

Torstai 15. joulukuuta 2011

Yhtenäinen Euroopan liikennealue

P7_TA(2011)0584

Euroopan parlamentin päätöslauselma 15. joulukuuta 2011 valkoisesta kirjasta "Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää" (2011/2096(INI))

(2013/C 168 E/10)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission valkoisen kirjan "Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää" (KOM(2011)0144),
- ottaa huomioon 12. helmikuuta 2003 antamansa päätöslauselman komission valkoisesta kirjasta "Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika" ⁽¹⁾,
- ottaa huomioon 12. heinäkuuta 2007 antamansa päätöslauselman Euroopan kestävästä liikkuvuudesta ⁽²⁾,
- ottaa huomioon 6. heinäkuuta 2010 antamansa päätöslauselman kestävästä tulevaisuudesta liikenteelle ⁽³⁾,
- ottaa huomioon 21. lokakuuta 2010 antamansa päätöslauselman yhdenntetystä meripolitiikasta – edistymisen arviointi ja uudet haasteet ⁽⁴⁾,
- ottaa huomioon 5. heinäkuuta 2011 antamansa päätöslauselman komission viidennestä koheesiokertomuksesta ja koheesiopoliittisesta strategiasta vuoden 2013 jälkeen ⁽⁵⁾,
- ottaa huomioon 6. heinäkuuta 2011 antamansa päätöslauselman ilmailualan turvallisuudesta ja erityisesti turvaskannereista ⁽⁶⁾,
- ottaa huomioon 27. syyskuuta 2011 antamansa päätöslauselman Euroopan tieliikenneturvallisuudesta 2011–2020 ⁽⁷⁾,
- ottaa huomioon komission tiedonannot "Kansalaisten verkko" (KOM(1995)0601) ja "Kaupunkiliikenteen toimintasuunnitelma" (KOM(2009)0490),
- ottaa huomioon komission tiedonannon "Kohti oikeudenmukaista ja tehokasta liikenteen hinnoittelua" vuodelta 1995 (KOM(1995)0691) ja komission tiedonannon "Liikenne ja CO₂-päästöt" vuodelta 1998 (KOM(1998)0204); ottaa huomioon, että komission olisi nyt julkaistava uudelleen viimeksi mainittu tiedonanto,
- ottaa huomioon Eurooppa 2020 -strategian,
- ottaa huomioon unionin liikennealan säännösten,
- ottaa huomioon työjärjestyksen 48 artiklan,

⁽¹⁾ EUVL C 43 E, 19.2.2004, s. 250.

⁽²⁾ EUVL C 175 E, 10.7.2008, s. 556.

⁽³⁾ EUVL C 351 E, 2.12.2011, s. 13.

⁽⁴⁾ Hyväksytyt tekstit, P7_TA(2010)0386.

⁽⁵⁾ Hyväksytyt tekstit, P7_TA(2011)0316.

⁽⁶⁾ Hyväksytyt tekstit, P7_TA(2011)0329.

⁽⁷⁾ Hyväksytyt tekstit, P7_TA(2011)0408.

Torstai 15. joulukuuta 2011

- ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön sekä ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan ja teollisuus-, tutkimus- ja energiavalioikunnan sekä aluekehitysvaliokunnan lausunnot (A7-0425/2011),
- A. ottaa huomioon, että Euroopan unionin liikennepolitiikka vaikuttaa suoraan EU-kansalaisten päivittäiseen elämään monissa tilanteissa ja että aito yhtenäinen Euroopan liikennealue, jossa kaikki esteet liikennemuotojen ja kansallisten järjestelmien väliltä on poistettu ja jossa kilpailu ei ole vääristynyt eikä sosiaalista polkumyyntiä esiinny, olisi erittäin hyödyllinen kansalaisille;
- B. ottaa huomioon, että liikenneala on erittäin tärkeä Euroopan unionin, sen alueiden ja kaupunkien kehitykselle, sillä se tuottaa noin 5 prosenttia bruttokansantuotteesta ja tarjoaa noin 10 miljoonaa työpaikkaa; katsoo, että on ratkaisevan tärkeää säilyttää EU:n kyky kehittää ja innovoida esimerkiksi liikkuvuuden, liikenteen ja logistiikan aloilla, jotka erittäin tärkeitä Euroopan asemalle teollisena ja taloudellisena keskuksena ja Euroopan maailmanlaajuiselle kilpailuasemalle; ottaa huomioon, että pienillä ja keskisuurilla yrityksillä on erityisen merkittävä rooli liikennealalla;
- C. katsoo, että EU:n tulevassa liikenne- ja liikkuvuuspolitiikassa tämän alan ensisijaiseksi päätöksentekoperustaksi pitäisi ottaa vuodeksi 2020 asetetut 20-20-20-tavoitteet;
- D. katsoo, että liikenneala voi olla tärkeä tekijä Eurooppa 2020 -strategiassa erityisesti työllisyyttä, kestävästä talouskasvusta, tutkimusta, energia-alaa, innovointia ja ympäristöä koskevien tavoitteiden saavuttamisessa ja että strategiassa on vahvistettava entistä johdonmukaisemmin turvallisuutta ja ympäristönsuojelua, joita olisi koordinoitava tiiviimmin;
- E. ottaa huomioon, että edellisen valkoisen kirjan tiettyjä tavoitteita ei ole saavutettu, ja katsoo siksi, että asetettuja tavoitteita olisi tarkasteltava ja arvioitava säännöllisin väliajoin;
- F. ottaa huomioon, että liikennemuotojen ei pitäisi kilpailla keskenään, vaan niiden olisi täydennettävä toisiaan tehokkaan yhteentoimivuuden puitteissa, ja että johtoajatuksena olisi pidettävä liikenteen tehokasta jakautumista liikennemuotojen kesken;
- G. ottaa huomioon, että liikennemuutosiirtymää koskevia tavoitteita ei voida saavuttaa lain avulla, vaan ainoastaan toimivan infrastruktuurin, asialle ominaisten hyötyjen ja vahvuuksien sekä kannustimien avulla;
- H. katsoo, että on olennaisen tärkeää varmistaa, että Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) tulevassa kehittämisessä yhdistetään tehokkaasti kaikkien EU:n alueiden liikenneverkot ja poistetaan infrastruktuurin kehitystasojen väliset erot EU:n jäsenvaltioissa;
- I. toteaa, että liikennealalla ja rajatylittävässä infrastruktuurissa on yhä monia historiallisia ja maantieteellisiä esteitä (eri raideleveydet sekä Alppien, Pyreneiden tai Karpaattien kaltaisten vuoristojen ylittämättömät kulkuesteet), joilla on rajavaikutuksia, joista osa on helposti eliminotavissa ja joita olisi siksi vähennettävä;
- J. ottaa huomioon, että Euroopan alueiden väliset erot (syrjäinen sijainti, infrastruktuuri, maisema, väestötiheys, sosioekonominen tilanne) aiheuttavat hyvin erilaisia ongelmia, jotka edellyttävät joustavia ratkaisuja;

