõikes nimetatud eesmärke käsitletaks prioriteetidena ja nende täitmist kontrollitaks seetõttu igal aastal;

6. rõhutab, et eesmärk peaks olema viia lõpule Euroopa transpordi siseturu loomine transpordivõrkude ja turgude edasise avamise abil, võttes seejuures arvesse majanduslikke, tööhõivealaseid, sotsiaalseid ja piirkondlikke aspekte, ning palub komisjonil tagada, et kõikide transporditurgude teenuste avamist käsitlevad ettepanekud ei tooks kaasa sotsiaalset dumpingut, madala kvaliteediga teenuseid ega monopolide või oligopolide teket; rõhutab, et endiselt on kiiresti tarvis meresadamatele antavale riigiabile kohaldatavaid eeskirju;

7. tõstab esile seni ebapiisavalt uuritud transpordipotentsiaali paljudes piirkondades ning rõhutab ühtse Euroopa transpordipiirkonna tähtsust seoses omavahelise ühendamise ja koostöövõimega, mis põhineb Euroopa transpordinfrastruktuuri ja -süsteemide heal haldamisel, mis saavutatakse liikmesriikide kõigi transpordiliikide puhul nn piiriefekti kaotamisega selleks, et suurendada kogu Euroopa Liidu konkurentsivõimet ja atraktiivsust; rõhutab territoriaalse ühtekuuluvuse tähtsust ja eeskätt äärepoolseimatele piirkondadele, saartele, raskesti ligipääsetavatele piirkondadele ja äärealadele juurdepääsu probleeme ning head ühendust liikmesriikide ja naaberriikide vahel;

8. rõhutab, et tulevase transpordipoliitika juhtpõhimõte peaks olema reisijate- ja kaubaveo tõhus koostöömimine kogu transpordi- ja logistikateenuste ahelas, võttes sealjuures arvesse majanduslikku tasuvust, keskkonnakaitset, energiajulgeolekut, sotsiaalseid, tervishoiu ja töötingimusi, ohutust ja julgeolekut, territoriaalset ühtekuuluvust ning üksikute riikide ja piirkondade geograafilisi tingimusi; on seisukohal, et transpordiliigid peavad üksteist täiendama ja omavahel toimima ning eespool nimetatud näitajate alusel tuleks määrata kindlaks praegune ja tulevane eri transpordiliikide jaotus riikides ja piirkondades vastavalt nende konkreetsetele võimalustele; on lisaks arvamusel, et järjekindlalt tuleb edendada säästlike transpordiliikide kasutamist ka lühimaavedude ja keskpika vahemaa vedude puhul;

9. märgib, et liit sõltub suurel määral imporditud fossiilkütustest, mille hankimisega väljastpoolt ELi kaasneb suur oht liidu majanduslikule julgeolekule ja välispoliitiliste valikute paindlikkusele, ning palub komisjonil määrata kindlaks ja korrapäraselt hinnata liidu julgeolekut ELi-välise energiaruustuse seisukohast;

Neljapäev, 15. detsember 2011

10. rõhutab uute liikmesriikide transpordiinfrastruktuuri, sealhulgas maanteede infrastruktuuri arendamise tähtsust ühtse Euroopa transpordipiirkonna loomisel ning kõnealuste riikide ja naaberriikide transpordivõrkude ühendamisel; palub komisjonil lisada uute liikmesriikide transpordiinfrastruktuuri arendamise vajadused oma tulevasse mitmeaastasesse finantsraamistikku, nii et 2025. aastaks jõuaks uute liikmesriikide transpordiinfrastruktuur ülejäänud liikmesriikide tasemele;

11. pooldab ja toetab komisjoni ettepanekut Euroopa ühendamise rahastamisvahendi ja ELi projektivõlakirjade algatuse kohta ning kutsub liikmesriike ehitama välja põhivõrgu, sest TEN-T kontseptsioon peaks nägema ette piiratud arvu Euroopa lisandväärtusega projekte ning tagama neile suurema ja kindlama rahastamise; nõuab tungivaltp, et

