

2015. július 7., kedd

I

(Állásfoglalások, ajánlások és vélemények)

ÁLLÁSFOGLALÁSOK
EURÓPAI PARLAMENT

P8_TA(2015)0246

A multimodális integrált jegyértékesítési rendszer megvalósítása

Az Európai Parlament 2015. július 7-i állásfoglalása a multimodális integrált jegyértékesítési rendszer megvalósításáról Európában (2014/2244(INI))

(2017/C 265/01)

Az Európai Parlament,

- tekintettel az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről szóló 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽¹⁾,
- tekintettel a transzeurópai vasúti rendszer személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló 454/2011/EU bizottsági rendeletre ⁽²⁾,
- tekintettel a személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 1995. október 24-i 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽³⁾,
- tekintettel a „Cselekvési terv az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazásának európai bevezetésére” című bizottsági közleményre (COM(2008)0886),
- tekintettel a Bizottság „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című 2011. évi fehér könyvére (COM(2011)0144),
- tekintettel az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című 2011. december 15-i állásfoglalására ⁽⁴⁾,
- tekintettel a Bizottság „Az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információk, útvonal-tervezési és jegyárúsítási szolgáltatások megvalósításának menetrendje” című szolgálati munkadokumentumára (SWD(2014)0194),
- tekintettel a városi mobilitás cselekvési tervére (COM(2009)0490),
- tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére,
- tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére,

⁽¹⁾ HL L 207., 2010.8.6., 1. o.

⁽²⁾ HL L 123., 2011.5.12., 11. o.

⁽³⁾ HL L 281., 1995.11.23., 31. o.

⁽⁴⁾ HL C 168. E, 2013.6.14., 72. o.