Torstai 15. joulukuuta 2011

- K. katsoo, että liikennemarkkinoiden avaaminen olisi asetettava edellytykseksi kaikkien sellaisten sääntelyllisten suojatoimien toteuttamiselle, joita tarvitaan sen takaamiseksi, että se johtaa laadukkaampiin palveluihin, parempaan koulutukseen ja parempiin työoloihin;
- L. katsoo, että EU:n on asetettava kaikille liikennemuodoille johdonmukaisia turvallisuus-, teknologia-, ympäristösuojelu- ja työolovaatimuksia, ja ottaa samalla huomioon, että aloilla, joihin tosiasiaa sovelletaan maailmanlaajuisia sääntöjä, tehokasta sääntelyä voidaan saada aikaan asiaankuuluvien kansainvälisten foorumien kautta;
- M. katsoo, että liikennealalla annettu lainsäädäntö on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä ja pantava täytäntöön asianmukaisesti, yhdenmukaisesti ja nopeasti ja että sen noudattamista on valvottava;
1. pitää vuoden 2011 valkoista kirjaa myönteisenä, mutta panee merkille, että vuoden 2001 valkoisen kirjan tärkeitä tavoitteita on saavutettu vain osittain tai ei lainkaan, ja ehdottaa, että
- komissio esittää vuoteen 2013 mennessä Euroopan tieliikenneturvallisuutta 2011–2020 koskevan mietinnön pohjalta ja toissijaisuusperiaatetta noudattaen konkreettisia ehdotuksia toimiksi, joilla voidaan puolittaa tieliikenteessä kuolleiden ja vaikeasti loukkaantuneiden määrä vuoteen 2020 mennessä verrattuna vuoteen 2010; näissä ehdotuksissa on kiinnitettävä erityistä huomiota kaikkein heikoimmassa asemassa oleviin tienkäyttäjiin ja ilmoitettava kussakin tapauksessa onnettomuuksien vähenemisen johdosta odotettavat tulokset;
 - komissio esittää vuoteen 2014 mennessä ehdotuksen kaikkien tavara- ja henkilöliikennemuotojen ulkoisten kustannusten sisällyttämisestä hintoihin niiden erityisluonteen mukaisesti ilman päällekkäisyyksiä ja markkinoiden vääristymiä; ulkoisten kustannusten sisällyttämisestä saatavilla tuloilla olisi rahoitettava investointeja turvallisuuteen, tutkimukseen, uusiin teknologioihin, ilmaston suojeluun ja melun rajoittamiseen kestäväen liikkuvuuden yhteydessä ja infrastruktuuriin;
2. pyytää komissiota esittämään vuoteen 2013 mennessä ehdotuksen sosiaali- ja työoloista helpottaakseen aidosti yhdenmukaisen EU:n liikennemarkkinoiden luomista ja lisätäkseen samalla alan houkuttelevuutta työntekijöiden näkökulmasta; tämän ehdotuksen pitäisi perustua perusteelliseen analyysiin kaikkien liikennemuotojen nykyisistä sosiaalisista oloista ja työoloista ja jäsenvaltioiden lakien yhdenmukaistamisesta sekä vaikutustenarviointiin, joka liittyy liikennealan työmarkkinoiden kehitykseen vuoteen 2020 ulottuvalla ajanjaksolla; ehdotuksen pitäisi lisätä työllisyyttä ja parantaa työntekijöiden asemaa kaikkialla liikennealalla ja siinä olisi otettava huomioon uudet teknologiat ja logistiikkapalvelut, joita voidaan käyttää parantamaan liikennepalveluja yleensä ja erityisesti liikennepalveluja vammaisille;
3. pyytää komissiota antamaan vuoteen 2013 mennessä jäsenvaltioiden antamien tietojen pohjalta johdonmukaisen määrällisen analyysin infrastruktuurin tason, liikenneverkoston tiheyden ja liikennepalvelujen laadun nykytilanteesta kaikissa EU:n jäsenvaltioissa; katsoo, että tämä antaa yleiskuvan tilanteesta EU:n 27 jäsenvaltiossa, tuo esiin liikenneinfrastruktuurin kehityksen eriarvoisuudet jäsenvaltioiden ja alueiden välillä ja antaa käsityksen siitä, miten liikenneinfrastruktuurin eri muotoja nykyisin rahoitetaan ja mitä ovat tulevien investointien painopisteet;
4. on tietoinen siitä, että liikenneala edistää merkittävästi teollisuuspolitiikkaa, kilpailukykyä ja EU:n kaupan tasapainoa; toteaa, että vuonna 2009 koneiden ja laitteiden viennin arvo oli yhteenlaskettuna 454,7 miljardia euroa ja että edellä mainittujen osuus EU-27:n kaikesta viennistä oli 41,5 prosenttia; toteaa myös, että vuonna 2009 EU:ssa kirjattiin kauppataaseen suurimmat ylijäämät liikennealan koneiden ja laitteiden osalta (112,6 miljardia euroa) ja liikennepalvelujen osalta (21,5 miljardia euroa);