- liikmesriigid kohustuksid kõrvaldama 2020. aastaks kõigi transpordiliikide peamised teadaolevad kitsaskohad Euroopa transpordipiirkonnas ja vajaduse korral edendama nende vältimise võimalusi, ehitades välja ühendvedude infrastruktuuri selliste lõikude algus- ja lõpp-punktis, pidama esmatähtsaks kõigi liikmesriikide vahelisi piiriüleseid projekte, jätmata seejuures tähelepanuta ühendust naaberriikidega, ning esitama 2015. aastaks heaks kiidetud rahastamiskava;
- komisjon võtaks kohustuse suurendama regionaalpoliitika kooskõlastamise raames TEN-T projektide rahastamise stabiilsust;
- komisjon kohustuks toetama alternatiivseid rahastamismudeleid ja -vahendeid, muu hulgas projektivõlakirju, ning nägema väliskulude sisestamise ettepanekute puhul ette sellest saadava tulu ulatuslikuma kasutamise TEN-T projektides;
- TEN-T raames ELi tegevuse tulemuslikkuse ja nähtavuse tagamiseks pikemas perspektiivis peab prioriteetid kindlaks määrama, järgides rangelt piirkondlike struktuurivahendite kasutustingimusi, ning liikmesriigid peavad tagama nende projektide rahastamise ELi mitmeaastastest programmidest pikemaks ajaks;
- prioriteetsete projektidega jätkatakse pärast 2015. aastat vaid juhul, kui liikmesriigid on teinud siduvaid eelarveotsuseid, millega tagatakse projektide lõpuleviimine, ning ELi kaasrahastamise aluseks peaks olema „kasuta või kaota” põhimõte;
- TEN-T võrku tuleks kaasata Euroopa pikamaa-jalgrattateede võrgustik EuroVelo;

12. rõhutab, et hea transpordiinfrastruktuuri ja sellele juurdepääsu rajamine muudab kõik piirkonnad majanduslikult tugevamaks ja otseinvesteeringute mõttes huvipakkumaks, suurendab pikema aja jooksul nii nende piirkondade kui ka kogu ELi konkurentsivõimet ja -positsiooni, kindlustab siseturu nõuetekohase arengu ja täidab territoriaalse ühtekuuluvuse eesmärki;

13. juhib tähelepanu asjaolule, et transpordivõrgustikel on ruumilise planeerimise poliitikas juhtiv osa; rõhutab suurte transpordiinfrastruktuuride, näiteks kiirraudteeliinide erilist tähtsust kohaliku arengu kiirendamisel; on seisukohal, et makropiirkonnad ja nende arengustrateegiad võiksid täita aktiivsemat osa kooskõlastatud, tulemusliku ja säästva transpordipoliitika rakendamisel; tuletab meelde, kui tähtis on kavandada ja rakendada ühiseid transpordiinfrastruktuuri strateegiaid, samuti levitada transpordi valdkonna parimaid tavasid; rõhutab, et ELi kodanikud ja ettevõtted saavad Euroopa ühtsest transpordipiirkonnast otsest kasu, kuna ühtse piirkonna rajamise eesmärk on kauba- ja reisijateveoks vajaliku aja ning vahendite vähendamine ja turgude tihedam integreerimine;

Neljapäev, 15. detsember 2011

14. märgib, et kõigi reisijate- ja kaubaveo liikide suhtes tuleks kõikjal ELis kohaldada samu riskidele vastavaid ühtlustatud julgestusnõudeid, ja nõuab, et esitataks ettepanek nende nõuete rahastamise kohta; on seisukohal, et mere- ja lennutranspordis peaks eeltingimuseks olema rahvusvaheline kooskõlastamine ning aastaks 2015 tuleks kehtivad eeskirjad läbi vaadata ja neid vajaduse korral muuta ning lisada need järkjärgult lepingutesse kolmandate riikidega;

15. rõhutab alternatiivsetele ja taastuvatele energiaallikatele ülemineku sidusa strateegia tähtsust transpordisektoris ja juhib tähelepanu asjaolule, et seatud eesmärgid on võimalik saavutada eri energiaallikate kombineerimise ja juba olemasolevate energiasäastu võimaluste abil, juhib tähelepanu asjaolule, et kõnealune üleminek nõuab spetsiaalset infrastruktuuri ja asjakohaseid stiimuleid ning vähendamise eesmärgid tuleks sõnastada ühtegi tehnoloogiat eelistamata;