2015. július 7., kedd

- tekintettel eljárási szabályzata 52. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A8-0183/2015),
- A. mivel az erőfeszítések ellenére a 2011. évi fehér könyvben⁽¹⁾ meghatározott – az interoperábilis és multimodális menetrend-tervezési, tájékoztatói és online helyfoglalási, valamint intelligens jegyértékesítési rendszerekkel rendelkező, háztól-házig tartó folytonos, multimodális közlekedésre irányuló – 22. intézkedést még nem sikerült megvalósítani;
- B. mivel a legtöbb utas továbbra is az egyéni közlekedést részesíti előnyben, és az uniós szintű útvonal-tervezési szolgáltatások létrehozása önmagában nem lesz elegendő ahhoz, hogy biztosítsák a különböző közlekedési módok jobb integrációját, az egyes közlekedési módoknak ezért hatékonyabbá, fenntarthatóbbá és felhasználóbarátabbá kellene válniuk, és ehhez többek között a negyedik vasúti csomag elfogadása jelentősen hozzá fog járulni, mivel biztosítani fogja az infrastruktúrához való egyenlő hozzáférést a kisebb üzemeltetők, a kkv-k és az induló vállalkozások számára egyaránt, a légiutasok jogairól szóló rendelet és az európai vízi közlekedési stratégia elfogadását, továbbá az egységes európai égbolt kezdeményezés és a TEN-T kiemelt projektjeinek végrehajtását;
- C. mivel annak ellenére, hogy a Bizottság úgy határozta meg az integrált jegyértékesítési rendszert, hogy az a különböző közlekedési módok kombinációja egyetlen jegyben, ezt a definíciót nem mindig osztják a vállalatok, és egyes szolgáltatók csak arra törekednek, hogy interoperábilis jegyet adjanak ki, ami akadályozza a további fejlesztéseket az ágazatban;
1. megállapítja, hogy az Unió egészére kiterjedő multimodális utazási információk, a határokon átnyúló integrált megközelítést követő útvonal-tervezési és jegyértékesítési szolgáltatások – különösen nagy távolságra történő utazások esetében – választ jelentenek az európai közlekedési ágazat előtt álló főbb kihívásokra, többek között a fenntarthatóság, a multimodalitás, valamennyi közlekedési módot illetően a közlekedésbiztonság javítása, a hatékonyság, a gazdaságosság, a minőségi munkahelyek teremtése és a munkavállalói mobilitás tekintetében, és ily módon egyformán hasznosak a társadalom, a gazdaság, a környezet, a társadalmi kohézió és az idegenforgalom számára;
 2. hangsúlyozza, hogy az uniós szintű integrált multimodális utazási információk, útvonal-tervezési és jegyértékesítési szolgáltatások innovációs lehetőséget kínálnak az európai vállalkozásoknak, különösen a kkv-knak és az induló vállalkozásoknak, és ennélfogva jelentős mértékben hozzájárulnak a globálisan versenyképes európai egységes piachoz és az egységes európai közlekedési térség kiteljesítéséhez;
 3. hangsúlyozza, hogy a polgárok uniós szintű mobilitása az alapvető szabadságok gyakorlásának egyik alapfeltétele, és ezért lehetővé kell tenni számukra, hogy egyszerűbb, magas kényelmi szintet nyújtó háztól-házig tartó folytonos, multimodális közlekedés keretében átfogó, pontos és semleges tájékoztatást kapjanak a multimodális és határokon átnyúló közlekedési kapcsolatokról mind a menetrendeket, mind pedig a csatlakozásokat illetően, valamint hogy a szükséges foglалásokat és fizetéseket elektronikusan végezhessek; üdvözli azokat az ösztönzőket, amelyek arra bátorítják az utasokat, hogy összekapcsolják a különböző rendelkezésre álló közlekedési módokat; megjegyzi, hogy a tagállamok többségében még mindig nincs lehetőség arra, hogy a nemzeti és az Unión belüli határokon átnyúló utazásokra az interneten vagy mobil alkalmazásokon keresztül vásároljanak jegyet; azon a véleményen van, hogy a területi alapú tartalomkorlátozást nem szabad megengedni;
 4. hangsúlyozza, hogy a felhasználók számára fontos, hogy egy multimodális útra egyetlen jegyet kapjanak, és hogy a multimodális közlekedési és forgalmi adatokhoz való igazságos és egyenlő hozzáférés lehetővé tételét és ezáltal az utasok átfogó, könnyen hozzáférhető, semleges, megbízható és valós idejű tájékoztatását az integrált jegyértékesítési rendszerek előfeltételének tekinti, továbbá hangsúlyozza, hogy az ezzel kapcsolatos intézkedések méltányosságának biztosítása érdekében elsődleges fontosságú, hogy azokat minden közlekedési mód esetében a külső költségek internalizálása, valamint a különböző közlekedési módok környezeti teljesítményéről szóló információ kísérelje;
 5. megjegyzi, hogy a fogyasztók számára mindig átlátható információkat kell adni a díjszabásról; ezért hangsúlyozza, hogy a helyfoglalási és fizetési rendszereknek egyértelműen meg kell adniuk a kiválasztott utazás menetdíjának teljes árát, beleértve az olyan kötelező elemeket is, mint az adók és az illetékek; hangsúlyozza az innovatív, információs technológiákra épülő platformok fontosságát, amelyek összességükben csökkentik a foglalási és tranzakciós költségeket, és kiemeli annak fontosságát, hogy többféle fizetési lehetőséget biztosítsanak a menetjegyek megvásárlására; felszólítja az Uniót és a tagállamokat, hogy tegyenek többet a tömegközlekedési szolgáltatásokért történő, hitelkártyával vagy más ésszerű fizetési módok használatával történő fizetés esetén felszámított díjak korlátozása érdekében;
 6. hangsúlyozza, hogy az adatrétegek inkompatibilitása és inkonzisztenciája, valamint az adatformátumok és adatcsere-protokollok sokfélesége és interoperabilitásuk hiánya aláássa az integrált multimodális információk, útvonal-tervezési és jegyértékesítési szolgáltatások létezését az Európai Unióban, és többletköltségeket okoz; felhívja a Bizottságot annak biztosítására, hogy minden szabályozási intézkedés tartson lépést a közlekedési ágazatban bekövetkező gyors fejlődéssel, és hogy az intézkedések ne eredményezzenek fölösleges terhet;

⁽¹⁾ „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” (COM(2011)0144).

2015. július 7., kedd

7. üdvözli az állami és a magánszektorban az útvonal-tervezési szolgáltatások, valamint az ezekhez szükséges nyílt szabványok és interfészek bevezetésére irányuló törekvéseit, megjegyzi azonban, hogy ezek a szolgáltatások gyakran csupán regionális vagy országos lefedettségűek és csak ritkán multimodálisak; felhív ezért arra, hogy első lépésként a közlekedési szolgáltatók és az útvonal-tervezési szolgáltatók építsenek a meglévő szinergiákra, és fordítsanak nagyobb figyelmet a megfelelően kialakított jegyvásárlási rendszerekkel párosuló, multimodális, határokon átnyúló útvonal-tervezési szolgáltatások biztosítására, különös tekintettel arra, hogy a szolgáltatásokat milyen nyelven nyújtják, figyelembe véve a kisebbségi nyelvek használatát, valamint a távolsági és helyi közlekedés összekapcsolására, beleértve az utazás első és utolsó szakaszát, azáltal, hogy továbbfejlesztik a különböző rendszereket azok interoperabilitásának kialakítása, valamint a közöttük levő kommunikáció lehetővé tétele érdekében; felhívja a Bizottságot, hogy kísérleti projektként használja fel a TEN-T folyosókat az utasforgalom, valamint a multimodális információs, útvonal-tervezési és jegyértékesítési szolgáltatások lehetőségeinek azonosítására;

