

2011. december 15., csütörtök

Az egységes európai közlekedési térség

P7_TA(2011)0584

Az Európai Parlament 2011. december 15-i állásfoglalása az egységes európai közlekedési térség megvalósításához vezető útitervről – Egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé (2011/2096(INI))

(2013/C 168 E/10)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című fehér könyvére (COM(2011)0144),
- tekintettel az „Európai közlekedéspolitika 2010-ig: elérkezett az idő a döntésre” című bizottsági fehér könyvről szóló, 2003. február 12-i állásfoglalására ⁽¹⁾,
- tekintettel a „Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára” című, 2007. július 12-i állásfoglalására ⁽²⁾,
- tekintettel a közlekedés fenntartható jövőjéről szóló, 2010. július 6-i állásfoglalására ⁽³⁾,
- tekintettel az integrált tengerpolitikáról (IMP) – az elért eredmények értékeléséről és az új kihívásokról szóló, 2010. október 21-i állásfoglalására ⁽⁴⁾,
- tekintettel a Bizottság ötödik kohéziós jelentéséről és a 2013 utáni kohéziós politikai stratégiáról szóló, 2011. július 5-i állásfoglalására ⁽⁵⁾,
- tekintettel „A légi közlekedés védelméről, különös tekintettel a biztonsági szkennerekre” című, 2011. július 6-i állásfoglalására ⁽⁶⁾,
- tekintettel a 2011 és 2020 közötti európai közúti közlekedésbiztonságról szóló, 2011. szeptember 27-i állásfoglalására ⁽⁷⁾,
- tekintettel „A polgárok hálózata” című bizottsági közleményre (COM(1995)0601) és „A városi mobilitás cselekvési terve” című bizottsági közleményre (COM(2009)0490),
- tekintettel „A közlekedésben az igazságos és hatékony díjszabás felé” című 1995-ös (COM(1995)0691), valamint „A közlekedés és a CO₂” című 1998-as (COM(1998)0204) bizottsági közleményre, amely utóbbit a Bizottságnak újra közzé kellene tennie,
- tekintettel az Európa 2020 stratégiára;
- tekintettel a közlekedés terén elért közösségi vívmányokra,
- tekintettel eljárási szabályzatának 48. cikkére,

⁽¹⁾ HL C 43. E, 2004.2.19., 250. o.

⁽²⁾ HL C 175. E, 2008.7.10., 556. o.

⁽³⁾ HL C 351. E, 2011.12.2., 13. o.

⁽⁴⁾ Elfogadott szövegek, P7_TA(2010)0386.

⁽⁵⁾ Elfogadott szövegek, P7_TA(2011)0316.

⁽⁶⁾ Elfogadott szövegek, P7_TA(2011)0329.

⁽⁷⁾ Elfogadott szövegek, P7_TA(2011)0408.

2011. december 15., csütörtök

- tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére, valamint a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság, az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság és a Regionális Fejlesztési Bizottság véleményére (A7-0425/2011),
- A. mivel az európai közlekedéspolitika több élethelyzetben is közvetlenül érinti az uniós polgárokat, és mivel a közlekedési módok és a nemzeti rendszerek közötti összes akadályt leépítő, a versenytorzulásoktól és szociális dömpingtől mentes, valóban egységes európai közlekedési térség nagyon hasznos volna számukra,
- B. mivel a közlekedési rendszer igen nagy jelentőségű az Európai Unió, régiói és városai fejlődése szempontjából, hiszen a GDP mintegy 5 %-á teszi ki és 10 millió munkahelyet biztosít; mivel kulcsfontosságú, hogy az EU megőrizze fejlődési és innovációs kapacitását például a mobilitás, a közlekedés és a logisztika területén, amelyek meghatározó tényezők Európa mint ipari és gazdasági központ és a globális versenyben betöltött pozíciója szempontjából; mivel a kis- és középvállalkozások különösen fontos szerepet töltenek be a közlekedési ágazatban,
- C. mivel a jövőbeli európai közlekedési és mobilitási politikának 2020-ig integrálnia kell a 20-20-20 célokat mint az ezen a területen hozott döntéseinek elsődleges alapját,
- D. mivel a közlekedés jelentős mértékben hozzájárulhat az Európa 2020 stratégiához, különösen a foglalkoztatás, a fenntartható gazdasági növekedés, a kutatás, az energiaügy, az innováció és a környezet tekintetében, miközben következetesebben kell erősíteni és szorosabban kell koordinálni a biztonságot és a környezetvédelmet,
- E. mivel a legutóbbi fehér könyv bizonyos céljait nem teljesítették, és ezért ezeket az itt kitűzött célokat rendszeresen felül kell vizsgálni és ki kell értékelni,
- F. mivel a közlekedési módok nem versenyezhetnek egymással, hanem egy hatékony komodalitás mint a közlekedési módok közötti hatékony modális megosztás irányadó elve keretében kell kiegészíteniük egymást,
- G. mivel a forgalom áterelésére vonatkozó célokat nem jogszabállyal, hanem csak működő infrastruktúra, az átereléssel együtt járó előnyök és erősségek, valamint ösztönzők kiaknázásával lehet elérni;
- H. mivel alapvetően fontos a transzeurópai közlekedési hálózatok (TEN-T) sikeres kifejlesztésének, az összes uniós régió közlekedési hálózatai hathatós összekötésének és az uniós tagállamok infrastrukturális fejlődése közötti egyenlőtlenségek kiküszöbölésének biztosítása,
- I. mivel a közlekedési ágazat és a határokon átnyúló infrastruktúrák továbbra is számos – határhatást eredményező – történelmi és földrajzi akadállyal (eltérő nyomtávokkal, az Alpok, a Pireneusok vagy a Kárpátok hegyláncai által jelentett áthághatatlan akadályokkal) szembesülnek, amelyek gyakran könnyen kiküszöbölhetők, és ezért meg kell szüntetni őket;
- J. mivel az európai régiók közötti különbségek (peremhelyzet, infrastruktúra, táj, népsűrűség, társadalmi-gazdasági helyzet) rendkívül különböző problémákat vetnek fel, amelyekhez rugalmas megoldásokra van szükség,