16. nõuab, et 2015. aastaks esitataks subsidiaarsuse põhimõtet järgides ettepanek linnaliikluse kohta, millega tehakse projektide toetamine sõltuvaks kohalike omavalitsuste esitatavatest linnapiirkondade ja linnastute liikluskeskkonna kavade, millega luuakse tõhus reisijate- ja kaubaveo logistikaahel ja mis aitavad kaasa liiklustiheduse, õnnetuste, õhusaaste ja müra vähendamisele ning milles järgitakse Euroopa transpordipoliitika nõudeid ning võetakse arvesse ümbritsevaid linnasid ja piirkondi ega tekitata uusi takistusi turul; teeb ettepaneku vahetada häid tavasid linnaliikluse säästlikke kontseptsioone käsitlevate teadusuuringute ja innovatsiooni valdkonnas;

17. rõhutab, et oluline on transpordikasutajate käitumine, ja nõuab stiimulite loomist säästvate, inimestelt kehalist aktiivsust nõudvate, ohutute ja tervislike transpordi- ja liikumisvahendite valikuks, palub komisjonil ja liikmesriikidel esitada subsidiaarsuse põhimõtet järgides aastaks 2013 ettepanekud algatuste väljatöötamiseks, millega edendada keskkonnahoidlikku ühistransporti, kõndimist ja jalgrattasõitu eelkõige linnades, et kahekordistada neid eelistavate inimeste arvu; peab seepärast oluliseks töötada eelkõige linnades välja jalakäijatele ja jalgratturitele ohutud infrastruktuurid ning parandada transporditeenuste koostöömist, edendada ühtse sõidudokumendi ja e-pileti süsteemi kasutuselevõttu mitme transpordiliigi kasutamisel nii pikamaa kui ka kohalikel liinidel; tuleb meelde, et transpordi kättesaadavus ja taskukohasus on mõlemad sotsiaalse liikuvuse juures äärmiselt tähtsad ning tulevase transpordipoliitika kavandamisel tuleks pöörata rohkem tähelepanu jätkusuutlikkuse eesmärkide ja sotsiaalsete vajaduste ühitamisele;

18. on seisukohal, et kõikide transpordiliikide suhtes kehtivad reisijate õiguste põhieeglid tuleks kehtestada ühtse reisijate õiguste hartaga ja loodab seepärast, et komisjon esitab hiljemalt 2012. aasta alguseks vastava ettepaneku, milles võetakse arvesse iga transpordiliigi eripära ja saadud kogemusi ning milles on puudega reisijate õigusi käsitlev peatükk; nõuab samas nimetatud õiguste ühesugust tõlgendamist, järjekindlat kohaldamist, rakendamist ja jõustamist, mis põhineks selgetel määratlustel ja juhistel ning mille haldamine oleks läbipaistev; rõhutab samas, et on vaja õigusakte, mis reguleeriks lisatasude küsimust kõigi transpordiliikide puhul;

19. rõhutab, et selleks, et eelkõige linnapiirkondade transpordi- ja liikuvusprobleemid leiaksid sobiva lahenduse, on vaja kogu transpordi ja logistika väärtusahelas integreeritud transpordipoliitikat; nõuab, et ELi institutsioonide poliitikakujundajad kooskõlastaksid oma tegevust paremini ja oleksid uue Euroopa logistika ja liikuvuse foorumi kaudu pidevas dialoogis ja konsulteerisid logistikatööstusega, transporditeenuste pakkujate ja klientidega;

20. nõuab rohelise logistika ja liikuvuse parema haldamise esmatähtsale kohale seadmist;

Neljapäev, 15. detsember 2011

21. kinnitab, et jätkusuutlikuks mitmeliigiliseks reisijate ja kaupade logistikaks on vaja eri transpordiliikide ühenduspunkte ja -terminale, integreeritud kavandamist ja logistikat ning integreeritud haridust ja kutseõpet;

22. rõhutab, et EL peab endiselt olema tehnilise innovatsiooni vallas juhtpositsioonil, et edendada tõhusust, säästlikkust ja tööohu: nõuab vahendite eraldamist eeskätt säästlikku ja ohutut liikuvust käsitleva teadus- ja arendusprogrammi väljatöötamisele koos konkreetse rakendusstrateegia ja ajalise raamistikuga ning tõhusa finantskontrolliga, mille eesmärk on:

- säilitada ELi juhtpositsioon eri transpordiliikide tootmis- ja uurimiskeskusena, mille puhul keskendutakse transpordi CO₂-heite, muude heitkoguste ja müra vähendamisele ning ohutusele ja turvalisusele;
- luua SESARi, Galileo, ERTMSi, PIDSi, SafeSeaNeti, LRITi ja ITSi toetuseks tõhusad, intelligentsed, koostalitlusvõimelised ja omavahel seotud süsteemid;
- leida majandus-, teadus-, poliitikavaldkonna ja ühiskonnaelu ekspertide rühma osalusel rakendusliku suunitlusega lahendusi;
- parandada e-ohutuse algatuse jätkamise abil liiklusohutust ning luua andmekaitse põhimõtteid järgides hädaabikõnede süsteemi eCall rakendamiseks vajalik infrastruktuur;

23. on seisukohal, et tuleks vähendada kõikidele transpordiliikidele seatud bürokratlikke takistusi, ja nõuab seetõttu transpordi- ja logistikadokumentide suuremat ühtlustamist ja lihtsustamist, eelkõige kaubaveo valdkonnas, ning 2013. aastaks ettepaneku esitamist saatedokumentide ja e-dokumentide standardimise kohta, et edendada eri transpordiliike kasutatavat kaubavedu;

24. rõhutab vajadust täiustada ja standardida kontrollseadmeid, näiteks sõidukiiruse mõõtmisradareid ja elektroonilist platvormi, nagu ka kommunikatsioonisüsteeme ja -vahendeid, ja nõuab, et 2013. aastaks esitataks ettepanek nende seadmete vastastikuse tunnustamise ja koostalitlusvõime kohta; toonitab riikide ametiasutuste vahelise tihedama koordineerimise ja koostöö vajadust piiriülese uurimise valdkonnas ning liiklusohutusnõuete ühtlustatamat kohaldamist;

25. rõhutab, et rahvusvahelises transpordis kasutatavate transpordivahendite veoühikute ja mõõtmete võimalik muutmine ja standardimine peaks hõlbustama mitut transpordiliiki hõlmava transpordi kasutamist, säästma kütust, vähendama heidet ja parandama liiklusohutust;

26. teeb ettepaneku, et liikmesriigid lubaksid kasutada Euroopa moodulsüsteemi ainult teatavatel marsruutidel, juhul kui olemasolev infrastruktuur ja ohutusnõuded seda lubavad, ning teavitaksid komisjoni, et luba on antud;

27. rõhutab Euroopa eri transpordiametite tähtsust ja nõuab uute jõupingutuste tegemist nende Euroopa mõõtme suurendamiseks;

28. kutsub liikmesriike töötama selle nimel, et kõigile transpordiliikidele kehtestataks energia maksustamise ja käibemaksu osas võrdsed tingimused, ning sellist tegevust toetama;

Neljapäev, 15. detsember 2011

29. nõuab, et maanteetranspordiga seoses

- vaadataks 2013. aastaks veel kord läbi eeskirjad, mis reguleerivad sõidu- ja puhkeajaga reisijate- ning kaubaveos, ning nende rakendamine, ühtlustatakse rakendamise ja jõustamise tõlgendamine, võttes seejuures arvesse Euroopa Parlamendi seisukohta maanteetranspordis kohaldatavate sanktsioonide ühtlustamise suhtes; usub, et kogu Euroopa Liidus on vaja ühtlustada ka kaubaveole kehtestatud liikluspiirangud;
- peetaks kinni juba määratud tähtaegadest ja käivitatakse prioriteetsed üleeuroopalise transpordivõrgu projektid;
- suurendataks üleeuroopalises teedevõrgus tööstuslike raskeveokite ohutute parkimiskohtade arvu 2010. aastaga võrreldes 40 % võrra ja parandatakse nende kvaliteeti (hügieenitingimused);
- toetaks komisjon liikmesriikide algatusi, mis aitavad maksusoodustuste abil kaasa turvalise ja keskkonnahoidliku sõidukipargi loomisele;
- koostaks komisjon 2013. aasta lõpuks aruande ühenduse maanteetranspordi turust, milles analüüsitakse olukorda turul, sealhulgas antakse hinnang kontrolli tõhususele ja töötingimuste edenemisele selles valdkonnas ning hinnatakse, mil määral on suudetud ühtlustada valdkonna eeskirju, muu hulgas maanteekasutustasusid, sotsiaalküsimuste ja ohutusega seotud õigusakte ning õigusaktide ülevõtmist ja jõustamist liikmesriikides, et võiks kavandada maanteetransporditurgude suuremat avanemist, sealhulgas kabotaažvedudele kehtestatud piirangute kaotamist;
- parandatakse transpordisektoris töötavate isikute haridust ja koolitust, sealhulgas reisijatele transporditeenuste osutamise valdkonnas, ning hõlbustatakse kutsealale pääsu, et parandada töötingimusi, tõsta töötasu ja muuta sektoris töötamine atraktiivsemaks;
- võetaks ELis kasutusele ühtne transpordi ja logistika ökoloogilise jälje arvutamise meetoodika, et vältida riikides erineva meetoodika kasutamist, ja toetatakse sektori tegevust edendada eriti maantee-kaubavedude ökoloogilise jälje arvutamist;