Torstai 15. joulukuuta 2011

5. hyväksyy kilpailukykyisen ja resurssitehokkaan liikennejärjestelmän kymmenen päämäärää ja pitää myönteisinä valkoisessa kirjassa esitettyjä, vuoteen 2050 ja 2030 mennessä saavutettavaksi asetettuja tavoitteita, mutta katsoo, että vuoteen 2020 ulottuvan jakson rahoitus – yksittäisten jäsenvaltioiden taloustilanteen valossa – ja liikennealan yleiset energia- ja ympäristöhaasteet on määriteltävä tarkemmin; kehottaa sen vuoksi komissiota laatimaan 20-20-20-tavoitteiden mukaisesti ja yhteistyössä kansainvälisten kumppaneiden kanssa lainsäädäntöä liikenteen hiilidioksidipäästöjen ja muiden kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi 20 prosentilla (verrattuna vuoden 1990 viitearvoihin) ja seuraavat välitavoitteet vuoteen 2020 mennessä (verrattuna vuoden 2010 viitearvoihin):

- tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentäminen 20 prosentilla,
- raideliikenteen melun ja energiankulutuksen vähentäminen 20 prosentilla,
- lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentäminen 30 prosentilla koko Euroopan ilmatilassa,
- EU:n laajuinen yhtenäinen meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen ja saasteiden vähentäminen 30 prosentilla, jota IMO:n sopimukset energiatehokkuutta mittaavasta suunnitteluindeksistä ja laivojen energiatehokkuuden hallintaohjelmasta osaltaan edistävät;

vaatii pitämään kaikkia tässä kohdassa tarkoitettuja tavoitteita ensisijaisina ja tarkastelemaan niitä sen vuoksi uudelleen joka vuosi;

6. korostaa, että tavoitteena on oltava saada valmiiksi Euroopan liikenteen sisämarkkinat avaamalla entisestään liikenneverkkoja ja markkinoita ottaen huomioon talouteen, työllisyyteen, ympäristöön, sosiaaliseen elämään ja alueisiin liittyvät näkökohdat, ja kehottaa komissiota varmistamaan, että palvelujen avaamista kaikilla liikenteen markkinoilla koskevat ehdotukset eivät johda sosiaaliseen polkumyyntiin, palvelujen laadun heikentymiseen, monopoleihin tai oligopoleihin; korostaa, että satamien valtiontukia koskevia ohjeita kaivataan yhä kipeästi;

7. kiinnittää huomiota vielä vähän hyödynnettyyn potentiaaliin monilla liikenteen aloilla ja korostaa sellaisen yhtenäisen eurooppalaisen liikennealueen merkitystä, johon kuuluu yhteenliitettävyyden ja yhteentoimivuuden ja joka perustuu liikenneinfrastruktuurin aidosti eurooppalaiseen hallintaan ja järjestelmiin, jotka on luotu poistamalla jäsenvaltioiden väliset rajavaikutukset kaikissa liikennemuodoissa, jotta voidaan tehostaa koko Euroopan unionin kilpailukykyä ja houkuttelevuutta; korostaa alueellisen yhteenkuuluvuuden merkitystä ja erityisesti syrjäisimpien alueiden, saarialueiden, erillisalueiden ja syrjäseutualueiden liikenneongelmia sekä hyviä yhteyksiä jäsenvaltioiden ja niiden naapurimaiden välillä;

8. korostaa, että henkilö- ja tavaraliikenteen tehokas yhteentoimivuus kuljetus- ja logistiikkapalvelujen koko ketjussa, jossa otetaan huomioon taloudellisuus, ympäristönsuojelu, energiavarmuus, sosiaaliset näkökohdat, terveys- ja työolot ja turvallisuus sekä yksittäisten maiden ja alueiden alueellinen yhteenkuuluvuus ja maantieteellinen ympäristö, on otettava tulevan liikennepolitiikan ohjenuoraksi; katsoo, että liikennemuotojen on täydennettävä ja tuettava toisiaan ja että edellä hahmoteltuja tekijöitä on käytettävä eri maiden ja alueiden nykyisten ja tulevien yhteentoimivuusvaatimusten määrittämiseen ottaen huomioon niiden yksittäiset mahdollisuudet; katsoo myös, että olisi edistettävä järjestelmällisesti kestävien liikennevälineiden käyttöä myös lyhyillä ja keskipitkillä matkoilla;