2011. december 15., csütörtök

- K. mivel a szállítási piacok megnyitásának feltételévé kell tenni minden olyan szabályozási biztosíték kialakítását, amelyekre annak garantálása miatt van szükség, hogy az jobb minőségű szolgáltatást, valamint jobb képzési és foglalkoztatási feltételeket eredményezzen,
- L. mivel az EU-nak valamennyi közlekedési módra vonatkozóan következetes normákat kell megállapítania, különösen a biztonság, a technológia, a környezetvédelem és a munkakörülmények terén, ugyanakkor figyelembe véve, hogy azokban az ágazatokban, ahol ténylegesen globális szabályok érvényesülnek, az illetékes nemzetközi fórumokon keresztül hatékony szabályozást lehessen elérni,
- M. mivel a közlekedés területén elfogadott összes jogszabályt pontosan, következetesen és gyorsan kell átültetni, végrehajtani és betartatni,
1. üdvözli a 2011-es fehér könyvet, azonban megállapítja, hogy a 2001-es fehér könyv fontos céljait csak részben vagy egyáltalán nem érték el, és javasolja, hogy
- a Bizottság a 2011 és 2020 közötti európai közúti közlekedésbiztonságról szóló jelentés alapján 2013-ig tegyen konkrét javaslatokat annak érdekében, hogy a szubszidiaritás elveit követve 2020-ig 2010-hez képest 50 %-kal csökkentsék a közúti közlekedésben a halálos áldozatok és súlyos sérültek számát. E javaslatnak különleges figyelmet kell szentelnie a leginkább veszélyeztetett úthasználóknak, és minden egyes esetben fel kell tüntetni a balesetsökkentés tekintetében várható eredményeket.
 - a Bizottság 2014-ig terjesszen elő egy javaslatot, amely a párhuzamos terhek és a piac torzulásának elkerülése mellett előírja valamennyi teher- és személyszállítási mód külső költségeinek az egyes közlekedési módok sajátosságait figyelembe vevő internalizálását. A külső költségek ezen externalizálásából származó bevételeket a fenntartható mobilitáshoz és infrastruktúrához kapcsolódva a biztonságra, a kutatásra, az új technológiákra és zajcsökkentésre irányuló befektetések finanszírozására kell felhasználni;
2. felhívja a Bizottságot, hogy 2013-ig terjesszen elő javaslatot a szociális feltételekről és munkakörülményekről, hogy elősegítse egy valóban integrált európai közlekedési piac létrehozását, és ezzel egyidejűleg ösztönözze az ágazat vonzerejét a munkavállalók számára; e javaslatnak az összes közlekedési módban tapasztalható szociális feltételek és munkakörülmények mélyreható elemzésén, a tagállamok jogszabályai közötti harmonizáció szintjén, valamint a közlekedési munkaerőpiac 2020-ig tartó fejlődésének hatásvizsgálatán kell alapulnia; e javaslatnak növelnie kell a foglalkoztatást és javítania kell a közlekedési ágazatban a munkavállalók helyzetét, illetve számba kell vennie azokat az új technológiákat és logisztikai szolgáltatásokat, amelyeket fel lehetne használni általában a közlekedési szolgáltatások, konkrétan pedig a fogyatékos-sággal élőknek nyújtott szolgáltatások javítására;
3. kéri a Bizottságot, hogy a tagállamoktól kapott információk alapján 2013-ig nyújtson be egy átfogó, számszerű elemzést az EU valamennyi tagállamában fennálló jelenlegi helyzetről az infrastruktúra szintje, a közlekedési hálózat sűrűsége és a közlekedési szolgáltatások minősége tekintetében; ez áttekintést fog nyújtani a jelenlegi helyzetről az EU-27 területén, ki fogja emelni a tagállamok és régiók közlekedési infrastruktúrái fejlődése közötti egyenlőtlenségeket, és fel fogja vázolni a közlekedési infrastruktúra valamennyi módozatában a jelenlegi finanszírozás módját és a jövőbeli beruházási prioritásokat;
4. tudatában van a közlekedési ágazat iparpolitikához, versenyképességhez és az EU kereskedelmi mérlegéhez való jelentős hozzájárulásának; megjegyzi, hogy 2009-ben a közlekedési ágazat gép- és berendezés-exportja összesen 454,7 milliárd EUR-t tett ki, ami az EU-27 teljes kivitel 41,5 %-a; megjegyzi továbbá, hogy 2009-ben az EU legnagyobb kereskedelmi többletét a közlekedési ágazat gép- és berendezés-exportja (112,6 milliárd EUR) és a közlekedési szolgáltatások (21,5 milliárd EUR) terén érte el;

