

2015. szeptember 9., szerda

P8_TA(2015)0310

A közlekedésről szóló 2011. évi fehér könyv végrehajtása**Az Európai Parlament 2015. szeptember 9-i állásfoglalása a közlekedésről szóló 2011. évi fehér könyv végrehajtásáról: számvetés és a fenntartható mobilitás felé vezető út (2015/2005(INI))**

(2017/C 316/16)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottságnak az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című fehér könyvére (COM(2011)0144),
- tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság által 2015. március 17-én tartott „fehér könyv a közlekedésről – Számvetés és a fenntartható mobilitás felé vezető út” című nyilvános meghallgatásra,
- tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2015. április 22-i, „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Előrehaladás és kihívások” című véleményére,
- tekintettel az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című, 2011. december 15-i állásfoglalására ⁽¹⁾,
- tekintettel a közlekedés fenntartható jövőjéről szóló, 2010. július 6-i állásfoglalására ⁽²⁾,
- tekintettel a „Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára” című, 2007. július 12-i állásfoglalására ⁽³⁾,
- tekintettel az „Európai közlekedéspolitika 2010-ig: ideje dönteni” című bizottsági fehér könyvről szóló, 2003. február 12-i állásfoglalására ⁽⁴⁾,
- tekintettel az „Európai közlekedéspolitika 2010-ig: ideje dönteni” című bizottsági fehér könyvre (COM(2001)0370),
- tekintettel a közlegő, 2015. decemberi párizsi éghajlat-változási konferenciára (COP21),
- tekintettel az energiaunióra vonatkozó csomagra és annak „A stabil és alkalmazkodóképes energiaunió és az előrettekintő éghajlat-politika keretstratégiája” című közleményére (COM(2015)0080),
- tekintettel a 2030-ig tartó időszakra vonatkozó éghajlat- és energiapolitikai keretről szóló, 2014. október 23–24-i európai tanácsi következtetésekre,
- tekintettel a Bizottság „Európai digitális egységes piaci stratégia” című közleményére (COM(2015)0192),
- tekintettel a Bizottság „Együtt a versenyképes és erőforrás-hatékony városi mobilitás felé” című közleményére (COM(2013)0913),
- tekintettel a 2011 és 2020 közötti európai közúti közlekedésbiztonságról szóló, 2011. szeptember 27-i állásfoglalására ⁽⁵⁾,
- tekintettel eljárási szabályzata 52. cikkére,

⁽¹⁾ HL C 168. E, 2013.6.14., 72. o.⁽²⁾ HL C 351. E, 2011.12.2., 13. o.⁽³⁾ HL C 175. E, 2008.7.10., 556. o.⁽⁴⁾ HL C 43. E, 2004.2.19., 250. o.⁽⁵⁾ HL C 56. E, 2013.2.26., 54. o.

2015. szeptember 9., szerda

- tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A8-0246/2015),
- A. mivel a közlekedésről szóló fehér könyv nagyra törő ütemtervet állít fel az európai közlekedési rendszer átalakítására és egy tényleges egységes európai közlekedési térség létrehozására;
- B. mivel a mintegy 10 millió ember munkáját és a GDP 5 %-át biztosító közlekedési ágazat az unió gazdaságának hajtóerejét képezi, és a jövőben is élen kell járnia a további gazdasági növekedés és a munkahelyteremtés ösztönzésében, valamint a versenyképesség, a fenntartható fejlődés és a területi kohézió előmozdításában;
- C. mivel a közlekedés terén Európa a gyártási és a szállítási műveletek tekintetében egyaránt világvezető, és létfontosságú az európai közlekedés folyamatos fejlesztése, az újabb beruházások, valamint a közlekedés fenntartható módon történő megújulása a világszintű technológiai vezető szerep megtartása érdekében, valamint azért, hogy továbbra is világszerte exportálhassa szabványait és az ágazat fenntarthassa versenyképességét valamennyi közlekedési mód tekintetében a globális gazdaságban, amelyet egyre inkább az új szereplők és új üzleti modellek megjelenése jellemez;
- D. mivel a digitalizáció, a városiasodás, a globalizáció és a demográfiai változás eredményeként társadalmi feltételeink is folyamatosan változnak, és olyan átállásra van szükségünk a jelenlegi közlekedéspolitikai paradigmák tekintetében, amely lehetővé teszi a jövő kihívásainak leküzdését;
- E. mivel a közlekedés alapvető fontosságú az emberek, az áruk és a szolgáltatások szabad mozgásához, amelyre az egységes piac épül, és a szabad mozgás egyszerre az európai integráció erőteljes motorja, valamint az európai ipar és kereskedelem teljesítményének kulcstényezője;
- F. mivel a közlekedés továbbra is csaknem teljes egészében függ a fosszilis üzemanyagoktól, és ez az egyetlen ágazat, amelyben az üvegházhatású gázok kibocsátása az elmúlt 25 évben nőtt, és ha a közelmúltban nem következik be gazdasági visszaesés, akkor e kibocsátás még tetemesebb lehetett volna;
- G. mivel sürgősen javítani kell a közlekedési rendszer energiahatékonyágát és fenntarthatóságát, valamint költséghatékony módon csökkenteni az olaj- és fosszilis energiaforrásoktól való függőségét, versenyképességének feláldozása és mobilitásának megnyirbálása nélkül, összhangban a fehér könyvben kitűzött célokkal;
- H. mivel a fejlett – különösen a hulladékgazdálkodási hierarchiának ⁽¹⁾ megfelelő feldolgozásból származó hulladékból és maradékanyagokból előállított – fenntartható bioüzemanyagok kihatásatlan lehetőségeket rejtnek magukban az európai közlekedési rendszer olajfüggőségének csökkentése és a közlekedési ágazatból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás mérséklése tekintetében;
- I. mivel alapvetően fontos a transzeurópai közlekedési hálózatoknak (TEN-T) a megállapodott időkereteken belüli sikeres fejlesztése, az összes uniós régió közlekedési hálózatainak tényleges összekötése a földrajzi értelemben vett peremterületeknek az Unió központjához történő kapcsolásával, valamint az infrastruktúra fejlettségi szintje és karbantartása terén mutatkozó egyenlőtlenségek felszámolása, különösen az Unió keleti és nyugati részei között;
- J. mivel a közlekedési infrastruktúrába való beruházások kedvezően hatnak a gazdasági növekedésre, a munkahelyteremtésre és a kereskedelemre, és ezért fel kell számolni a közlekedési infrastruktúrába történő magánberuházások előtti akadályokat;
- K. mivel a közlekedési infrastruktúra általában hosszú távú finanszírozást igényel, és mivel a jogalkotók, a projektfejlesztők és a pénzügyi ágazat részéről mutatkozó bizalomhiány miatt a közelmúltban visszaesett a beruházások szintje;