9. panee merkille unionin olevan hyvin riippuvainen fossiilisista tuontipolttoaineista, joiden tuontiin unionin ulkopuolelta liittyy merkittäviä riskejä, jotka uhkaavat unionin taloudellista turvallisuutta ja vähentävät sen ulkopoliittisia vaihtoehtoja, ja kehottaa komissiota arvioimaan ja mittaamaan säännöllisesti unionin tuontien energian saantivarmuutta;

Torstai 15. joulukuuta 2011

10. kiinnittää huomiota uusien jäsenvaltioiden liikenneinfrastruktuuriin, myös tieinfrastruktuuriin, kehittämisen tärkeyteen yhtenäisen eurooppalaisen liikennealueen luomiseksi sekä näiden valtioiden liikenneverkostojen yhteyksiin unionin naapurivaltioiden verkostojen kanssa; vaatii komissiolta, että uusien jäsenvaltioiden liikenneinfrastruktuurin kehitystarpeet huomioitaisiin tulevassa monivuotisessa rahoituskehityksessä, jotta uusien jäsenvaltioiden liikenneinfrastruktuuri kuroisi vuoteen 2025 mennessä umpeen kehityksessä olevat erot suhteessa muiden jäsenvaltioiden liikenneinfrastruktuuriin;

11. panee tyytyväisenä merkille komission ehdotuksen Verkkojen Eurooppa -välineestä ja hankejoukko-velkakirjalainoja koskevan aloitteen ja tukee niitä, ja kehottaa jäsenvaltioita panemaan täytäntöön runkoverkoston, koska TEN-T-mallin tulisi käsittää tietty määrä kestäviä hankkeita, jotka tarjoavat eurooppalaista lisäarvoa ja jotka on paremmin ja realistisesti rahoitettuja; pyytää

- jäsenvaltioita sitoutumaan Euroopan liikennealueen kaikkien liikennemuotojen tärkeimpien tunnettujen pullonkaulojen poistamiseen vuoteen 2020 mennessä ja tarvittaessa tukemaan niiden kiertämistä rakentamalla reitin alku- ja loppupäähän intermodaalisen infrastruktuurin, antamaan etusijan rajat ylittävälle hankkeille kaikkien jäsenvaltioiden välillä ilman, että lyödään laimin yhteyksiä naapurimaihin, ja antamaan hyväksytyin rahoitussuunnitelman vuoteen 2015 mennessä;
- komissiota sitoutumaan TEN-T-hankkeiden rahoituksen vakauden lisäämiseen ja koordinoimaan rahoitusta aluepolitiikan kanssa;
- komissiota sitoutumaan tukemaan vaihtoehtoisia rahoitusmalleja ja -välineitä, esimerkiksi hankeluottoja, ja esittämään ulkoisten kustannusten sisällyttämistä koskevissa ehdotuksissa näin saatujen tulojen käyttämistä entistä suuremmassa määrin TEN-T-hankkeiden rahoitukseen;
- varmistamaan EU:n toiminnan pitkän aikavälin tehokkuus ja näkyvyys TEN-T-hankkeissa, huolehtimaan siitä, että prioriteettien vahvistamisessa noudatetaan tiukasti alueellisten rakennerahastovarojen käyttöehtoja ja velvoittamaan jäsenvaltiot turvaamaan hankkeiden rahoitus EU:n monivuotisia ohjelmia pidemmäksi ajaksi;
- pitämään kiinni hankkeiden ensisijaisuudesta vuoden 2015 jälkeen vain siinä tapauksessa, että jäsenvaltiot ovat tehneet sitovia budjettipäätöksiä, joilla varmistetaan hankkeiden loppuunsaattaminen, ja perustamaan EU:n osarahoitus periaatteeseen, jonka mukaan rahoituksen menettää, ellei sitä käytä;
- sisällyttämään Euroopan pitkän matkan polkupyöräverkosto EuroVelo TEN-T-verkostoon;

12. korostaa, että hyvän liikenneinfrastruktuurin ja hyvien kulkuyhteyksien rakentaminen auttaa vahvistamaan kaikkia alueita taloudellisesti ja houkuttelemaan niille enemmän suoria investointeja, sillä se parantaa pitkällä aikavälillä niiden omaa kilpailukykyä ja koko EU:n kilpailuasemaa, varmistaa sisämarkkinoiden asianmukaisen kehityksen ja alueellisen koheesion saavuttamisen;

13. muistuttaa, että liikenneverkot ovat keskeisessä asemassa aluesuunnittelupolitiikassa; korostaa, että suuret liikenneinfrastruktuurit, kuten suurnopeusradat, ovat erityisen tärkeitä paikallisen kehityksen vauhdittamisessa; katsoo, että makroalueilla ja niiden kehitystä edistävillä strategioilla voi olla aktiivisempi osa yhtenäisen, tehokkaan ja kestävän liikennepolitiikan toteuttamisessa; muistuttaa, että on tärkeää laatia, suunnitella ja toteuttaa liikenneinfrastruktuureja koskevia yhteisiä strategioita ja että liikenteen alalla on levitettävä hyviä käytäntöjä; korostaa, että yhtenäinen eurooppalainen liikennealue koituu suoraan EU:n kansalaisten ja yritysten hyödyksi, sillä sen tavoitteena on tavara- ja henkilöliikenteeseen kuluvan ajan ja resurssien säästäminen sekä markkinoiden tiiviimpi yhdentyminen;