2011. december 15., csütörtök

5. egyetért a versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszerre irányuló tíz célkitűzéssel, illetve a fehér könyvben 2050-ig és 2030-ig megnevezett célokkal, ugyanakkor úgy véli, hogy 2020-ig tartó időszakot – az egyes tagállamok gazdasági helyzetének fényében – a finanszírozás és a közlekedés előtt az energiaügy és a környezet terén álló általános kihívások tekintetében pontosabban meg kell határozni, és ezért felszólítja a Bizottságot, hogy a 20-20-20 célokkal összhangban és nemzetközi partnerekkel együttműködve dolgozzon ki jogszabályokat (az 1990-es értékeket alapul véve) a CO₂-kibocsátás és egyéb ÜHG-kibocsátás 20 %-os csökkentésének, illetve (a 2010-es értékeket alapul véve) az alábbi időközi célok 2020-ig történő elérése érdekében:

- a közúti közlekedés CO₂-kibocsátásának csökkentése 20 %-kal,
- a vasúti közlekedés zajterhelésének és energiafelhasználásának csökkentése 20 %-kal,
- a teljes európai légtérben a légi közlekedés CO₂-kibocsátásának csökkentése 30 %-kal,
- a hajózás CO₂- és szennyezőanyag-kibocsátásának csökkentése az egész EU-ban egységesen 30 %-kal, amelyhez az energiahatékonysági tervezési mutatóra és a hajózási energiahatékonysági gazdálkodási tervre vonatkozó IMO-megállapodások hozzá fognak járulni;

továbbá kéri, hogy az ebben a bekezdésben említett összes célt tekintsék prioritásnak, és ezért évente vizsgálják felül őket;

6. hangsúlyozza, hogy a közlekedési hálózatok és piacok további megnyitására keresztül törekedni kell az európai közlekedési belső piac kiteljesítésére, figyelembe véve a gazdasági, foglalkoztatási, környezetvédelmi, szociális és területi szempontot, és felszólítja a Bizottságot, hogy a szolgáltatásoknak az összes közlekedési piacon történő megnyitására irányuló javaslatok ne okozzanak se szociális dömpinget, se pedig alacsonyabb minőségű szolgáltatásokat, monopóliumokat vagy oligopóliumokat; hangsúlyozza, hogy még mindig sürgős szükség van a tengeri kikötőknek nyújtott állami támogatásokra vonatkozó iránymutatásokra;

7. rámutat a számos területen még nem kellően kiaknázott közlekedési potenciálra, és az egész Európai Unió versenyképességének és vonzerejének növelése érdekében hangsúlyozza egy összekapcsolható és kölcsönösen átjárható, egységes európai közlekedési térség jelentőségét, amely a közlekedési infrastruktúrák és rendszerek valóban európai irányításán alapul, és valamennyi közlekedési módban a tagállamok közötti „határhátas” kiküszöbölésével érhető el; hangsúlyozza a területi kohézió és különösen a legkülső régiók, szigetek, tengerparttal nem rendelkező területek és a peremterületek megközelíthetőségéből adódó problémák, illetve a tagállamok és a szomszédos országai közötti kapcsolódás fontosságát;

8. hangsúlyozza, hogy a személyszállítás és árufuvarozás terén a közlekedési és logisztikai szolgáltatások teljes láncá mentén a hatékony komodalitást – amelyet a gazdaságosság, a környezetvédelem, az energia-biztonság, a szociális és egészségügyi feltételek és munkakörülmények, valamint a biztonsági szempontok alapján mérnek, és amely figyelembe veszi a területi kohéziót, illetve az egyes országok és régiók földrajzi környezetét – a jövőbeli közlekedéspolitiká vezérgondolataként kell értelmezni; véleménye szerint a közlekedési módoknak ki kell egészíteniük egymást és egymással kölcsönhatásban kell lenniük, illetve az egyéni lehetőségeik függvényében a fenti paramétereket kell alkalmazni az országok és régiók jelenlegi és jövőbeli modális megosztásának meghatározása során; úgy véli továbbá, hogy rövid és hosszú távolságokon is módszeresen elő kell mozdítani a fenntartható közlekedési eszközök használatát;