8. kéri az Európai Bizottságot, hogy hozzon létre egy adattárat, amely a helyi, regionális vagy nemzeti szinten végrehajtott projektek során alkalmazott bevált gyakorlatokat tartalmazza, amelyek a projektek európai szintű végrehajtásának alapjául szolgálhatnak;

9. hangsúlyozza, hogy a multimodális integrált jegyértékesítési rendszereket használó, könnyű és kényelmes vásárlás több utast fog vonzani a tömegközlekedéshez, ami növeli az utasok elégedettségét, és hasznot jelent a tömegközlekedési vállalatoknak;

10. felhívja a Bizottságot, hogy az integrált multimodális jegyértékesítés tekintetében tegye meg a szükséges intézkedéseket egy egyértelmű keretrendszer megteremtése érdekében, amely támogatja és előmozdítja az érdekelt felek és az illetékes hatóságok erőfeszítéseit, a már megkötött megállapodásokat és a kínált termékek és szolgáltatások innovatív jellegét, valamint abban az esetben, ha 2020-ig nem történik jelentős előrelépés az integrált, interoperabilis, multimodális, határokon átnyúló, jegyértékesítési rendszerek megteremtése tekintetében, felhívja a Bizottságot, hogy építve a már elért előrelépésre és a már bevezetett önkéntes kezdeményezésekre, minimumszabályok és ütemterv megállapításával hozzon jogalkotási intézkedéseket;

11. az utazás első és utolsó szakasza tekintetében kiemeli a helyi és regionális hatóságok aktív szerepét és felelősségét; elengedhetetlennek tartja, hogy bevonják őket az egyes intézkedések végrehajtásába, működésük felügyeletébe, valamint az egész rendszer hatékony működésének biztosításába; a fentieket figyelembe véve felszólítja a tagállamok illetékes hatóságait, hogy

- a közlekedési ágazat képviselőivel szoros együttműködésben legkésőbb 2020-ig hozzanak létre aktualizált nemzeti menetrend- és menetdíj-információs rendszereket, amelyek nyitott interfészek alapján összekapcsolják a magán- és állami társaságok által regionális és helyi szinten üzemeltetett városi tömegközlekedési járatokkal kapcsolatos utazási adatokat, és hogy ezeket a rendszereket a továbbiakban is rendszeresen frissítsék;
- gondoskodjanak arról, hogy legkésőbb 2020-ig minden helyi tömegközlekedési eszközt a szállítási eszköz helyzetével kapcsolatban valós idejű tájékoztatás nyújtására szolgáló, intelligens rendszerekkel szereljék fel, és e rendszereket vegyék fel a közbeszerzési feltételek közé;
- legkésőbb 2024-ig rendelkezzenek a nemzeti menetrend- és menetdíj-információs rendszerek, illetve a helyi tömegközlekedési vállalatok menetrendjeivel kapcsolatos valós idejű tájékoztatás határokon átnyúló, nyitott interfészek alapján történő összekapcsolásáról, és ezeknek a hozzáférhetővé tételéről az üzemeltetők, az útvonal-tervezési szolgáltatók és a fogyasztók számára;

12. oszítja a Bizottság azon nézetét, miszerint minden információs, útvonal-tervezési és jegyértékesítési szolgáltató részére – ideértve a kkv-kat és az induló vállalkozásokat is – tisztességes, nyitott és egyenlő hozzáférést kell biztosítani minden multimodális, valós idejű közlekedési és utazási adatahoz annak érdekében, hogy megvalósíthatók legyenek az uniós szintű multimodális utazási információs, útvonal-tervezési és jegyértékesítési szolgáltatások, továbbá egy olyan javaslat benyújtására kéri a Bizottságot, amely arra kötelezi az összes szolgáltatót, hogy tisztességes és egyenlő feltételek mellett bocsássonak rendelkezésre az átfogóbb szolgáltatásnyújtás biztosításához szükséges minden adatot, hogy az utasoknak valódi és hozzáférhető választási lehetősége legyen a leginkább fenntartható, a legkedvezőbb árú és a leggyorsabb összeköttetéseket illetően anélkül, hogy ez veszélyeztetné az érintett szereplők gazdasági érdekeit;