Torstai 15. joulukuuta 2011

14. toteaa, että kaikkien liikennemuotojen henkilö- ja tavaraliikenteessä olisi noudatettava samoja, unionin tasolla yhdenmukaistettuja turvallisuusnormeja; pyytää laatimaan ehdotuksen tämän vaatimuksen noudattamiseksi tarvittavasta rahoituksesta; katsoo, että meri- ja lentoliikenteessä kansainvälinen koordinointi on ennakkoodellytys ja että nykyisiä säännöksiä olisi tarkasteltava uudelleen ja tarvittaessa muutettava vuoteen 2015 mennessä sekä sisällytettävä ne asteittain sopimuksiin kolmansien maiden kanssa;

15. painottaa johdonmukaisen strategian merkitystä siirtymisessä vaihtoehtoihin ja uusiutuviin energiamuotoihin liikennealalla ja korostaa, että asetetut tavoitteet voidaan saavuttaa eri energiamuotojen yhdistelmällä ja nykyisillä energiansäästömahdollisuuksilla; painottaa, että tämä siirtyminen edellyttää erityistä infrastruktuuria ja vastaavia aloitteita ja että vähentämistavoitteet olisi laadittava tavalla, joka ei riipu käytetystä teknologiasta;

16. vaatii vuoteen 2015 mennessä kaupunkiliikennettä koskevaa ehdotusta, johon toissijaisuusperiaatetta noudattaen sisältyy tuki (jonka edellytyksenä on, että paikallisviranomaiset esittävät kestäviä liikennesuunnitelmia kaupunkien ja taajama-alueiden henkilö- ja tavaraliikenteen tehokkaista logistiikkaketjuista) hankkeille, jotka auttavat vähentämään liikennemääriä, onnettomuuksia, ilman pilaantumista ja melua, joissa noudatetaan Euroopan liikennepolitiikan vaatimuksia ja tavoitteita ja jotka sopivat ympäröivien kaupunkien ja alueiden tarpeisiin eivätkä luo uusia markkinaesteitä; ehdottaa parhaiden käytäntöjen vaihtoa kestäviä kaupunkiliikennekonsepteja koskevan innovoinnin ja tutkimuksen alalla;

17. korostaa, että ratkaisevaa on liikenteen käyttäjien käyttäytyminen, ja vaatii luomaan kannustimia kestävien, liikunnallisten, turvallisten ja terveellisten liikenneväline- ja liikkumisvalintojen tekemiseen; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita toissijaisuusperiaatetta noudattaen antamaan vuoteen 2013 mennessä ehdotuksia sellaisten aloitteiden kehittämiseksi, joilla edistetään ympäristöystävällistä julkista liikennettä, kävelyä ja pyöräilyä erityisesti kaupungeissa ja suurissa kaupungeissa ja joiden tavoitteena on kaksinkertaistaa kyseisten liikennemuotojen käyttäjien lukumäärä; pitää siksi tärkeänä, että kehitetään erityisesti kaupunkien ja suurten kaupunkien turvallista jalankulku- ja pyöräilyinfrastruktuuria ja parannetaan liikennepalvelujen yhteentoimivuutta, edistetään yhtenäisen kuljetusasiakirjan ja integroidun sähköistä matkalippua koskevan järjestelmän käyttöönottamista multimodaalisessa matkustamisessa, joka liittyy yhteen myös kauko- ja paikallisliikenteen; muistuttaa, että hyvillä ja kohtuuhintaisilla kulkuyhteyksillä on ratkaiseva merkitys sosiaaliseen liikkuvuuteen ja että kestävyystavoitteiden ja sosiaalisten tarpeiden yhteensovittamiseen pitäisi kiinnittää enemmän huomiota tulevaisuuden liikennepolitiikkaa suunniteltaessa;

18. katsoo, että matkustajien oikeuksista laaditut perussäännöt olisi kirjattava kaikkia liikennemuotoja koskevaan matkustajien oikeuksien peruskirjaan, ja odottaa sen vuoksi, että komissio esittää viimeistään vuoden 2012 alussa asiaa koskevan ehdotuksen, jossa otetaan huomioon kunkin liikennemuodon ominaispiirteet ja asiassa saadut kokemukset ja joka sisältää luvun vammaisten matkustajien oikeuksista; kehottaa samalla näiden oikeuksien yhdenmukaiseen tulkintaan ja johdonmukaiseen soveltamiseen, täytäntöönpanoon ja valvontaan, jotka perustuvat selkeisiin määritelmiin ja ohjeisiin, ja oikeuksien hallintaa koskevaan avoimuuteen; korostaa myös, että tarvitaan kaikkien liikennemuotojen lisämaksuja koskevaa lainsäädäntöä;

19. korostaa, että tarvitaan kuljetus- ja logistiikka-alan koko arvoketjun kattavaa kokonaisvaltaista liikennepolitiikkaa, jotta liikenteen ja liikkuvuuden haasteisiin, varsinkin kaupunkialueiden haasteisiin, voidaan puuttua asianmukaisella tavalla; kehottaa parantamaan päättäjien keskinäistä koordinoitua EU:n toimielimissä ja pyytää käymään pysyvää vuoropuhelua logistiikka-alan, kuljetuspalvelujen tarjoajien ja asiakkaiden kanssa ja kuulemaan niitä eurooppalaisen logistiikka- ja liikkuvuusfoorumin kautta;