9. megjegyzi, hogy az Unió nagymértékben függ az importált fosszilis tüzelőanyagoktól, amelynek Unión kívülről történő szállítása jelentős kockázatokkal jár az Unió gazdasági biztonságát és külpolitikai lehetőségeinek rugalmasságát illetően, ezért felszólítja a Bizottságot, hogy határozza meg és rendszeresen mérje az Unió energiaellátásának külső biztonságát;

2011. december 15., csütörtök

10. rámutat annak fontosságára, hogy az egységes európai közlekedési térség megvalósítása érdekében fejlesszék az új tagállamok közlekedési infrastruktúráját, beleértve a közúti infrastruktúrát is, valamint kapcsolják össze ezen államok és a szomszédos országok infrastruktúráit; felszólítja a Bizottságot, hogy építse be az új tagállamok közlekedési infrastruktúráis fejlesztési igényeit a jövőbeli többéves pénzügyi keretébe, hogy 2025-ig az új tagállamok közlekedési infrastruktúrája elérje a többi tagállam szintjét;

11. üdvözli és támogatja az európai összekapcsolási eszközre és az uniós projektkötvényekkel kapcsolatos kezdeményezésre irányuló bizottsági javaslatokat, és felhívja a tagállamokat, hogy hajtsák végre az alaphálózatot, tekintve, hogy a TEN-T koncepciójának jobb és reális finanszírozási kilátások mellett korlátozott számú fenntartható projektet kell előíranyoznia; kéri, hogy

— a tagállamok vállaljanak kötelezettséget arra, hogy az európai közlekedési térségben minden egyes közlekedési módban ismert jelentős szűk keresztmetszeteket 2020-ig felszámolják, és ennek során szükség esetén támogatják azok megkerülését azáltal, hogy egy szakasz kezdő- és végpontján intermodális infrastruktúrát építenek ki, továbbá a szomszédos országok közötti kapcsolódások elhanyagolása nélkül adjanak prioritást az összes tagállam közötti, határokon átnyúló projekteknek, és terjesszenek elő 2015-ig jóváhagyott finanszírozási tervet;

— a Bizottság vállaljon kötelezettséget arra, hogy növeli a TEN-T projektek finanszírozásának stabilitását, a regionális politikával együttműködve;

— a Bizottságnak vállaljon kötelezettséget arra, hogy támogatja az alternatív finanszírozási modelleket és eszközöket, többek között a projektkötvényeket, és a külső költségek internalizálására irányuló javaslatai során írja elő az ebből származó bevételeknek a TEN-T projektek finanszírozására való fokozott felhasználását;

— az EU által a TEN-T területén tett fellépések hosszú távú hatékonyságának és láthatóságának biztosítása érdekében a prioritások meghatározását a regionális strukturális források felhasználási feltételeivel szoros összefüggésben szemléljék, és kötelezzék a tagállamokat, hogy e projektek finanszírozását az EU többéves programjainak lejártán túl is biztosítsák;

— a projektek prioritásait 2015 után csak akkor tartásák fenn, ha a tagállamok kötelező erejű költségvetési határozatokat fogadtak el a projektek végrehajtásának garantálására, az EU társfinanszírozása pedig a „felhasználod, vagy elveszíted” elven alapuljon;

— a TEN-T hálózata terjedjenek ki az EuroVelo-t, az európai távolsági kerékpárút-hálózatra is;

12. hangsúlyozza, hogy a jó közlekedési infrastruktúra és a jó megközelíthetőségi szint kialakítása gazdaságilag erősebbé tesz minden régiót, és vonzóbbá teszi őket a közvetlen befektetések számára, hosszabb távon javítva ezáltal mind saját versenyképességüket, mind az egész EU versenypozícióját, biztosítva a belső piac fejlődését és teljesítve a területi kohézió célkitűzését;

13. emlékeztet arra, hogy a közlekedési hálózatok kulcsfontosságú szerepet játszanak a területrendezési politikákban; hangsúlyozza a legfőbb közlekedési infrastruktúrák – így a nagysebességű vasutak – kiemelt jelentőségét a helyi fejlődés felfuttatásában; úgy véli, hogy a makrorégiók és a fejlesztésükre irányuló stratégiák aktívabb szerepet játszhatnak az összehangolt, hatékony és fenntartható közlekedési politika végrehajtásában; emlékeztet a közlekedési infrastruktúrákkal összefüggő közös stratégiák kidolgozásának, megtervezésének és végrehajtásának fontosságára, valamint a közlekedés terén meglévő bevált gyakorlatok terjesztésének szükségességére; hangsúlyozza, hogy az egységes európai közlekedési térség közvetlen hasznélvezői az uniós polgárok és vállalkozások, mivel annak célja a teher- és személyszállításra fordított idő és költségek csökkentése, valamint a piacok szorosabb integrációja;

