

2013. június 11., kedd

59. rámutat arra, hogy a munkanélküliség és a munkaerő-piacra történő belépés nehézségei a nők egyes korcsoportjainak széles spektrumát érintik, akiknek gyorsan kell reagálniuk a munkaerő-piaci igényekre, és üdvözlí a Bizottság által javasolt intézkedéseket, amelyek célja a fiatalok munkanélküliség és társadalmi kirekesztés elfogadhatatlan szintjének kezelése, valamint munkahelyek, oktatás és képzés biztosítása a fiatalok számára; támogatja a Bizottság által elfogadott intézkedéseket, például a „Nők mobilitásának előmozdítása” mechanizmust, és kéri a Bizottságot, hogy bővítse ki és növelje azon projektek hatókörét, amelyek a nők szakmai mobilitásának növelését célozzák;

60. hangsúlyozza az idősödés és a nemzedékek közötti szolidaritás európai évének következtetéseit; arra, hogy szükség van az önkéntes tevékenységek, valamint az ismeretek és tapasztalatok kölcsönös cseréjének támogatására a nők különféle korcsoportjai körében;

61. felszólítja a Bizottságot, hogy támogassa a pénzügyi források azon programok javára történő megfelelő újraelosztását, amelyek a nők foglalkoztatását és a hátrányos helyzetű csoportok oktatásának minőségét hivatottak előmozdítani;

62. azt ajánlja, hogy hozzák létre az Európai Tanácsadó Szolgálat Hálózatát, hogy a nők integrációjával kapcsolatos tájékoztatással, know-how-val és iránymutatással segítsék a helyi közösségeket a problémáival való megküzdés terén; javasolja az olyan eszközök és hálózatok népszerűsítését és az olyan, már létező európai hálózatok, illetve mobilitást segítő eszközök finanszírozásának folytatását, mint az EURES, az Európa Önökért és a Europe Direct, amelyek megkönnyítik a nők számára a különböző tagállamokban őket megillető jogokról és lehetőségekről történő tájékozódást;

63. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak, a Bizottságnak és a tagállamok kormányainak.

P7_TA(2013)0248

Az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatással és a könnyű személygépjárművekre vonatkozó matricás rendszerrel kapcsolatos stratégia

Az Európai Parlament 2013. június 11-i állásfoglalása az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatással és a könnyű személygépjárművekre vonatkozó matricás rendszerrel kapcsolatos stratégiáról (2012/2296(INI))

(2016/C 065/06)

Az Európai Parlament,

- tekintettel az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett, „A könnyű személygépjárművekre kivetett nemzeti közúti infrastruktúrahazsnálási díj alkalmazása” című bizottsági közleményre (COM(2012)0199),
- tekintettel az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett, „Az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás végrehajtása” című bizottsági közleményre (COM(2012)0474),
- tekintettel a Bizottság „Útiter az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című közlekedésről szóló fehér könyvére (COM(2011)0144),
- tekintettel eljárási szabályzata 48. cikkére,
- tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A7-0142/2013),

A. mivel az európai elektronikus útdíjszedési rendszer (EETS) Bizottság által bevezetett jelenlegi rendszere nem működik és át kell alakítani; mivel bizonyos piaci érdekeltek jelenleg nem érzik a kölcsönösen átjárható európai elektronikus útdíjszedési rendszerhez való alkalmazkodás monetáris előnyét;

B. mivel a jövőben valószínűleg csökkenni fog a tagállamokhoz az adókból és jövedéki adókból befolyó jövedelem a közlekedési üzemanyagoktól való elmozdulás következtében;