20. vaatii, että etusijalle asetetaan vihreän logistiikan edistäminen ja liikkuvuuden hallinnoinnin parantaminen;

Torstai 15. joulukuuta 2011

21. vakuuttaa, että matkustaja- ja tavaraliikenteen logistiikassa kestävä multimodaalisuus edellyttää intermodaalisia yhteyspisteitä ja terminaleja, kokonaisvaltaista suunnittelua ja logistiikkaa sekä kokonaisvaltaista opetusta ja ammatillista koulutusta;

22. korostaa, että EU:n on pysyttävä liikennealan teknologisen innovoinnin kärjessä edistääkseen tehokkuutta, kestävyyttä ja työllisyyttä; vaatii rahoitusta kestäväälle ja turvallista liikkuvuutta koskevalle tutkimus- ja kehitysohjelmalle, jolla on konkreettinen toteuttamisstrategia, kesto ja tehokas rahoituksen valvonta, jotta

— EU säilyttää johtoasemansa eri liikennemuotojen tuotanto- ja tutkimusalueena kiinnittäen erityistä huomiota liikenteen muuttamiseen hiilidioksidittomaksi, päästöjen vähentämiseen, meluntorjuntaan, turvallisuuteen ja varmuuteen;

— voidaan luoda tehokkaita, älykkäitä, yhteentoimivia ja yhteenliitettyjä järjestelmiä, joilla tuetaan SESAR-, Galileo-, GMES-, ERTMS-, RIS-, SafeSeaNet- ja LRIT-järjestelmiä sekä älykkäitä liikennejärjestelmiä;

— löydetään käytännönläheisiä ratkaisuja ottamalla mukaan talouden, tieteen, politiikan ja yhteiskunnan edustajien muodostama asiantuntijaryhmä;

— lisätään tieliikenteen turvallisuutta e-safety-aloitetta jatkamalla ja luodaan eCall-hätäpuhelinjärjestelmän käyttöönottamiseksi tarvittava infrastruktuuri siten, että samalla noudatetaan tietosuojasääntöjä;

23. katsoo, että olisi purettava kaikkiin liikennemuotoihin liittyviä byrokraattisia esteitä, ja vaatii sen vuoksi yksinkertaistamaan ja yhdenmukaistamaan edelleen kuljetus- ja logistiikka-asiakirjoja, erityisesti tavarankuljetuksen osalta, ja esittämään vuoteen 2013 mennessä ehdotuksen rahtikirjojen ja sähköisten asiakirjojen yhdenmukaistamisesta pitäen silmällä myös multimodaalisen tavaraliikenteen edistämistä;

24. korostaa, että on parannettava valvontalaitteita, kuten nopeustutkia ja onboard-yksiköitä sekä viestintäjärjestelmiä ja -välineitä, ja standardoitava ne, ja vaatii vuoteen 2013 mennessä ehdotusta näiden laitteiden yhteentoimivuudesta ja vastavuoroisesta tunnustamisesta; korostaa, että on vahvistettava kansallisten viranomaisten koordinoitua ja yhteistyötä rajat ylittävissä syytteenpanossa ja parannettava lähenymistä tieturvallisuusnormien soveltamisessa;

25. korostaa, että rahtijoneuvojen kuormausyksiköihin ja mittoihin – ottaen huomioon globaaliin kuljetukseen käytetyt kuormausyksiköt – tehtävien mahdollisten muutosten sekä niiden standardoinnin on autettava optimoimaan multimodaalista kuljetusta ja tarjottava todistettavaa hyötyä polttoaineen säästämisen, alempien päästöjen ja paremman tieturvallisuuden muodossa;

26. ehdottaa, että jäsenvaltiot antavat luvan eurooppalaisen moduulijärjestelmän käyttöön ainoastaan tietyillä reiteillä silloin, kun olemassa oleva infrastruktuuri ja turvallisuusvaatimukset sen sallivat, ja ilmoittavat komissiolle, että lupa on myönnetty;

27. korostaa Euroopan eri liikennevirastojen merkitystä ja pyytää uusia toimia niiden eurooppalaisen ulottuvuuden vahvistamiseksi;

28. pyytää jäsenvaltioita tukemaan sitä ja pyrkimään siihen, että kaikilla liikennemuodoilla olisi yhtäläiset toimintaolosuhteet energiaverotuksen ja arvonlisäverotuksen näkökulmasta;