2011. december 15., csütörtök

14. megjegyzi, hogy személyszállítás és az árufuvarozás tekintetében valamennyi közlekedéstípusban uniós szinten ugyanazokat a kockázatoknak megfelelő biztonsági előírásokat kell alkalmazni, és felszólít e követelmény teljesítésének finanszírozásával foglalkozó javaslatok kidolgozására; véleménye szerint a tengeri és légi közlekedésben szükség van előzetes nemzetközi koordinációra, és a meglévő szabályozásokat felül kell vizsgálni és szükség esetén 2015-ig át kell dolgozni, illetve fokozatosan bele kell foglalni a harmadik országokkal kötendő megállapodásokba;

15. hangsúlyozza a közlekedésben az alternatív, illetve megújuló energiaforrásokra való áttérés koherens stratégiájának jelentőségét, és kiemeli, hogy a meghatározott célokat az energiaszerkezeten és a már meglévő energiamegtakarítási lehetőségeken keresztül lehet elérni; rámutat, hogy ehhez az átmenethez egyedi infrastruktúrákra és ennek megfelelő ösztönzőkre van szükség, továbbá a csökkentési célokat technológiasemleges módon kell meghatározni;

16. kéri, hogy 2015-ig terjesszenek elő egy olyan javaslatot a városi mobilitásról, ahol a projektek támogatását a szubszidiaritás elvének tiszteletben tartása mellett a fenntartható mobilitási tervek helyi hatóságok általi benyújtásától teszik függővé, amelyek városi és beépített területeken hatékony személy- és áruszállítási logisztikai láncot irányoznak elő, hozzájárulnak a forgalom nagyságának, a baleseteknek, a lég- és zajszennyezésnek a csökkenéséhez, betartják az európai közlekedéspolitikai normákat és célokat, a illeszkednek a környező városok és régiók igényeihez, valamint nem állítanak fel új piaci akadályokat; javasolja a bevált gyakorlatok cseréjét az innováció és a városi mobilitás fenntartható koncepcióira irányuló kutatás területén;

17. hangsúlyozza, hogy a közlekedés igénybevevőinek magatartása döntő jelentőségű, és kéri, hogy ösztönözzék a fenntartható, fizikai aktivitással járó, biztonságos és egészséges közlekedési eszközök és mobilitás választását; kéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy a szubszidiaritás elvének tiszteletben tartása mellett 2013-ig nyújtsanak be javaslatokat olyan kezdeményezések kidolgozására, amelyek a felhasználók számának megduplázása céljából különösen a városokban és nagyvárosokban előmozdítják a környezetbarát tömegközlekedést, a gyaloglást és a kerékpározást; ezért különösen a városokban és nagyvárosokban fontosnak tartja a biztonságos gyalogos és kerékpáros infrastruktúra kiépítését és a közlekedési szolgáltatások átjárhatóságának javítását, illetve multimodális utazásra szóló, a távolsági és helyi közlekedést összekapcsoló egységes közlekedési okmány és integrált elektronikus jegyrendszer bevezetésének előmozdítását; emlékeztet arra, hogy a közlekedés megfizethetősége és megközelíthetősége a társadalmi mobilitás döntő eleme, és a jövőbeli közlekedéspolitika megtervezésekor nagyobb figyelmet kell fordítani a fenntarthatósági célok és a társadalmi szükségletek összeegyeztetésére;

18. meggyőződése, hogy az utasjogok alapszabályait minden közlekedéstípusnál egy utasjogi chartában kell rögzíteni, és ezért elvárja, hogy a Bizottság legkésőbb 2012 elejéig terjesszen elő megfelelő javaslatot, amely az egyes közlekedési módok sajátos jellemzőit és a múltban szerzett tapasztalatokat egyaránt figyelembe veszi és egy fejezetben a fogyatékossgal élő utasok jogaival foglalkozik; egyszerűsített felszólít e jogok egységes és következetes alkalmazásra, végrehajtására és teljesítésére egyértelmű meghatározások és iránymutatások alapján, illetve az irányítás átláthatóságára; hangsúlyozza továbbá, hogy jogszabályokra van szükség a pótdíjakra vonatkozóan a közlekedés valamennyi formájában;

19. hangsúlyozza, hogy a közlekedési és logisztikai szolgáltatások teljes értékláncában szükség van az integrált közlekedéspolitikára ahhoz, hogy megfelelően kezeljék a közlekedés és a mobilitás előtt álló – és különösen a városi térségekben kialakult – kihívásokat; kéri az európai intézmények politikai döntéshozói közötti koordináció javítását, valamint egy európai logisztikai és mobilitási fórum keretében a logisztikai ágazattal, a közlekedési szolgáltatókkal és a fogyasztókkal folytatott konzultációt;

20. kéri, hogy a környezetbarát logisztika és jobb mobilitásmenedzsment biztosítása képezzen prioritást;