2013. június 11., kedd

- C. mivel a „fogyasztó fizet/szennyező fizet” elvnek továbbra is az európai közlekedés kulcsfontosságú prioritásának kell lennie;
- D. mivel a közeljövőben egyre több tagállamban fog megvalósulni az úthasználati díjszabás;
- E. mivel a határ menti területeken az új elektronikus útdíjszedési rendszerek végrehajtásakor többször is bizonyos problémák adódtak a külföldi úthasználókkal összefüggésben, ami anyagi károkkal és hátrányos megkülönböztetéssel kapcsolatos kifogásokhoz és panaszokhoz vezetett;
- F. mivel az Európai Unió felelős azért, hogy ez az új fejlesztés ne érintse kedvezőtlenül a határon átnyúló utazást, a határ menti régiókban élők mindennapi életét vagy a kereskedelmet;
- G. mivel az Európai Uniónak ösztönöznie kell az olyan úthasználati díjszabást, amely nem részesíti hátrányos megkülönböztetésben azon úthasználókat, akik nem az úthasználati díjat beszedő ország lakosai;
- H. mivel a jövőben az új utak építése mellett több pénzre lesz szükség elsősorban a meglévő közlekedési infrastruktúra fenntartásához és karbantartásához;
- I. mivel a tagállamok számára lehetővé kell tenni akár a távolságalapú, akár az időalapú díjrendszerek bevezetését, azonban lépéseket kell tenni annak érdekében, hogy lehetőség szerint előnyt élvezzenek a távolságalapú rendszerek, mivel azok az időalapú rendszereknél méltányosabbak és kevésbé diszkriminatívak;
- J. mivel már léteznek technológiák az útdíjhasználati rendszerek átjárhatóvá tételére;
- K. mivel az európai elektronikus útdíjszedési rendszer egyetlen komoly problémája nem piaci vagy technikai kérdésekkel kapcsolatos, hanem azzal, hogy hiányzik az ilyen rendszer végrehajtásához szükséges politikai akarat;

Általános keret

1. tudomásul veszi a Bizottság nyilatkozatát, amely szerint a két legfőbb érintett az útdíjszedők és az EETS-szolgáltatók, azonban rámutat arra, hogy az úthasználók, különösen a közlekedési vállalatok a harmadik legfontosabb érdekelt fél; rámutat, hogy a személygépkocsik tulajdonosai lehetséges végfelhasználók, akik segítséget nyújthatnak az európai elektronikus útdíjszedési rendszer fejlesztésének felgyorsításához;
2. felszólítja a Bizottságot, hogy vizsgálja meg, hogyan lehetne az érdekelt feleket hatékonyabban bevonni a következő lépésekbe;
3. hangsúlyozza, hogy míg a személyes adatok védelme és általában véve az adatvédelem kiemelkedő fontosságúnak számít, valamint minden új intézkedést az európai uniós adatvédelmi jog és különösen a 95/46/EK irányelv szerint kell meghozni, ez nem jelenthet akadályt a rendszerek kölcsönös átjárhatósága tekintetében;
4. elismeri az úttulajdonosok azon jogát, amely szerint infrastruktúrájuk használatáért és az ehhez kapcsolódó szolgáltatásokért megfelelő összeg fizetése jár nekik;

Az európai elektronikus útdíjszedési rendszer: az eddigi kudarc és az új irány szükségessége

5. egyetért a Bizottsággal abban, hogy az európai elektronikus útdíjszedési rendszerről szóló hatályos 2004/52/EK irányelv nem vezetett a tagállamok között kölcsönösen átjárható európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatások várt kialakulásához; úgy véli, hogy az EETS kudarcot vallott, valamint hangsúlyozza, hogy drasztikus intézkedéseket kell hozni a fenti cél elérése érdekében;
6. úgy véli, a Bizottságnak a kölcsönös átjárhatóságra vonatkozó, megfelelő jogalkotási javaslatokat kellene kidolgoznia minél előbb, hogy minden érdekelt felet kötelezzon az európai elektronikus útdíjszedési rendszer projektjének előmozdítására;
7. sajnálatosnak tartja, hogy a tagállamok egészében véve kevés érdeklődést mutattak az EETS kifejlesztése iránt, továbbá hogy a Bizottság nem tesz lépéseket az uniós jog érvényesítése érdekében; ezért ezzel összefüggésben sürgeti a Bizottságot, hogy dolgozzon ki, illetve javasoljon egy olyan ösztönző rendszert, amely az üzemeltetőket és tagállamokat arra sarkallja, hogy minél rövidebb idő alatt bevezessék a rendszert;
8. egyetért a Bizottsággal abban, hogy az elektronikus útdíjszedés területén igény van kölcsönösen átjárható megoldásra, azonban véleménye szerint megfelelő intézkedések szükségesek ahhoz, hogy az érdekeltek végrehajtsanak egy ilyen rendszert, mivel kizárólag a kölcsönösen átjárható rendszerből származó bevétel nem elég vonzó az útdíjbeszedő berendezések egyes gyártói vagy egyes útüzemeltetők számára;