Torstai 15. joulukuuta 2011

29. vaatii tieliikenteen osalta, että

- tehdään vuoteen 2013 mennessä toinen uudelleentarkastelu matkustaja- ja tavaraliikenteen ajo- ja lepo-aikoja koskevasta sääntelykehyksestä ja sen täytäntöönpanosta, yhdenmukaistetaan täytäntöönpanoa ja valvontaa koskevat tulkinnat ja otetaan huomioon Euroopan parlamentin kanta maantieliikenteen alalla langetettavien seuraamusten yhdenmukaistamisesta; katsoo, että tavarakuljetusten rajoituksia on tarpeen yhtenäistää koko Euroopan unionissa;
- jo asetetut tavoitteet saavutetaan ja annetaan uutta pontta Euroopan laajuisen tieverkon ensisijaisille hankkeille;
- Euroopan laajuisessa tieverkossa (TERN) lisätään vuoteen 2020 mennessä kuorma-autojen turvallisia pysäköintialueita 40 prosentilla vuoden 2010 tasosta ja parannetaan niiden laatua (hygieniatasoa);
- komissio tukee jäsenvaltioiden aloitteita, joilla edistetään verohelpotuksin turvallisen ja ympäristöystävällisen ajokaluston hankintaa;
- komissio laatii vuoden 2013 loppuun mennessä yhteisön tieliikennemarkkinoiden tilaa koskevan kertomuksen, johon sisältyy markkinatilanteen analyysi, mukaan luettuna arvio valvonnan tehokkuuden ja alan työolojen kehityksestä, ja arvio siitä, onko sääntöjen yhdenmukaistaminen edennyt muun muassa noudattamisen valvonnan ja tienkäyttömaksujen alalla sekä sosiaali- ja työturvallisuuslainsäädännössä siinä määrin, että voidaan harkita kotimaan maantieliikennemarkkinoiden vapauttamista enemmän, mukaan luettuna kabotaasiliikenteen rajoitusten poistaminen;
- tehostetaan liikennealalla toimivien, myös niiden, jotka tarjoavat kuljetuspalveluja matkustajille, koulutusta ja jatkokoulutusta ja helpotetaan pääsyä alan ammatteihin, jotta voidaan parantaa työoloja ja palkkoja ja lisätä kyseisten ammattien houkuttelevuutta;
- kehitetään EU:n standardoitu menetelmä liikenteen ja logistiikan hiilijalanjäljen laskemiseksi, jotta välte-tään kansallisten laskentatapojen voimakas lisääntyminen, ja tuetaan teollisuuden aloitteita, joilla ediste-tään erityisesti maanteiden rahtiliikenteen hiilijalanjäljen laskemista;

30. vaatii laivaliikenteen osalta, että

- esitetään vuoteen 2013 mennessä ehdotus ns. sinisestä vyöhykkeestä EU:n satamien välillä kulkevien alusten muodollisuuksien helpottamiseksi ja merten valtateiden mahdollisuuksien kehittämiseksi luomalla EU:n sisäisten merikuljetusten todelliset sisämarkkinat ja noudattaen tässä voimassa olevaa ympäristö- ja luonnonsuojelulainsäädäntöä;
- käynnistetään aloitteita, joilla varmistetaan, ettei laivojen rikkipäästöjen vähentäminen johda taantuvaan liikennemuutosiirtymään;
- luodaan lyhyiden ja keskipitkien matkojen merikuljetuksia koskevaa EU:n politiikkaa sisävesiväylillä saatavana olevan varakapasiteetin hyödyntämiseksi ja liikennealan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevien EU:n tavoitteiden saavuttamiseksi;

Torstai 15. joulukuuta 2011

- tuetaan edelleen NAIADES-ohjelmaa noudattaen jo voimassa olevaa ympäristö- ja luonnonsuojelulainsäädäntöä ja seurantaohjelmaa, jolla varmistetaan nykyisen NAIADES-ohjelman jatkuminen vuoden 2014 jälkeen;
- esitetään ehdotus sisävesiliikenteen, sisävesisatamien ja raideliikenteen multimodaalisten yhteyksien määrän lisäämisestä vuoden 2010 tasosta 20 prosentilla vuoteen 2020 mennessä sekä tämän edellyttämästä rahoituksesta, ja Marco Polo -ohjelman jatkamista vuoden 2013 jälkeen, jotta voidaan käyttää tehokkaasti hyväksi merikuljetusten mahdollisuuksia;
- seuraavassa monivuotisessa rahoituskehityksessä jaksolle 2014–2020 vähintään 15 prosenttia TEN-T-määrärahoista ohjataan hankkeisiin, joilla parannetaan kestäviä ja multimodaalisia yhteyksiä merisatamien, sisävesisatamien ja multimodaalikeskusten välillä, asettaen painopisteeksi vesiliikenteen hankkeet;
- meriliikenteen kansainvälisen luonteen vuoksi yhdenmukaistetaan laivaliikenteen koulutusta kansainvälisen standardin mukaiseksi vuoteen 2012 mennessä ja erityisesti annetaan pikaisesti komission ehdotus merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetun direktiivin 2008/106/EY muuttamisesta, jotta EU:n lainsäädäntöön voidaan sisällyttää vuoden 2010 muutokset merenkulkijoiden koulutuksesta, pätevyyskirjoista ja vahdinpidosta tehtyyn yleissopimukseen, ja annetaan ennen vuoden 2013 loppua ehdotus satamatyöntekijöiden koulutuspuitteiden vastavuoroisesta tunnustamisesta ja laaditaan strategia nuoren henkilöstön palvelukseen ottamisesta merialan ammatteihin;