2011. december 15., csütörtök

21. megerősíti, hogy a személy- és árulogisztika szempontjából a fenntartható multimodalitás intermodális összekötő pontokat, integrált tervezést és logisztikát, valamint integrált oktatást és szakképzést igényel;

22. hangsúlyozza, hogy a hatékonyság, a fenntarthatóság és a munkahelyteremtés előmozdítása érdekében az EU-nak továbbra is élen kell járnia a technológiai innovációban; kéri, hogy kifejezetten a fenntartható és biztonságos mobilitásra vonatkozóan pénzügyileg támogassanak konkrét végrehajtási stratégiával és ütemtervvel és hatékony pénzügyi ellenőrzéssel rendelkező kutatási és fejlesztési programot azzal a céllal, hogy

- minden közlekedéstípusnál megőrizték az EU mint termelési és kutatási hely vezető szerepét, különös tekintettel az ágazaton belüli szén-dioxid-mentesítésre, a kibocsátáscsökkentésre, a zajcsökkentésre valamint a biztonságra;
- hatékony, intelligens, interoperábilis és összekapcsolt rendszereket hozzanak létre a SESAR, Galileo, GMES, ERTMS, a folyami információs szolgálatok, SafeSeaNet, LRIT és ITS kezdeményezések támogatásához;
- gyakorlatorientált megoldásokat találjanak a gazdaságból, tudományból, politikából és társadalomból érkező szakértői csoport bevonásával;
- az e-biztonság kezdeményezés folytatásán keresztül javítsák a közúti közlekedésbiztonságot, és az adatvédelem tiszteletben tartása mellett építsék ki az e-Call segélyhívó rendszer bevezetéséhez szükséges infrastruktúrát;

23. úgy véli, hogy valamennyi közlekedéstípus esetében le kell bontani a bürokratikus akadályokat, és ezért kéri a szállítási és logisztikai dokumentumok fokozott egyszerűsítését és harmonizálását különösen az áruszállítás területén, továbbá hogy 2013-ig nyújtsanak be javaslatot a fuvarozási dokumentumok és e-dokumentumok egységesítésére, egyben a multimodális közlekedés elősegítése céljából is;

24. hangsúlyozza az ellenőrző műszerek, például a sebességmérő radarok és fedélzeti egységek, valamint a kommunikációs rendszerek, illetve eszközök fejlesztésének és szabványosításának szükségességét, és kéri, hogy 2013-ig tegyenek javaslatot e műszerek kölcsönös elismerésére és interoperabilitására; hangsúlyozza, hogy fokozni kell a nemzeti hatóságok közötti együttműködést a határokon átnyúló büntetőjogi felelősségre vonás terén, illetve nagyobb konvergenciát kell biztosítani kell a közúti közlekedésbiztonsági előírások alkalmazása során;

25. hangsúlyozza, hogy a szállítójárművek egységakományai esetleges változtatásának és szabványosításának – figyelembe véve a globális szállításban használt egységakományokat és a szállítójárművek méreteit – a multimodális közlekedés optimalizálását kell szolgálnia, valamint az üzemanyag-megtakarítás, alacsonyabb kibocsátás és jobb közútbiztonság szempontjából kimutatható előnyökkel kell járnia;

26. javasolja, hogy a tagállamok bizonyos utakon kizárólag az európai moduláris rendszer alkalmazását engedélyezzék, amennyiben ezt a meglévő infrastruktúra és biztonsági követelmények lehetővé teszik, valamint tájékoztassák a Bizottságot az engedély kiadásáról;

27. hangsúlyozza a különböző európai közlekedési ügynökségek jelentőségét, és kéri, hogy új lendülettel ösztönözzék európai dimenziójuk megerősítését;

28. felszólítja a tagállamokat, hogy az energiaadózás és a hozzáadottérték-adó (héta) terén valamennyi közlekedési mód körében támogassák az egyenlő versenyfeltételek megteremtését, és dolgozzanak ennek érdekében;