2013. június 11., kedd

9. úgy véli, hogy a Bizottság által alkalmazott piaci alapú megközelítés eredménytelennek bizonyult, ezért politikai intézkedésekre van szükség az európai elektronikus útdíjszedési rendszer bevezetésének felgyorsítása és közeljövőben történő megvalósítása érdekében;
10. úgy véli, hogy a Bizottság regionalizáció továbbvitelével kapcsolatos tervei nem kielégítőek, mivel további késedelmekhez vezethetnek, ami a szolgáltatás egész Unióra kiterjedő kifejlesztésének rovására mehet;
11. úgy véli, hogy a szolgáltatás egész Unióra kiterjedő kifejlesztésének kell továbbra is mindenképpen az EU végső céljának maradnia; hangsúlyozza, hogy a regionalizáció, ha végrehajtják, csak átmeneti szakasz lehet;
12. úgy véli, hogy több széles körű intézkedésre van szükség, és szorgalmazza, hogy a Bizottság egyrészt szigorúan lépjen fel azon tagállamokkal szemben, amelyek nem megfelelő módon hajtják végre az uniós jogszabályt, másrészt haladéktalanul kezdje el a témával kapcsolatos összes rendelkezésre álló tanulmány áttekintését, hogy egyértelműen megalapozza a közép- és hosszú távú intézkedésekkel kapcsolatos különböző lehetőségeket, köztük – a fizikai akadályok okozta közlekedési dugók megelőzése és csökkentése érdekében – az olyan technológián keresztül történő úthasználati díjszabást, mint például a GPS/GNSS, és sürgeti, hogy a Bizottság 2013 végére nyújtsa be áttekintését;
13. úgy véli, hogy a Bizottságnak tanulmányoznia kellene, hogy mely pénzügyi szempontok és feltételek mellett válhat az európai elektronikus útdíjszedési rendszer működőképes valósággá;
14. úgy véli, hogy az átjárhatóságról szóló 2004/52/EK irányelv biztosítja a párhuzamosan működő egyedi úthasználati díjrendszerek tekintetében megfelelő szabályozási keretet, amely lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy az úthálózataik sajátosságainak figyelembevételével válasszanak a különböző technológiák közül;
15. úgy véli, hogy a választott rendszertől függetlenül a Bizottságnak nagy gondot kell fordítania annak biztosítására, hogy a fogyasztók mindig tisztában legyenek az útdíj összegével, amelyeket az elektronikus berendezés vagy egyéb fizetőeszköz segítségével szednek be;
16. kéri, hogy a több országon átutazó és különösen a külső határoknál elhelyezkedő tagállamok felől vagy azok irányába haladó hivatásos és más járművezetők sajátos igényeit mindig vegyék figyelembe a szolgáltatás fejlesztésekor;
17. felkéri az Európai Bizottságot, hogy a transzeurópai közlekedési hálózatokkal kapcsolatos munkaprogramjaiban biztosítson lehetőséget az európai elektronikus útdíjszedési rendszer megvalósításának felgyorsítását szolgáló projektek finanszírozására;
18. úgy véli, eredménytelennek bizonyult az a megközelítés, hogy a szolgáltatásnyújtást a piac határozza meg, és meg kell vizsgálni azokat a hibákat, amelyek e helyzet kialakulásához vezettek;
19. véleménye szerint az ágazat érintett szereplői – azaz az útdíjszedési szolgáltatók, útkoncessziók, valamint az elektronikus kártyák és ehhez kapcsolódó berendezések gyártói – részéről nincs meg az akarat az EETS bevezetésére, és lehetséges, hogy az érdekelt felek együttműködését kikényszerítő rendeletre van szükség; úgy véli, hogy a Bizottságnak támogató intézkedéseket kell bevezetnie a végső felhasználót szolgáló hatékony úthasználati díjszabás kidolgozása érdekében, különös tekintettel az úthasználati díjszabás szélesebb körben történő jövőbeni alkalmazására;
20. felszólítja a Bizottságot, hogy a különböző tagállamok között folyamatban lévő, a műszaki és szerződéskötési átjárhatóságra irányuló projektek alapján készítsen részletes értékelést, és adott esetben javasoljon a bevált gyakorlatokon alapuló új intézkedéseket;
21. egyetért a Bizottsággal abban, hogy már létezik technológia a kölcsönösen átjárható rendszerek számára;
22. rámutat, hogy számos tagállam az elkövetkező néhány éven belül készen áll az útdíjfizetési rendszerek bevezetésére vagy a meglévő koncessziók meghosszabbítására; annak biztosítására kéri a Bizottságot, hogy e rendszerek tegyenek eleget az átjárhatósági követelményeknek, továbbá az útdíjfizetési rendszerek végrehajtása semmiképpen ne jelentsen hátrányos megkülönböztetést a nem az adott országban élők számára, azaz ne akadályozza a szabad mozgás elvét;
23. felszólítja a tagállamokat és a díjköteles útszakaszok üzemeltetőit, hogy szorosan működjenek együtt a szomszédos országokkal, valamint minden rendelkezésükre álló eszközzel – így többek között a fizetési rendszerek, az úthasználatokat az árakról és az úthasználat feltételeiről tájékoztató eszközök segítségével – támogassák a rendszer bevezetését;
24. mulasztás esetén kötelezettségszegési eljárások indítását szorgalmazza;