31. vaatii lentoliikenteen osalta, että

- komissio ja jäsenvaltiot edistävät Euroopan yhtenäisen ilmatila II:n täytäntöönpanoa, jossa SESAR-järjestelmän käyttöönotto on merkittävä rooli, ja komissio esittää vuoteen 2013 mennessä ehdotuksen Euroopan yhtenäisen ilmatilan valmiiksi saattamisesta vähentämällä toiminnallisten ilmatilalohkojen määrää;
- komissio lujittaa koordinoitua yhtenäistä ilmatilaa koskevien asetusten, SESAR- ja Galileo-hankkeiden ja Clean Sky -aloitteiden välillä, jotta voidaan panna tehokkaammin täytäntöön energiansäästöä ja kasvihuonepäästöjen vähentämistä koskevat toimenpiteet;
- markkinoiden avaamista koskevissa uusissa ehdotuksissa pidetään etusijalla palvelujen laatu ja kansainvälisten säännösten koordinointi;
- komissio ja jäsenvaltiot toteuttavat tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että vuoteen 2012 mennessä eurooppalainen päästöoikeuskauppa hyväksytään kansainvälisesti, ja varmistetaan siten tasapuoliset toimintaolosuhteet kansainvälisesti;
- pyritään aktiivisesti kehittämään "tulevaisuuden tarkastuspiste" matkustajien ja rahdin turvatarkastuksia varten;

32. vaatii raideliikenteen osalta, että

- komissio ottaa markkinoiden pidemmälle menevää avaamista koskevia ehdotuksia tehdessään huomioon jäsenvaltioiden julkisen lähiliikenteen velvoitteet ja nykyisen palvelutarjonnan, jotta voidaan parantaa nykyistä palvelutarjontaa ja samalla varmistaa reilumpi kilpailu ja estää sosiaalista polkumyyntiä;

Torstai 15. joulukuuta 2011

- edistetään voimakkaammin jäsenvaltioiden välistä teknistä yhdenmukaistamista ja yhteentoimivuutta, erityisesti yhdenmukaistetaan vuoteen 2015 mennessä ajoneuvojen hyväksyntää koskevat säännöt niin, että hyväksyntämenettely ei kestä kahta kuukautta kauempaa rahoituksen kannalta avoimissa olosuhteissa, ja tehdään tarkoituksenmukaisia muutoksia Euroopan rautatieviraston toimivaltaan ja rahoitukseen vuonna 2012;
 - annetaan vuoteen 2020 ulottuvana ajanjaksona tarkoin harkittua uutta pontta rautatieinfrastruktuurille, meluntorjunnalle ja ERTMS-toimintasuunnitelmalle;
 - komissio antaa 31. joulukuuta 2012 mennessä ehdotuksen direktiiviksi, joka sisältää infrastruktuurin hallinnon ja kuljetustoiminnan suhdetta koskevia säännöksiä, sekä ehdotuksen kotimaisten henkilöliikennemarkkinoiden avaamiseksi siten, että rautatieliikennepalveluiden laatu ei heikkene ja julkisen palvelun velvoitteiden noudattaminen on varmistettu;
 - vahvistetaan kansallisten sääntelyviranomaisten riippumattomuutta ja toimivaltaa rautatieliikenteen tehostamiseksi, parannetaan niiden välistä yhteistyötä eurooppalaisissa verkoissa ja komissio esittää vuoteen 2014 mennessä ehdotuksen tämän tavoitteen tukemisesta ja Euroopan sääntelyviranomaisen perustamisesta;
 - kiinnitetään enemmän huomioita korkeisiin normeihin perustuvaan perus- ja jatkokoulutukseen ja edistetään rajat ylittävää tutkintotodistusten ja pätevyyksien tunnustamista;
 - komissio arvioi vaikutusta, joka rautateiden tavaraliikennemarkkinoiden avaamisella on ollut tavaravai-
nuliikenteeseen, ja tekee 31. joulukuuta 2012 mennessä ehdotuksen, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat tukea tätä toimintaa siitä saatavien taloudellisten, yhteiskunnallisten ja ympäristöön liittyvien hyötyjen vuoksi, jos käy ilmi, että tällaisen liikenteen volyymi on pienentynyt;
33. tunnustaa, että Euroopan rautatieala on enenevässä määrin alttiina kolmansien maiden toimittajien kilpailulle EU:n markkinoilla; ilmaisee huolensa merkittävistä esteistä, joiden vuoksi EU:n toimittajat eivät voi osallistua kolmansien maiden julkisia hankintoja koskeviin tarjouskilpailuihin;
34. pyytää komissiota määrittämään, kvantifioimaan ja arvioimaan lainsäädäntöehdotusten vaikutustenarvioinneissa mahdollisuuksia "ekologisten työpaikkojen" luomiseen sekä toimenpiteitä niiden edistämiseen;
35. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita esittämään tiedottamista, viestintää ja kaikkien asianomaisten toimijoiden kuulemista koskevan yhteisen strategian, johon osallistuisivat erityisesti asianomaiset kansalaiset ja joka liittyisi kasvun, liikkuvuuden, kehityksen ja työllisyyden kannalta tarpeellisen infrastruktuurin tarkoituksen, suunnitteluun, kehittämiseen ja rahoittamiseen Eurooppa 2020 -strategian osana tehtyjen sitoumusten mukaisesti;
36. katsoo, että koska alue- ja paikallisviranomaisilla on huomattavaa toimivaltaa liikennepolitiikan alalla, niiden osallistuminen monitasoisen hallinnon lähestymistapaa noudattaen on tärkeää;
37. kehottaa komissiota laatimaan vuosittain yhteenvedon valkoisen kirjan tavoitteista, niiden saavuttamiseksi toteutetuista toimista ja saaduista tuloksista sekä raporttoimaan valkoisen kirjan täytäntöönpanosta parlamentille viiden vuoden välein;
38. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle ja komissiolle.
-