⁽¹⁾ A hulladékokról és egyes irányelvek hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. november 19-i 2008/98/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 4. cikkének megfelelően.

2015. szeptember 9., szerda

- L. mivel Unió-szerte sok éven át alulfinanszírozott területet képviselt a tömegközlekedési infrastruktúra, és mivel a gyalogosokat, az időseket és a mozgáskorlátozott utasokat szolgáló létesítmények javítása az Unió céljai közé tartozik, és további forrásokat tesz szükségessé;
- M. mivel a fehér könyvnek egyik fő célkitűzéseként az embereket, illetve az őket utasként megillető jogokat kell a közlekedéspolitikai középpontjába állítania;
- N. mivel az innovációnak és az intelligens közlekedési rendszereknek központi szerepet kell játszaniuk a mindenki számára hozzáférhető, korszerű, hatékony, fenntartható és interoperábilis európai közlekedési rendszerben;
- O. mivel a multimodális hálózatok, valamint a különböző közlekedési módok és szolgáltatások integrálása kedvezően hathatnak a személyszállítási és a teherfuvarozási összeköttetések javítására és hatékonyabbá tételére, segítve a széndioxid és egyéb káros anyagok kibocsátásának csökkentését;
- P. mivel egy valóban egységes európai közlekedési térség létrehozása nem lesz lehetséges az uniós jogszabályok tagállamokban történő hatékony végrehajtása és – adott esetben – a jogi egyértelműség és a jobb jogérvényesülés biztosítását szolgáló, meglévő szabályozási keret egyszerűsítése nélkül;
- Q. mivel fel kell számolni mindazokat a fennmaradó akadályokat, műszaki összeférhetetlenséget és nehézkes közigazgatási eljárásokat, amelyek gátat vetnek a maradéktalanul integrált közlekedési rendszer kiépítésének, valamint ellenezni kell minden olyan új tagállami intézkedést, amely akadályozza az áruk és szolgáltatások szabad mozgását;
- R. mivel a piac további megnyitásának együtt kell járnia minőségi munkahelyek és megfelelő munkakörülmények, valamint magas színvonalú szolgáltatások és tisztességes verseny biztosításával valamennyi tagállamban;
- S. mivel az Európai Bizottság legutóbbi, „Közúti közlekedésbiztonság az Európai Unióban” című jelentéséből ⁽¹⁾ az derül ki, hogy 2014-ben a közlekedési balesetek halálos áldozatainak száma Európában 1 %-kal csökkent, ami jelentősen alacsonyabb érték, mint az előző években (2012–2013) mért 8 %;

A fehér könyv végrehajtása és félidős felülvizsgálata

1. üdvözli, hogy a Bizottság a fehér könyv félidős felülvizsgálatát tervezi azzal a céllal, hogy értékelje az elért előrehaladást és további fellépésekre tegyen javaslatot a kitűzött célok elérése érdekében; úgy véli, hogy – jóllehet a fehér könyv elfogadása óta foganatosított számos politikai intézkedés esetében még túl korai a hatások maradéktalan felmérése –, a számvetésre szükség van ahhoz, hogy át lehessen tekinteni a mellékletben felsorolt 40 kezdeményezés és 131 intézkedési referenciapont megvalósulásának aktuális helyzetét;
2. ismételten kifejezésre juttatja, hogy támogatja a fehér könyvben kitűzött célokat, valamint a versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer megteremtésére irányuló 10 célt; amelyek teljesítménymutatóként szolgálnak az üvegházhatású gázok kibocsátásának célul kitűzött 60 %-os csökkentéséhez; hangsúlyozza, hogy a félidős felülvizsgálat során legalább fenn kell tartani a 2011-ben kitűzött nagyra törő célokat, valamint konkrét, megvalósítható és bizonyítékokon alapuló intézkedésekre és kezdeményezésekre kell javaslatot tenni az e célok elérésére irányuló erőfeszítések fokozása, felgyorsítása és egyszerűsítése érdekében; kéri a Bizottságtól, hogy értékelje, milyen mértékben elégségesek a fehér könyvben felsorolt intézkedések a fehér könyv átfogó célkitűzéseinek megvalósításához, és hogy tegyen javaslatot további jogi intézkedésekre;
3. felhívja a Bizottságot, hogy a Parlament 2030-ig tartó időszakra vonatkozó éghajlat- és energiapolitikai keretről szóló, 2014. február 5-i állásfoglalásával ⁽²⁾, valamint az Európai Tanács 2030-ig tartó időszakra vonatkozó éghajlat- és energiapolitikai keretről szóló, 2014. október 23–24-i következtetéseivel összhangban frissítse a fehér könyvben foglalt kibocsátási célkitűzéseit, illetve javasoljon intézkedéseket a közlekedésből származó kibocsátások további csökkentésére annak érdekében, hogy segítsen a tagállamoknak elérni az általános „kötelezően megvalósítandó uniós célt az üvegházhatású gázok belföldi kibocsátásának az 1990-es szinthez képest legalább 40 %-kal történő csökkentésére” (oly módon, hogy a 2005-ös szinthez képest 2030-ra az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerben részt vevő ágazatok 43 %-os, az azon kívüli ágazatok pedig 30 %-os csökkentést érjenek el);