2013. június 11., kedd

Közúthasználati díjak: matricák, díjfizetés, kölcsönös átjárhatóság és adatvédelem

25. hangsúlyozza, hogy a tagállamoknak kell eldönteniük, hogy bevezessenek-e úthasználati díjakat vagy sem, és hogy nekik kell meghatározniuk az úthasználati díj összegét, valamint az ő kezükben kell hogy legyen a végső döntés arról, hogy mire költik az úthasználati díjszedésből származó bevételeket;

26. felszólítja a tagállamokat közlekedési hálózatauk továbbfejlesztésére az úthasználati díjszedésből származó bevételek ezen célra történő elkülönítése révén, hogy úthálózatuk a lehető legfenntarthatóbb, leghatékonyabb, legkörnyezetkímélőbb és legbiztonságosabb legyen;

27. elismeri, hogy a tagállamok jelenleg azt tervezik, hogy új típusú gépjárművekre – köztük a könnyű személygépkocsikra – vetnek ki úthasználati díjat, ami miatt még sürgetőbb, hogy a Bizottság bevezessen egy koordinált, kölcsönösen átjárható díjszabási rendszert;

28. a kedvező irányba tett lépésnek tartja, ha az útdíjakat a „felhasználó fizet” elv alapján egyenlőbben alkalmazzák valamennyi járműkategória esetében;

29. felszólítja a tagállamokat, hogy a nemzeti útdíjrendszerek létrehozásakor vegyék figyelembe a határ menti régiók lakosainak sajátos helyzetét; hangsúlyozza, hogy a nemzeti útdíjrendszerek semmilyen megkülönböztető hatással nem járhatnak;