13. hangsúlyozza, hogy az Unió versenypolitikájával összhangban a Bizottság feladata, hogy megvizsgálja és elhárítsa a multimodális információs szolgáltatók és menetjegy-értékesítők általi információmonopolizálás esetleges veszélyét; hozzáteszi, hogy a Bizottságnak ügyelnie kell arra is, hogy az elektronikus jegyértékesítési szolgáltatásra szánt ellentételezés felosztása ne érintse kedvezőtlenül az utasszállítást végző vállalkozásokat;

2015. július 7., kedd

14. sürgeti egy párbeszédet célzó platform létrehozását a közlekedési ágazat és az illetékes hatóságok összes helyi, regionális, nemzeti és európai képviselőjének részvételével, annak érdekében, hogy gyakorlati megoldásokat dolgozzanak ki az interoperábilis elektronikus menetjegy-rendszerek uniós szintű fokozatos bevezetésére az utazás teljes folyamatát figyelembe véve – a tervezéstől kezdve egészen a jegyvásárlásig –, a menetjegyek értékesítéséből származó bevételek arányos elosztásával kapcsolatos problémák azonosítására és orvoslására, valamint a szerződő felek közötti viták esetén a terhek megosztásának problémájára; úgy véli, hogy e megoldásokat piaci alapon kell kidolgozni, anélkül, hogy aránytalan költségekkel terheljék az üzemeltetőket és az utasokat; felhívja a Bizottságot, hogy az uniós társfinanszírozáson keresztül határozottan támogassa ezen a területen a transzeurópai távközlési és közlekedési hálózatok közötti szinergiákat;

15. rámutat arra, hogy az európai utasjogok korlátozottak abban az értelemben, hogy külön alkalmazandók az egyes személyszállítási szerződésekre, azonban, ha egy utazás határokon átnyúló szakaszokat vagy több közlekedési módot tartalmaz, a szokásos módon nem garantálhatók, ezért sürgeti a Bizottságot, hogy válaszoljon a Parlamentnek a 2011. évi fehér könyvre vonatkozó állásfoglalásában ⁽¹⁾ foglalt, arra irányuló kérésére, hogy dolgozzák ki a minden közlekedési módot lefedő utasjogi chartát, és a Bizottság 2017 végéig terjesszen elő a chartára vonatkozó javaslatot, külön fejezetet szentelve a multimodális utazásnak, amely a multimodális utazással összefüggésben biztosítja az utasjogok egyértelmű és átlátható védelmét, figyelembe véve az egyes közlekedési módok és az integrált multimodális jegyértékesítés sajátosságait;

16. hangsúlyozza, hogy a társadalmi mobilitás szempontjából – és figyelembe véve Európában a demográfiai változásokat – döntő fontosságú a közlekedési eszközök akadálymentes megközelíthetősége, és kéri, hogy az információhoz való hozzáférés, a jegykibocsátás, a foglalási és fizetési rendszerek tekintetében fokozottan vegyék figyelembe a fogyatékos és/vagy korlátozott mozgásképességű személyek utazás előtt és alatt felmerülő igényeit, valamint az idősebb emberek sajátos szükségleteit, többek között a kerekes székes helyek foglalásának lehetőségét is; üdvözli a Bizottság európai akadálymentesítési intézkedéscsomagra irányuló úttervét és az arra irányuló jogalkotási fellépés lehetőségét, hogy eltávolítsák a fogyatékossgal élő személyek előtt álló gazdasági és társadalmi akadályokat; sürgeti a Bizottságot, hogy az akadálymentesítés javítására irányuló erőfeszítéseinek részeként küzdje le a közlekedés terén meglévő akadályokat;

17. hangsúlyozza a különböző ármegellapítási minták és fizetési opciók fenntartásának fontosságát, hogy bizonyos társadalmi csoportok (munkanélküliek, nyugdíjasok, diákok, nagy családok, alacsony jövedelműek és más hátrányos helyzetű társadalmi csoportok) élvezhessék a multimodális európai uniós jegyrendszerek előnyeit;

18. megjegyzi, hogy a multimodális közlekedési információs rendszereknek felhasználóbaráttnak kell lenniük, és ezért naprakész térkép- és földrajzi adatokkal kell kiegészíteni azokat;

19. kéri, hogy továbbra is támogassák az érdekelt feleket innovatív megoldások megtalálásában, és ezért szorgalmazza, hogy a megfelelő uniós finanszírozási lehetőségeket, például a Horizont 2020 program keretében tartozó 4. Shift2Rail innovációs programot és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközt, valamint a strukturális alapokat ne csak megőrizték, hanem bővítsék is ki; sürgeti az Európai Beruházási Bankot, hogy e tekintetben megfelelően használja ki az Európai Stratégiai Beruházási Alapot;