⁽¹⁾ Az Európai Bizottság „Közúti közlekedésbiztonság az Európai Unióban” című, 2015. márciusi jelentése.

⁽²⁾ Elfogadott szövegek, P7_TA(2014)0094.

2015. szeptember 9., szerda

4. hangsúlyozza, hogy a 2030-ra kitűzött, a közlekedésből származó ÜHG-kibocsátáscsökkentési célkitűzést olyan szinten kell meghatározni, amely lehetővé teszi a fehér könyv azon hosszú távú célkitűzésének elérését, miszerint a közlekedésből származó ÜHG-kibocsátást 2050-re legalább 60 %-kal csökkenti; ezzel kapcsolatban felhívja a Bizottságot, hogy terjesszen elő a közlekedés dekarbonizációjára irányuló átfogó stratégiáról szóló javaslatot;

Általános elvek: modális váltás és komodalitás

5. hangsúlyozza, hogy az európai fenntartható mobilitási politikának a politikai eszközök széles tárházának kell épülnie annak érdekében, hogy költséghatékony módon át lehessen állni a legkevésbé szennyező és leginkább erőforrás-hatékony közlekedési módokra; rámutat, hogy a közlekedési módok közötti egyensúly megváltoztatása nem önmagában való cél, hanem a mobilitást el kell választani a jelenlegi közlekedési rendszer káros hatásaitól, mint például a forgalmi torlódás, a levegőszennyezés, a zaj, a balesetek és az éghajlatváltozás; elismeri, hogy a modális váltás politikája ezidáig nem hozott kielégítő eredményt; hangsúlyozza, hogy valamennyi közlekedési módot optimalizálni kell, valamint környezetbarátabbá, biztonságosabbá és energiahatékonyabbá kell tenni mind a mobilitás, mind a környezetvédelem magas színvonalának elérése érdekében;

6. úgy véli, hogy az utasszállítás és a teherfuvarozás fejlődése erősen függ a különböző közlekedési módok hatékony kihasználásától, és hogy az európai közlekedési politikának ezért a hatékony komodalitáson kell alapulnia, lehetőség szerint elsőbbségben részesítve a leginkább energiahatékony és fenntartható közlekedési módok alkalmazását; úgy véli, hogy ez a különböző közlekedési módok közötti optimális egyensúly helyreállításához vezet majd, biztosítja a közlekedési módokon belüli és azok közötti átjárhatóságot, támogatja a fenntarthatóbb közlekedési és logisztikai láncokat, továbbá elősegíti a forgalom zökkenőmentes áramlását a módok és csomópontok között;

Korszerű infrastruktúra és intelligens finanszírozás

7. kéri a Bizottságot, hogy terjesszen elő a külső költségek internalizálására vonatkozó javaslatokat a teherfuvarozás és a személyszállítás valamennyi módjára kiterjedően, közös, következetes és átlátható uniós módszertant alkalmazva, és figyelembe véve az egyes módok sajátos jellemzőit, többek között a már internalizált externáliák átfogó elemzését, elkerülendő a kettős adóztatást; kézzelfogható intézkedéseket kér a „használó fizet” és a „szennyező fizet” elvek – többek között iránymutatások és bevált gyakorlatok révén történő – szélesebb körű alkalmazásának biztosítása érdekében, valamint a közlekedési módok közötti egyenlő versenyfeltételek biztosítását az adott esetben a környezetvédelmi szempontból káros adótámogatások eltörlésével, az összes uniós régió versenyképességének fenntartása mellett;

8. felhívja a Bizottságot, hogy állapítson meg egy olyan általános keretet a személygépkocsik, illetve a könnyű haszongépjárművek nemzeti közúthasználati díjszabásaira vonatkozóan, amelynek megkülönböztetéstől mentesnek kell lennie a harmadik országok állampolgáira vonatkozóan és elsőbbséget kell biztosítani a távolságalapú díjszabás számára; felkéri a tagállamokat, hogy az infrastruktúra-használati díjából származó bevételt különítsék el a biztonságos közlekedési infrastruktúra kiépítésére és fenntartására, valamint a közlekedéssel kapcsolatos környezetvédelmi problémák mérséklésére;