2011. december 15., csütörtök

29. a közúti közlekedés tekintetében kéri, hogy
- 2013-ig újra vizsgálják felül a személyszállítás és árufuvarozás terén a vezetési és pihenőidőre vonatkozó keretszabályozást, valamint azok végrehajtását, és harmonizálják a végrehajtás és az érvényesítés értelmezését, figyelembe véve az Európai Parlamentnek a közúti közlekedési ágazatban kirótt bírságok harmonizálásával kapcsolatos álláspontját; úgy véli továbbá, hogy az egész Európai Unióban egységesíteni kell az áruszállításra vonatkozó korlátozásokat;
 - tartsák be a már vállalt határidőket, és adjanak új lendületet a transzeurópai közlekedési hálózatok kiemelt projektjeinek;
 - a transzeurópai közúti hálózatban a biztonságos tehergépjármű-parkolók területét a 2010-es értékhez képest összességében 40 %-kal növeljék, minőségüket (higiéniai normákat) pedig javítsák;
 - a Bizottság támogassa a tagállamok azon kezdeményezéseit, amelyek adókedvezményeken keresztül ösztönzik egy biztonságos és környezetbarát járműpark létrehozását;
 - a Bizottság 2013 végéig készítsen jelentést a közösségi közúti szállítási piac helyzetéről, kitérve a piaci helyzet elemzésére, többek között az ellenőrzések hatékonyságának értékelésére, valamint a szakmára jellemző foglalkoztatási feltételek alakulására, továbbá annak értékelésére, hogy – többek között a végrehajtás, az úthasználati díjak, valamint a szociális és biztonsági jogszabályok tekintetében – a szabályok összehangolása olyan mértékben haladt-e, hogy előírható a belföldi közúti szállítási piacok – a kábotázst is beleértve – további megnyitása;
 - erősítsék meg a közlekedésben foglalkoztatott – köztük a személyközlekedéssel kapcsolatos szolgáltatásokat nyújtó – személyek alap- és továbbképzését, valamint e szakmák gyakorlásának megkezdését annak érdekében, hogy javítsák a munkakörülményeket és a javadalmazást, illetve vonzóbbá tegyék e szakmákat;
 - egy szabványosított uniós módszertannal számítsák ki a közlekedési és logisztikai műveletek szénlábnyomát, hogy elkerüljék a nemzeti megközelítések elterjedését, és támogassák az iparági kezdeményezéseket, amelyek elősegítik a szénlábnyom kiszámítását különösen a közúti árufuvarozásban;
30. a vízi közlekedés tekintetében kéri, hogy
- 2013-ig tegyenek javaslatot az úgynevezett „kék övezetre”, hogy megkönnyítsék az uniós kikötők között közlekedő hajókra vonatkozó adminisztratív formáságokat, valamint az EU-n belüli tengeri közlekedés valóban egységes piacának létrehozásával és a hatályos környezet- és természetvédelmi jogszabályok betartása mellett fejlesszék a tengeri gyorsforgalmi utakban rejlő lehetőségeket;
 - indítsanak kezdeményezéseket annak biztosítása érdekében, hogy a hajók kénkibocsátásának csökkentése ne vezessen a modális váltás visszafordításához;
 - vezessenek be egy európai politikát a rövid és középtávolságú tengeri hajózásra, hogy kihasználják a belvízi útvonalak tartalékapacitásait, és elérjék az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós célkitűzéseket a közlekedési ágazatban;

2011. december 15., csütörtök

- a hatályos környezet- és természetvédelmi jogszabályok betartása mellett továbbra is támogassák a NAIADES programot, a jelenlegi NAIADES program 2014-es folytatásának biztosítása érdekében egy nyomon követési programmal együtt;
- tegyenek javaslatot a belvízi hajózás, a belvízi kikötők és a vasúti közlekedés közötti multimodális kapcsolódási pontok (platformok) számának a 2010-es értékhez képest történő 20 százalékos növelésére 2020-ig, valamint megfelelő pénzügyi támogatásra, e célból támogatja a Marco Polo program 2013 utáni meghosszabbítását, a hajózás potenciáljának hatékony kihasználása érdekében;
- a 2014–2020-as időszakra szóló többéves pénzügyi kereten belül a TEN-T-források legalább 15 %-át olyan projektekhez rendeljék, amelyek javítják a tengeri kikötők, belvízi kikötők és multimodális platformok közötti fenntartható multimodális összeköttetéseket, hangsúlyt helyezve a vízi szállítási projektekre;
- a tengeri közlekedés nemzetközi jellegére tekintettel a hajózási képzést 2012-ig hozzák összhangba a nemzetközi normákkal, továbbá a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló módosított nemzetközi egyezmény 2010. évi módosításának uniós jogba történő átültetése érdekében minél gyorsabban fogadják el a tengerészek képzésének minimumszintjéről szóló 2008/106/EK irányelvnek naprakészé tételéről szóló bizottsági javaslatot, és 2013 végéig tegyenek javaslatot a kikötői munkavállalók képzésére vonatkozó keretfeltételek kölcsönös elismerésére, valamint a tengerészeti szakmák utánpótlását biztosító stratégiára;

31. a légi közlekedés tekintetében kéri, hogy

- a Bizottság és a tagállamok mozdítsák elő az egységes európai égbolt II. megvalósítását, amelyben a SESAR kiépítése fontos szerepet fog játszani, és felszólítja a Bizottságot, hogy 2013-ig terjesszen elő javaslatot az egységes európai légtér létrehozására a funkcionális légtérblokkok számának csökkentésén keresztül;
- a Bizottság eredményesebb energiahatékonysági és ÜHG-kibocsátáscsökkentési intézkedések megvalósítása érdekében erősítse meg a koordinációt az egységes európai égbolt szabályozása, a SESAR és Galileo projektek, valamint a Tiszta Égbolt kezdeményezés között;
- a piac megnyitására irányuló további javaslatok során tartsák előtérben a szolgáltatások minőségét és a nemzetközi előírásokkal való koordinációt,
- a Bizottság és a tagállamok mindent tegyenek meg annak érdekében, hogy 2012-ig az európai kibocsátáskereskedelmet nemzetközi szinten is elfogadtassák, és ezáltal szavatolva nemzetközi szinten az egyenlő versenyfeltételeket;
- tevőlegesen dolgozzanak a „Checkpoint of the Future” (a jövő ellenőrző pontja) fejlesztésén, az áru- és személyszállítás biztonsági ellenőrzése érdekében;