30. sürgeti a Bizottságot és a tagállamokat, hogy az útdíjrendszerekre vonatkozó tervek kidolgozásakor vegyék figyelembe a határ menti régiók sajátos helyzetét, minimálisra csökkentve ezzel a határ menti régiókban élőkre gyakorolt hatást;

31. úgy véli, hogy míg a bevételek előteremtése a tagállamok hatáskörébe tartozik, az Európai Uniónak a távolságalapú díjazási rendszert kell támogatnia a matricás rendszer helyett, mivel az előbbi sokkal méltányosabb, nem diszkriminatív rendszer, az utóbbi a múltban viszont már gondot okozott a hatékonyság és a diszkrimináció tekintetében, és minden lehetséges esetben el kell kerülni;

32. úgy véli, hogy a Bizottságnak az időalapú rendszerek esetében kötelezővé kell tennie, hogy különféle napi, heti, havi és éves arányos díjstruktúrákon alapuló testre szabott matricákat ajánljanak az úthasználóknak, lehetővé téve, hogy a matricát akár 30 nappal az úthasználatot megelőzően beszerezzék, és hogy egyértelműen megadják az adminisztratív díjként felszámított összeget, valamint úgy véli, hogy a Bizottságnak a távolságalapú rendszerek szélesebb körű bevezetését kell támogatnia, szemben az időalapúakkal;

33. úgy véli, hogy bármilyen, az üzemeltetési rendszert és a fogyasztók, valamint mozgásuk adatait megosztó új díjszabási rendszernek szigorúan meg kell felelnie az uniós adatvédelmi szabályozásnak, valamint az adatokat személyteleníteni kell a magánélet védelme érdekében; pragmatikusan közelíti meg az adatvédelmet, és véleménye szerint a szükséges óvintézkedések megléte esetén az adatvédelmi aggályok már nem jelenthetnek akadályt a kölcsönös átjárhatóság területén;

34. sürgeti a Bizottságot, hogy kötelezze a matricákat használó tagállamokat a matricaértékesítés és az információkhoz való hozzáférés jelentős egyszerűsítésére és online fizetési szolgáltatás működtetésére, amely lehetővé teszi a fogyasztók számára a díjaik előzetesen történő online kifizetését egy mindenki számára hozzáférhető felületen az egyetemes tervezés követelményeinek megfelelően;

35. sürgeti a Bizottságot, hogy tegye lehetővé az útdíjszedési és matricás rendszerek esetében a mobiltelefonon keresztüli fizetést;

36. hangsúlyozza egy olyan megfelelő és jól látható jelzés szükségességét, amely tájékoztatja az autósokat a fizetendő összegről; ugyanakkor hangsúlyozza, hogy a pénzbírságokkal és egyéb büntetésekkel kapcsolatos információkat egyértelműen fel kell tüntetni és könnyen hozzáférhetővé kell tenni;

37. elismeri az áru fuvarozó cégek és a kkv-k igényeit, valamint azt az előnyt, amit az európai elektronikus útdíjszedési rendszer jelentene ezen csoportok számára az áruk számára a lehető legversenyképesebb áron való piacra juttatása szempontjából;

2013. június 11., kedd

38. megállapítja, hogy ezek a vállalkozások és kkv-k Európában a gazdasági növekedés és a munkahelyteremtés fontos tényezői, és ezért alapvetőnek tartja, hogy ezeket a vállalkozásokat ne sújtsák szükségtelen többletdíjakkal, hanem valamennyi járműkategória tekintetében horizontálisan a „felhasználó fizet” elvet alkalmazzák;

39. javasolja, hogy a Bizottság hozzon határozott intézkedést azokkal szemben, akik nem hajlandók együttműködni a kölcsönös átjárhatóságra vonatkozó hatályos irányelvvel, mindeközben mérje fel az európai elektronikus útdíjszedési rendszerről, valamint az útdíjszedési rendszerek kölcsönös átjárhatóságáról szóló új jogszabályra irányuló bizottsági javaslat benyújtásának szükségességét;

o

o o

40. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.