9. hangsúlyozza, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat teljes kiépítése továbbra is a fenntarthatóbb, hatékony és gördülékeny multimodális közlekedési rendszer létrehozásához, valamint a teherfuvarozásra és a személyszállításra használt közlekedési eszközök kiegyensúlyozottabb megoszlásához szükséges előfeltételek egyike; hangsúlyozza, hogy az uniós finanszírozásban részesíthető projektek kiválasztásakor a figyelmet a kilenc európai törzshálózati folyosóra, a hiányzó összeköttetések pótlására, különösen a határokon átnyúló szakaszokra, a szűk keresztmetszetek eltávolítására, a meglévő infrastruktúra felújítására, innovatív közlekedési megoldásokra, az átjárhatóságra, valamint multimodális állomások és városi csomópontok kifejlesztésére kell összpontosítani; nagyobb hangsúlyt kell fektetnie továbbá az európai hozzáadott értékre, a peremterületekkel, szigetekkel, hegyvidéki és távoli régiókkal való összeköttetés infrastrukturális fejlesztésére, valamint a transzeurópai közlekedési hálózatnak a szomszédos és a tagjelölt országok infrastrukturális hálózataival történő összekapcsolási projektjeinek támogatására;

10. úgy véli, hogy az uniós finanszírozásnak a TEN-T törzshálózat 2030-ig történő befejezéséhez szükséges tényleges beruházási igényt kell tükröznie, és hogy az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköznek és más finanszírozási eszközöknek a transzeurópai közlekedési hálózat és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz iránymutatásainak követelményeit követő közlekedési infrastruktúrába történő beruházást kell ösztönözniük, elsőbbséget biztosítva a fenntartható közlekedési eszközöknek, úgy mint a vasútnak, a belvízi szállításnak, illetve a rövid távú tengeri fuvarozásnak; hangsúlyozza, hogy a társfinanszírozásban részesített projekteknek tükrözniük kell, hogy olyan infrastruktúrára van szükség, amely a versenyképesség, illetve a gazdasági, társadalmi és területi kohézió szempontjából kedvez az Uniónak, valamint amely a lehető legkisebbre csökkenti a környezetre gyakorolt hatást, ellenálló az éghajlatváltozás esetleges következményeivel szemben, és emellett garantálja a felhasználók egészségét és biztonságát;

2015. szeptember 9., szerda

11. kéri az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz pénzügyi forrásainak drasztikus növelését, valamint a transznacionális közlekedéstervezés és infrastruktúrafinanszírozás előkészítésének, végrehajtásának és finanszírozásának vonatkozásában az európai hatáskörök bővítését;

12. hangsúlyozza, hogy a közúti infrastruktúra minősége – amely közvetlen hatással van a közúti közlekedés biztonságára – Unió-szerte jelentős különbségeket mutat, és a tagállamokban a közúti baleseti halálozások több mint 90 %-a városi és vidéki közutakon következnek be; hangsúlyozza, hogy különféle uniós szakpolitikák és eszközök révén elő kell mozdítani az ilyen típusú infrastruktúra hatékony finanszírozását, különösen a kohéziós országokban; hangsúlyozza egyúttal a meglévő infrastruktúra – többek között a másodrendű úthálózat – megfelelő karbantartásának szükségességét is;

13. hangsúlyozza, hogy a Jean-Claude Juncker által meghirdetett európai beruházási terv részeként a Bizottság által javasolt Európai Stratégiai Beruházási Alap felhasználása során a fenntartható közlekedést és a magas társadalmi, gazdasági és környezeti értéket létrehozó, alapvető fontosságú infrastrukturális projekteknek kell elsőbbséget biztosítani, valamint minőségi munkahelyteremtést, hosszú távú növekedést, versenyképességet, innovációt és területi kohéziót – többek között fenntartható városi és vasúti projekteket – előmozdító projekteket kell megcélozni az uniós közlekedéspolitikai célokkal és jogszabályokkal összhangban (TEN-T iránymutatások, Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz); ezzel összefüggésben több figyelmet és gyakoribb alkalmazást érdemelnek az olyan új finanszírozási módok, mint a köz- és magánszféra közötti partnerségek és koncessziók; hangsúlyozza, hogy az Európai Stratégiai Beruházási Alap által finanszírozott projektek kiválasztási folyamatának – amelybe be kell vonni az állami és a magánszektor érintett szereplőit – átláthatónak kell lennie;

14. hangsúlyozza, hogy az Európai Stratégiai Beruházási Alapot elsődlegesen az uniós költségvetés nem elkülönített forrásaiból kell finanszírozni, és csak végső esetben azokból az összegekből, melyeket a 2014–2020 közötti időszakra szóló többéves pénzügyi keret 1A fejezete alá tartozó programok nem használtak fel; hangsúlyozza, hogy a garanciaalap finanszírozását a többéves pénzügyi keret félidős felülvizsgálatának keretében át kell tekinteni, valamint a különböző programok teljesítési és végrehajtási arányainak elemzése alapján alternatív finanszírozási lehetőségeket kell meghatározni a pénzeszközök 2016–2020 közötti időszakra szóló 1A fejezetből történő átcsoportosításának lehető legnagyobb mértékű minimalizálása érdekében; hangsúlyozza, hogy az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak is meg kell vizsgálnia, hogy miként lehet a lehető legnagyobb mértékben kompenzálni az éves költségvetési eljárás keretében a többéves pénzügyi keret félidős felülvizsgálatát megelőző években elfogadott, az uniós programokból az Európai Stratégiai Beruházási Alap finanszírozására történő átcsoportosításokat;