32. a vasúti közlekedés tekintetében kéri, hogy

- a Bizottság a piacok további megnyitásának javaslásakor vegye figyelembe a tagállamoknak a helyi érdekű tömegközlekedés terén fennálló kötelezettségeit és a meglévő szolgáltatási kínálatot annak érdekében, hogy javítsák a jelenlegi szolgáltatási kínálatot, a tisztességes verseny garantálása és a szociális dömping megakadályozása mellett;

2011. december 15., csütörtök

- fokozottabban támogassák a különböző tagállamok közötti műszaki harmonizációt és az interoperabilitást, és különösen a járművek engedélyezésére vonatkozó szabályok 2015-ig történő harmonizációját, abból a célból, hogy a járművek engedélyezése a pénzügyileg átlátható feltételeknek megfelelően ne tarthasson tovább két hónapnál, és 2012-ig ennek megfelelően igazítsák ki az Európai Vasúti Ügynökség hatásköreit és forrásait;
 - adjanak friss lendületet egy megfelelően átgondolt, 2020-ig szóló vasúti infrastrukturális, zajcsökkentési és ERTMS cselekvési terv kidolgozásának;
 - a Bizottság legkésőbb 2012. december 31-ig terjesszen elő irányelv-javaslatot, mely rendelkezéseket tartalmaz a pályahálózat-üzemeltetés és a szállítási szolgáltatások működtetése közötti viszonytal kapcsolatosan, valamint javaslatot fogalmaz meg a belföldi személyszállítási szolgáltatás piacának oly módon történő megnyitására, amely nem jár a vasúti szállítási szolgáltatások minőségének romlásával és garantálja a közszolgáltatásból eredő kötelezettségek érvényesítését;
 - a vasúttársaságok nagyobb hatékonysága és egy európai hálózaton belüli szorosabb együttműködésük érdekében a nemzeti szabályozó hatóságok legyenek függetlenek, és bővítsék ki jogköreiket, továbbá a Bizottság 2014-ig tegyen javaslatot e cél további támogatására és egy európai szabályozó hatóság létrehozására;
 - vegyék jobban figyelembe a magas színvonalú képzést és továbbképzést, és ösztönözzék a végzettségek és képesítések határokon átnyúló elismerését;
 - a Bizottság értékelje, hogy a vasúti teherfuvarozási piac megnyitása milyen hatással volt az egyedi kocsirakományú fuvarozásra, és amennyiben e fuvarozási mennyiségben csökkenés mutatkozik, 2012. december 31-e előtt nyújtson be javaslatot, amely által a tagállamoknak lehetőségük nyílik e tevékenység támogatására, annak gazdasági, társadalmi és környezeti előnyeire való tekintettel;
33. elismeri, hogy Európa vasúti ipara egyre kiszolgáltatottabb a harmadik országbeli szállítók által az uniós piacon támasztott versenynek; aggályainak ad hangot azon jelentős akadályok miatt, melyek meggátolják az uniós szállítókat abban, hogy harmadik országokban közbeszerzési szerződésekre pályázzanak;
34. kéri a Bizottságot, hogy a jogalkotási javaslatok hatásvizsgálatában azonosítsa, számszerűsítse és értékelje a zöldmunkahely-teremtés, valamint az ezt ösztönző intézkedések lehetőségeit;
35. felkéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy az Európa 2020 stratégiában vállalt növekedéshez, mobilitáshoz, fejlesztéshez és foglalkoztatáshoz elengedhetetlen infrastrukturális szükségletekről, azok tervezéséről, fejlesztéséről és finanszírozásáról terjesszenek elő közös stratégiát, amely biztosítja az összes érdekelt fél tájékoztatását, a velük folytatott kommunikációt és konzultációt, különösen pedig az érintett állampolgárok részvételét;
36. tekintettel arra, hogy a helyi és regionális önkormányzatok a közlekedéspolitikai terén jelentős hatáskörrel rendelkeznek, elengedhetetlen, hogy a többszintű kormányzás koncepciója révén részt tudjanak venni;
37. kéri, hogy a Bizottság évente állítsa fel a fehér könyv céljainak, az elért haladásnak és az eredményeknek a mérlegét, és ötévente tegyen jelentést a Parlamentnek a fehér könyv végrehajtásáról;
38. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.
-