30. nõuab, et veetranspordiga seoses

- esitatakse 2013. aastaks ettepanek nn sinise vööndi kohta, et lihtsustada formaalsusi ELi sadamate vahel sõitvate laevade jaoks ja võtta kasutusele merekiirteede pakutavad võimalused ning luua tõeline ühtne turg ELi-siseses meretranspordis vastavalt kehtivatele keskkonna- ja looduskaitsealastele õigusaktidele;
- alustatakse tegevust selleks, et laevade väavli heitkoguste vähendamine ei põhjustaks tagasiminekut varem kasutatud transpordiliigile;
- loodaks Euroopa lühimaa ja keskpika vahemaa meretranspordi poliitika, et kasutada ära siseveeteede seni rakendamata läbilaskevõime ja saavutada ELi eesmärgid vähendada transpordisektoris kasvuhooonegaaside heidet;

Neljapäev, 15. detsember 2011

- toetatakse juba kehtivaid keskkonna- ja looduskaitsealaseid õigusakte järgides edaspidigi programmi NAIADES ja selle jätkuprogrammi, et tagada programmi NAIADES jätkumine alates aastast 2014;
- tehtaks ettepanek suurendada 2020. aastaks 2010. aastaga võrreldes 20 % võrra mitut transpordiliiki hõlmavate ühenduste (platvormide) arvu siseveetranspordi, siseveesadamate ja raudteeveo jaoks ja tagada sellele asjakohane rahastamine ning Marco Polo programmi jätkumine pärast 2013. aastat, et kasutada ära laevanduse potentsiaal;
- eraldataks järgmises mitmeaastases finantsraamistikus aastateks 2014–2020 vähemalt 15 % TEN-T vahenditest projektidele, millega parandatakse meresadamate, siseveesadamate ja mitmeliigiliste platvormide säästlikke ja mitut transpordiliiki hõlmavaid ühendusi, kusjuures põhiohk peaks olema veetranspordi projektidel;
- ühtlustatakse meretranspordi rahvusvahelist iseloomu silmas pidades aastaks 2012 veetranspordi alane väljaõpe rahvusvahelise standardi alusel ning eeskätt võetakse kiiresti vastu komisjoni ettepanek, millega muudetakse direktiivi 2008/106/EÜ meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta, et lisada sellesse meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelisse konventsiooni 2010. aastal tehtud muudatused, esitatakse 2013. aasta lõpuks ettepanek sadamatöötajate väljaõppe raamtingimuste vastastikuse tunnustamise kohta ning koostatakse merendusega seotud kutsealadele järelkasvu leidmise strateegia;

31. nõuab, et lennutranspordiga seoses

- edendaks komisjon ja liikmesriigid algatuse „Ühtse Euroopa taevas II” rakendamist, milles SESARi käivitamine on oluline osa, ning palub komisjonil esitada 2013. aastaks ettepanek ühtse Euroopa taeva loomiseks, vähendades jätkuvalt funktsionaalseid õhuruumiosasid;
- tugevdaks komisjon ühtse taeva eeskirjade, SESARi ja Galileo projektide ning nn puhta taeva (Clean Sky) algatuste koordineeritust, et rakendada tõhusamalt energiakulu ja kasvuhoonegaaside heite vähendamise meetmeid;
- võetaks turgude avamist käsitlevates edasistes ettepanekutes prioriteediks teenuste kvaliteet ja rahvusvaheliste õigusnormide kooskõlastamine;
- teeksid komisjon ja liikmesriigid kõik võimaliku, et Euroopa saastekvootidega kauplemise süsteemi tunnustatakse 2012. aastaks, mis tagaks võrdsed tingimused rahvusvahelisel tasandil;
- aidatakse aktiivselt kaasa reisijate ja kaupade turvakontrolli katseprojekti „Tuleviku kontrollpunkt” väljatöötamisele;