15. megerősíti, hogy támogatja az olyan innovatív pénzügyi eszközöket, amelyek a magánfinanszírozás jobb mozgósításának elősegítése révén lehetővé teszik a közkiadások optimalizálását, ugyanakkor emlékeztet arra, hogy a közlekedés területén számos projekt nem termel elegendő jövedelmet ahhoz, hogy kizárólag erre a típusú eszközre lehessen támaszkodni, ami állami támogatás formájában történő finanszírozást tesz szükségessé;

16. hangsúlyozza az intelligens közlekedési rendszerek gyors kialakításának és alkalmazásának szükségességét, amelyek lehetővé teszik a meglévő infrastruktúra hatékonyabb, fenntartható és biztonságos felhasználását és a kapacitás bővítését az új infrastruktúra kiépítéséhez szükséges idő, költségek és területfelhasználás nélkül; hangsúlyozza a frekvenciák hatékony felhasználásának és az intelligens közlekedési rendszerek közötti átjárhatóságnak a fontosságát annak érdekében, hogy a forgalom áramlása a közlekedési módok és csomópontok között zökkenőmentes legyen; kéri ezért, hogy időben valósítsák meg az európai műholdas navigációs programok kiépítési és hasznosítási szakaszát, valamint a közlekedési alkalmazások hatékony fejlesztését a Galileo és EGNOS rendszereken belül;

Fenntartható közlekedés és városi mobilitás

17. hangsúlyozza, hogy az energiahatékonyság fokozását az európai közlekedéspolitika egyik fő prioritásává kell tenni; megállapítja, hogy a közlekedési rendszer egésze tekintetében sürgősen szükség van az erőforrás-hatékonyság javítására a meglévő kapacitás hatékonyabb kihasználása és a járművek kihasználtsági arányának javítása érdekében, valamint azért, hogy biztosított legyen, hogy a közpénzeket nemzeti és uniós szinten a leghatékonyabb intézkedésekre fordítják;

18. hangsúlyozza az elektromos közlekedés és az elektromos tömegközlekedési rendszerek – megújuló energiaforrások bevezetésével kiegészített – népszerűsítésének jelentőségét a villamosenergia-ágazatban, elsőbbségben részesítve a vasúti hálózat további villamosítását, valamint a villamosok, az elektromos buszok (trolibuszok), az elektromos autók, a két-, három- vagy négykerekű elektromos járművek, az e-kerékpárok és a kis elektromos csónakok előmozdítását; hangsúlyozza a modern függőkocsipályák (drótkötélpályák) kínálati lehetőségeket a városi tömegközlekedési rendszerek kapacitásának bővítése szempontjából, ezek ugyanis olcsó és könnyen kiépíthető közlekedési eszközök;

2015. szeptember 9., szerda

19. hangsúlyozza az alternatív üzemanyagok és meghajtórendszerek – különösképp amelyek esetében Európa jelentős előnnyel rendelkezik – közlekedésbe történő bevezetésének jelentőségét annak érdekében, hogy csökkenjen a közlekedési ágazat fosszilis tüzelőanyagoktól való függősége, javuljon a levegő minősége és csökkenjen az üvegházhatásúgáz-kibocsátás; sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy e technológiák még nem terjedtek el kellő mértékben, különösen a tömegközlekedés területén;

20. megjegyzi, hogy a tömegközlekedés városi térségekben való fejlesztése nem szerepel egyértelműen a fehér könyv tíz célkitűzése között; úgy véli, hogy új célt kell kitűzni, és pedig a tömegközlekedés használatának kétszeresére emelését a városi térségekben 2030-ig; ennek kapcsán hangsúlyozza, hogy megfelelő eszközök és infrastruktúra kialakításáról szóló intézkedéseket kell hozni a tömegközlekedést igénybe vevő személyek – köztük az idős vagy fogyatékossgal élő emberek, továbbá a kerékpárosok, akik utazásuk csak egy részében használják a tömegközlekedést – háztól házig történő mobilitásának megkönnyítése céljából; hangsúlyozza, hogy e cél eléréséhez megfelelő beruházásra van szükség, különösen a tömegközlekedési infrastruktúra következetes karbantartásának és bővítésének biztosítása érdekében; ezért arra sürgeti a tagállamokat, hogy biztosítsanak megfelelő, hosszú távú és megbízható finanszírozást a városi tömegközlekedési infrastruktúrára irányuló projektekhez;

21. kéri a Bizottságot, hogy támogassa a helyi, regionális és nemzeti hatóságokat, valamint az érdekelt feleket abban, hogy feltérképezzék a már meglévő és az új uniós finanszírozási lehetőségeket a tömegközlekedés terén, valamint a köz- és a magánszféra közötti innovatív partnerségi rendszereket alakítsanak ki; felhívja a figyelmet a Számvevőszék 1/2014. számú, „Az EU által támogatott városi tömegközlekedési projektek eredményessége” című különjelentésének tanulságaira, amely az uniós strukturális alapok által társfinanszírozott városi tömegközlekedési projektek végrehajtását és eredményességét értékelte, valamint azt, hogy milyen mértékben feleltek meg a felhasználók szükségleteinek, illetve teljesítették a kihasználtságra vonatkozó célkitűzést;