20. felkéri a Bizottságot, hogy rendszeres értékelés mellett tegyen közzé egy könnyen elérhető listát a multimodális integrált jegyrendszerre irányuló, uniós társfinanszírozású projektekről;

21. hangsúlyozza, hogy a globális navigációs műholdrendszer (GNSS) és különösen az európai műholdas navigációs rendszer (Galileo) nélkülözhetetlen szerepet tölt be a dinamikus adatok gyűjtésében, amelyen keresztül az utasok az utazás megkezdése előtt, illetve az utazás alatt is tájékozódhatnak az esetleges fennakadásokról és az alternatív utazási lehetőségekről; hangsúlyozza, hogy a műholdas rendszerek előnyeit mindig össze kell hangolni a kielégítő mértékű adatvédelemmel;

22. rámutat, hogy a városi térségekben csökkenteni kell a közlekedési terheket és a légszennyezést, valamint kéri, hogy vezessenek be a fenntartható közlekedési módok használatára ösztönző kezdeményezéseket Európa-szerte, és e célból az utazási információs és útvonal-tervezési szolgáltatások terjedjenek ki a közös autóhasználat, a telekocsi, illetve a „parkolj és utazz” (P+R) rendszerekkel, a kerékpár-kölcsönzési rendszerekkel, a biciklisávokkal és a gyalogos közlekedéssel kapcsolatos információkra is;

⁽¹⁾ Az Európai Parlament 2011. december 15-i állásfoglalása az egységes európai közlekedési térség megvalósításához vezető úttervről – Egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé (HL C 168. E, 2013.6.14., 72. o.).

2015. július 7., kedd

23. üdvözlí, hogy a városokban és más városi térségekben egyre nagyobb mértékben érhetőek el integrált elektronikus jegyárusítási rendszerek, mint például a különböző közlekedési módokon, határon átkelő utazásokra is használható inkluzív digitális „intelligens kártyás” technológiák, de hangsúlyozza, hogy a technikai megoldásokat a piacra kell bízni, nem pedig európai szinten előírni;

24. megjegyzi, hogy az állandó jó minőségű hálózati kapcsolatok egy olyan utasbarát intelligens rendszer létrehozásának előfeltételeit jelentik, amely képes valós idejű dinamikus információt nyújtani a közlekedési helyzetről; felhívja ezért a Bizottságot, hogy az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközön, az Horizont 2020 programon, az Európai Stratégiai Beruházási Alapon és más idevágó finanszírozási eszközön keresztül kezelje kiemelten az ingyenes vagy alacsony költségű nagysebességű digitális infrastruktúrák széles körű elérhetőségének elősegítését, ösztönzését és támogatását valamennyi közlekedési módon és közlekedési csomóponton;

25. hangsúlyozza az adatvédelem jelentőségét; sürgeti a 95/46/EK irányelvnek való megfelelést, és egyértelmű feltételeket szorgalmaz az adatok – különösen a személyes adatok – felhasználásával és továbbításával kapcsolatban, amelyeket kizárólag névtelenül és csak az intermodális jegyárusítás elősegítése céljából szabad feldolgozni és felhasználni; vázolja, hogy a mobil- és internetes alkalmazásokon keresztül történő jegyvásárlást és -fizetést elsősorban a rendszerben való regisztrációs kötelezettség nélkül kell rendelkezésre bocsátani;

26. hangsúlyozza az útvonal-tervezés, a hozzáférhető multimodális információk és az egyértelmű, átlátható, digitális online platformokon keresztül történő jegyárusítás fontosságát és azt, hogy az Unión belül más országba történő utazáskor jobb tömegközlekedési hozzáférésre van szükség, továbbá ösztönözni kell a fenntartható fuvarozási szolgáltatások korszerűsítését, hogy az EU-ból és azon kívülről érkező látogatók számára vonzó legyen, mivel ez az egész utazástervezést megkönnyíti; hangsúlyozza emellett, hogy az integrált jegyrendszer azzal a kedvező hatással is járhat, hogy a régiók között jobb összeköttetéseket jelent, különösen a legtovább eső régiók – így a legkülső régiók – vonatkozásában;

27. hangsúlyozza, hogy szélesebb körben és jobban kell népszerűsíteni és bemutatni azt a több száz multimodális útvonaltervezőt, amelyek az Unióban már rendelkezésre állnak a városokban, a régiókban és a nemzeti szinten;

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