32. nõuab, et raudteetranspordiga seoses

- võtaks komisjon turgude avamisel arvesse liikmesriikide kohustusi kohaliku ühistranspordi valdkonnas ja praegu pakutavaid teenuseid, et parandada nimetatud teenuste osutamist ning tagada samas ausam konkurents ja hoida ära sotsiaalset dumpingut;

Neljapäev, 15. detsember 2011

- edendatakse rohkem tehnilist ühtlustamist ja liikmesriikide vahelist koostöövõimet ning eeskätt ühtlustatakse 2015. aastaks sõidukilubade väljastamise eeskirjad, et veeremiüksuste lubade väljastamine läbipaistvatel finantstingimustel ei kehtaks kauem kui kaks kuud, ning kohandatakse sellele vastavalt Euroopa Raudteegagentuuri volitusi ja rahastamist 2012. aastaks;
 - käivitatakse hoogsamalt ja läbimõeldult raudteefrastruktuuri, müra vähendamise ja ERTMSi käsitlev tegevuskava aastani 2020;
 - esitatakse komisjon hiljemalt 31. detsembriks 2012 ettepaneku võtta vastu direktiiv, mis sisaldab infrastruktuuri majandamise ja veoteenuste seost käsitlevaid sätteid, ning ettepaneku siseriikliku reisijateveo turu avamise kohta, mis ei vähenda raudteeveoteenuste kvaliteeti ja mille puhul peetakse kinni avaliku teenindamise kohustusest;
 - oleksid siseriiklikud reguleerivad asutused raudteetranspordi tõhususe suurendamiseks sõltumatud ja suuremate volitustega ning teeksid tihedamat koostööd Euroopa võrgustiku raames ning et komisjon esitaks 2014. aastaks ettepaneku selle eesmärgi toetamiseks ja Euroopa Liidu reguleeriva asutuse rajamiseks;
 - võetakse rohkem arvesse kvaliteetset koolitust ja täienduskoolitust ning edendatakse diplomite ja kvalifikatsioonide piiriülest tunnustamist;
 - komisjon hindaks mõju, mida raudteevõrgu turu avamine vagunilastivedudele avaldab, ning esitaks hiljemalt 31. detsembriks 2012 ettepaneku, mis võimaldaks liikmesriikidel seda tegevust tema majanduslikku, sotsiaalset ja keskkonnavalset kasu arvestades toetada, kui ilmneb, et selliste vedude maht on vähenenud;
33. tunnustab, et Euroopa raudteesektor muutub üha tundlikumaks ELi turul teenuseid osutavate kolmandate riikide tarnijate konkurentsi suhtes; tunneb muret oluliste tõkete pärast, mis ei lase ELi teenusepakkujatel osaleda ELi mittekuuluvate riikide avalikes hangetes;
34. palub komisjonil oma õigusaktide ettepanekute mõjuhindangutes kindlaks teha, kvantifitseerida ja hinnata nn keskkonnavaheldlike töökohtade loomist ning meetmeid nende edendamiseks;
35. palub komisjonil ja liikmesriikidel esitada ühine teabe-, kommunikatsiooni- ja kõikide osapooltega, eelkõige asjaomaste kodanikega konsulteerimise strateegia majanduskasvu, liikuvuse ja tööhõive jaoks vajalike infrastruktuuride vajaduste, planeerimise, arendamise ja finantseerimise kohta vastavalt Euroopa 2020. aasta strateegias võetud kohustustele;
36. võttes arvesse, et kohalikel ja piirkondlikel omavalitsustel on transpordipoliitikas märkimisväärsed pädevused, peab oluliseks nende osalemist mitmetasandilise valitsemise meetodil;
37. palub komisjonil koostada igal aastal kokkuvõtte valges raamatus seatud eesmärkide, nende saavutamiseks tehtud jõupingutuste ja saadud tulemuste kohta ning esitada Euroopa Parlamendile iga viie aasta järel aruanne valge raamatu rakendamise kohta;
38. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile.
-