22. kiemeli a fenntartható városi mobilitási tervek jelentőségét, mivel azok eszközként szolgálnak a városok számára a közlekedési infrastruktúra és a közlekedési szolgáltatások hatékonyabb felhasználásának elősegítésére, valamint a különböző közlekedési módok városi térségekbe való, fenntartható módon történő integrálásának javítására, ezáltal segítve a levegő-, illetve zajszennyezés, a szén-dioxid-kibocsátás, a torlódás, valamint a közúti balesetek csökkentését; felhívja a Bizottságot, hogy továbbra is támogassa a fenntartható városi mobilitási tervek fejlesztését és előmozdítását; hangsúlyozza, hogy az európai strukturális és beruházási alapokat szisztematikusabban azokra a városokra kellene fordítani, amelyek integrált helyi közlekedési tervet – például fenntartható városi mobilitási tervet – dolgoztak ki, és a saját vonatkozó jogszabályaikban szereplő követelményekkel összhangban meghatározták a megfelelő fellépéseket;

23. kéri a Bizottságot, hogy működjön együtt a tömegközlekedés üzemeltetőivel és a hatóságokkal a célból, hogy különböző médiumokon keresztül közlekedési információkkal lássa el a felhasználókat – többek között a fogyatékossgal élő személyek szükségleteire figyelemmel –, valamint hogy nagyobb szerepet játsszon a városi tömegközlekedési rendszerek javítását célzó, Unió-szerte bevált gyakorlatok és körülmények feltérképezésében; kéri továbbá a Bizottságot és a tagállamokat, hogy továbbra is teljesítsék a városi közlekedési rendszerekre vonatkozó azon kötelezettségüket, hogy a városközpontokat összekapcsolják peremterületeikkel;

24. hangsúlyozza, hogy a városi területek esetében szükség van bizonyos fokú rugalmasságra annak érdekében, hogy a szubszidiaritás elvének teljes körű tiszteletben tartása mellett teljesíteni tudják az uniós jog szerinti kötelezettségeiket, és biztosítani lehessen, hogy mobilitással kapcsolatos megoldásaik egyedi körülményeikhez igazodjanak;

25. hangsúlyozza, hogy a fenntarthatóbb közlekedési rendszer kialakításának kulcseleme a közlekedést igénybe vevők magatartása; olyan kezdeményezésekre hív fel, amelyek a használókat, kiváltképp a fiatalokat a biztonságosabb, fenntarthatóbb közlekedési módok (gyaloglás, kerékpározás – többek között megosztott kerékpárhasználat vagy -bérlés –, tömegközlekedési eszközök, megosztott autóhasználat, közös autóhasználat) igénybe vételére ösztönzik, aminek biztonságos infrastrukturális kereten belül kell megvalósulnia, valamint intelligens közlekedési rendszerek révén a különféle közlekedési módok intermodális használatához szükséges útvonaltervezés és valós idejű információk hozzáférhetővé tételére; felhívja ezért a Bizottságot, hogy hozzon példákat a különféle közlekedési módok kombinálásából eredő bevált gyakorlatokra, amelyeket más városi agglomerációkban is be lehetne vezetni;

26. hangsúlyozza a közlekedési szolgáltatásokat igénybe vevő személyek magatartására vonatkozó megfelelőbb nemzeti és uniós közlekedési adatok szükségességét, különösen a gyalogosok, a kerékpárosok és a nemekre lebontott utazási szokások tekintetében, hogy azokat a hatóságok városi mobilitási politikájuk kialakítása során felhasználhassák;

2015. szeptember 9., szerda

27. hangsúlyozza, hogy fontos intézkedéseket hozni a kerékpáros hálózatok nagy európai régiókon belüli kialakítására és bővítésére irányuló regionális programok támogatására annak érdekében, hogy a polgárok bátrabban vállaljanak felelősséget a környezetvédelmi kérdésekért, hogy a kerékpár használatára mindenkinek lehetősége legyen, valamint, hogy csökkenjen a zaj, a torlódás és a városi szennyezés;

28. kiemeli, hogy fontos elemezni a megosztáson alapuló gazdaság modelljére épülő új mobilitási formák – különösen a közös autóhasználat – kedvező társadalmi hatásait; fontosnak tartja a bevált gyakorlatok tagállamok közötti megosztását a szabályozás ezen – háztól házig történő mobilitást szolgáló – innovációs platformokra tekintettel történő kiigazítása érdekében;

29. felszólítja a Bizottságot, hogy vizsgálja meg a különböző tagállamokban a járművezetőket az utasokkal összekötő közlekedési hálózati társaságok (a legjobb példa az Uber) tekintetében fennálló helyzetet, és a meglévő taxiszolgáltatások figyelembevételével, adott esetben innovatív új szolgáltatások kifejlesztésére vonatkozó megfelelő intézkedésekkel vagy ajánlásokkal kiegészítve értékelje az ilyen társaságok működéséből fakadó jogi, társadalmi, gazdasági és környezeti következményeket;

30. kéri a Bizottságot, hogy követelje meg a tagállamoktól a társfuvarozó vállalatok, valamint a hagyományos taxitársaságok és a városok közötti utasszállító vállalatok közötti tisztességes versenyfeltételek kialakítását az adózási jogszabályok, a biztonsági, közszolgáltatási kötelezettségek és a foglalkoztatási feltételek betartása tekintetében;

31. hangsúlyozza, hogy a motorral ellátott kétkerekű (motorkerékpárok, robogók, segédmotoros kerékpárok) és az egyre gyakoribb két- és háromkerekű elektromos járművek jelentős szerepet játszanak a fenntartható mobilitásban, főleg a városi övezetekben, ahol hozzájárulnak a torlódással és a parkolással kapcsolatos problémák megoldásához, és emellett kisebb logisztikai feladatokat is ellátnak; ezért nyomatékosan hangsúlyozza, hogy a járművek sajátos kialakítását és az általuk kínált előnyöket megfelelően figyelembe kell venni, és rögzíteni kell a közlekedésre vonatkozó uniós jogszabályokban és irányvonalakban;

32. felszólít a városi területeken belüli ellátási lánc megfelelőbb optimalizálására; a városi tehergépjárművek aránytalanul nagymértékben járulnak hozzá a levegő- és a zajszennyezéshez, és kedvezőtlenül hatnak a forgalmi torlódásokra; a városi logisztikának elő kell segítenie a szállítás optimalizálását és az új típusú tevékenységek, technológiák és üzleti modellek költséghatékony bevezetését; a közlekedési módok és a járművek megfelelőbb megválasztásával biztosítható, hogy a szállítási megoldás optimálisan illeszkedjen a konkrét szállítási követelményekhez és az adott városhoz;

33. hangsúlyozza a városi területek peremén elhelyezkedő logisztikai raktárak jelentőségét, amelyek lehetővé teszik az áruk célállomásokra történő összehangolt eljuttatását a leginkább energiahatékony közlekedési módok felhasználásával;

Az emberek a közlekedéspolitikai középpontjában

34. a közúti közlekedés biztonsága tekintetében kéri az alábbiakat:

- azon célkitűzés haladéktalan elfogadását, hogy a súlyos sérüléseket szenvedő személyek száma 2020-ig 40 %-kal csökkenjen, teljes körű uniós stratégia bevezetése mellett; felszólítja a tagállamokat, hogy annak érdekében, hogy a Bizottság felállíthassa e célt és stratégiát, haladéktalanul bocsássonak rendelkezésére minden releváns statisztikai adatot;
- azon intézkedések megerősítését, amelyek célja a közúti balesetekben elhalálozó vagy sérüléseket szenvedő személyek számának csökkentése, különös tekintettel e balesetek fő okaira, ideértve az ittas vagy kábítószeres befolyásoltság alatti vezetést, a gyorsajtást, vagy a biztonsági öv használatának mellőzését,
- a 2020-as közúti közlekedésbiztonsági célkitűzés megvalósítása érdekében tett fellépést a halálesetek számának 15 000 alá történő csökkentésére, költséghatékony közúti közlekedésbiztonsági intézkedések uniós és nemzeti szintű bevezetése és végrehajtása révén,
- a veszélyeztetett úthasználókat – különösen a kétkerekű járműveket használó személyeket, a városi környezetben közlekedő gyalogosokat és az idősebb járművezetőket – érő balesetek számának csökkentésére irányuló intézkedéseket,
- közlekedésbiztonsági intézkedéseket a közelgő közúti intézkedéscsomag keretén belül, valamint a Bizottság 2011–2020-as közúti közlekedésbiztonsági programjának féldős felülvizsgálatát,

2015. szeptember 9., szerda

- a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről szóló (EU) 2015/413 irányelv felülvizsgálatát, valamint az irányelv alkalmazási területének a szomszédos országokra történő kiterjesztésére tett erőfeszítéseket,
- a közúti biztonsági infrastruktúra igazgatásának a 2008/96/EK irányelv felülvizsgálata keretében történő bővítését, az irányelv fő intézkedéseinek kiterjesztésével a közúti hálózat egyéb részeire, többek között az autópályák valamennyi szakaszára, valamint a vidéki és városi utakra is,
- a veszélyeztetett úthasználók tekintetében az intelligens közlekedési rendszerekről szóló és a cselekvési tervben foglalt (2010/40/EU) irányelvben meghatározott fellépések kiemelt kezelését,
- a professzionális járművezetők képzésére és továbbképzésére vonatkozó irányelv felülvizsgálatát az abban foglalt előírások egyértelműsítése érdekében, valamint a gépjárművezetők jogosítvány megszerzését követő képzési rendszerének támogatását és fejlesztését,
- legkésőbb 2016-ig javaslat előterjesztését az általános biztonságról szóló (661/2009/EK) rendelet és a gyalogosok védelméről szóló (78/2009/EK) rendelet felülvizsgálatára irányulóan annak érdekében, hogy kötelező előírásokat vezessenek be a nehéz tehergépjárművek vezetőfülkéjének kialakítása és biztonsága, közvetlen látótere, ütközési teljesítménye és gyalogosvédelme vonatkozásában, kiemelten kezelve a veszélyeztetett úthasználókat,
- az új személygépkocsikban és haszongépjárművekben az együttműködő intelligens közlekedési rendszerekkel párosuló vezetéstámogató biztonsági rendszerek – például automata vészfékek, távolság- és sávtartást segítő rendszerek, gumibroncskopás-jelzők, felülírható intelligens sebességszabályozó, fedélzeti e-segélyhívó rendszer nagyobb mértékű alkalmazását,
- a vezetői engedélyekről szóló harmadik irányelv felülvizsgálatát az alábbiak bevezetése érdekében:
 - a gépjárművek új funkcióival (vezetéstámogató rendszerekkel) megismertető kötelező járművezetői képzés,
 - a jogosítványszerzés második szakasza,
 - egész életen át tartó közlekedésbiztonsági nevelés,
 - a vezetői alkalmasságot vizsgáló állapotfelmérő teszt, valamint
 - a közlekedési szabálysértések elkövetőinek orvosi-pszichológiai vizsgálata például az alkohol- és drogfogyasztás, illetve az agresszió vonatkozásában,
 - az uniós szinten harmonizált, 0,0 ezrelékben megállapított véralkoholszint koncentrációs határérték bevezetését a físs jogosítvánnyal rendelkezők esetében a jogosítvány megszerzését követő első két évre, valamint a hivatásos járművezetőkre vonatkozóan;

35. hangsúlyozza, hogy bár jelentős javulást sikerült elérni a közúti biztonság terén az elmúlt néhány évben, a tagállamok között még mindig eltérések mutatkoznak, és további intézkedésekre van szükség a „zéró halálozás” hosszú távú célkitűzés megvalósítása érdekében; megjegyzi, hogy a közúti biztonság együtt jár az úthasználók körültekintő magatartásával, és hogy az otthoni és az iskolai nevelésnek nagyobb szerepet kellene játszania e célkitűzés elérésében;

36. hangsúlyozza, hogy az utasok jogaira vonatkozóan kialakított jogi keretet ki kell egészíteni a multimodális utazást igénybe vevő utasok jogait is lefedő, a lehetséges joghézagok megszüntetését, és a tisztességes intermodális verseny biztosítását célzó intézkedésekkel, figyelembe véve a közlekedési módok közötti sajátos különbségeket, az utazás egyes szakaszaival kapcsolatos jogi felelősséget, valamint a különféle módok közötti kölcsönhatást; ismételt felszólít egy utasjogi charta megalkotására, amely meghatározná az utasok valamennyi közlekedési módra alkalmazható, alapvető jogait, amely figyelembe venné az egyes utazási módok sajátosságait, és tartalmazna egy a multimodális utazásokra vonatkozó

2015. szeptember 9., szerda

szakaszt is, az uniós szabályok láthatóságának javítása és jobb érvényesítése érdekében; kezdeményezésekre szólít fel a multimodális utazási információk, illetve az útvonal-tervezési és jegyárutási szolgáltatások előmozdítása, valamint az utasok számára elérhetővé tétele érdekében; intézkedéseket kér továbbá az utazás minőségének javítása és az akadálymentes hozzáférés elősegítése érdekében az idős emberek, a mozgáskorlátozott személyek és a fogyatékkal élő emberek számára, valamint azért, hogy fokozott figyelemben részesüljenek az utasok speciális igényei, mint például azoké a kerékpárosoké, akik kerékpárjukat vonaton szállítják;

37. az egyéni mobilitáshoz fűződő, minden embert – különösen a fogyatékkal élő személyeket és az idősebbeket – megillető alapvető jogra tekintettel több beruházásra szólít fel a megfelelő vezetéstámogató rendszerek kutatása és fejlesztése terén;

38. megjegyzi, hogy a tömegközlekedési eszközökön és állomásokon biztosított ingyenes vagy olcsó szélessávú és mobilhálózatok, wifi és egyéb digitális szolgáltatások fejlesztése javítaná a személyes mobilitást;

39. európai multimodális személyszállítási rendszer bevezetését célzó uniós ütemterv kidolgozására szólít fel; az ütemtervben a meglévő TEN-T hálózat keretében azonosítani kell a fő európai multimodális személyszállítási folyosókat, egyesíteni kell a köz- és magánforrásokat, össze kell hangolni a meglévő kezdeményezéseket, és koncentrálni kell az uniós pénzügyi támogatásokat;

40. kéri a Bizottságot és a tagállamokat a munka minőségével kapcsolatos kérdések kezelésére minden közlekedési mód tekintetében – különös tekintettel a képzésre, a képezésekre, a munkakörülményekre és a szakmai előmenetelre –, színvonalas munkahelyek létrehozása, a megfelelő képességek kialakítása és az uniós fuvarozók versenyképességének és mobilitásának fokozása érdekében; felhívja a figyelmet a munkaerő-vándorlás és a közlekedési ágazatban tapasztalható munkaerő-előregedés problémájának megoldásának fontosságára, valamint hogy sürgősen szükség van arra, hogy a munkavállalás szempontjából vonzóvá tegyék az ágazatot az új generációk számára;

41. hangsúlyozza, hogy közlekedési dolgozók számára az egyenlő és méltányos bánásmód, a jó feltételek és munkakörülmények, valamint a biztonságos munkahelyi környezet biztosítása döntő fontosságú; felkéri ezért a Bizottságot, hogy terjesszen elő a különféle közlekedési módok társadalmi vetületeire irányuló, konkrét és azonnali intézkedéseket/kezdeményezéseket annak céljából, hogy elősegítse a közlekedési dolgozók számára a minőségi munkahelyek és munkakörülmények megteremtését, és hogy tisztességes és torzulásoktól mentes versenyt biztosítson a fuvarozók között; sürgeti a Bizottságot, hogy szoros figyelemmel kövesse nyomon az Unió szociális jogszabályainak tagállami végrehajtását valamennyi közlekedési mód területén;

42. hangsúlyozza, hogy intézkedésekre van szükség továbbá a nők közlekedési munkaerő-piaci részvételének növelése, az esetlegesen meglévő akadályok felszámolása, valamint a férfiak és nők közötti egyenlő bánásmódnak a díjazásban és előmenetelben meglévő különbségek kezelése általi biztosítása érdekében;

43. sürgeti a Bizottságot annak biztosítására, hogy a szolgáltatások minden közlekedési piacon történő megnyitására szóló javaslata járjon együtt az Unió szociális jogszabályainak megfelelő érvényesítésével, valamint adott esetben támogató intézkedésekkel kerülje el a szociális feltételek közötti egyenlőtlenségeket a különböző tagállamokban; hangsúlyozza, hogy a szolgáltatások minden közlekedési piacon történő megnyitása nem szabad, hogy szociális dömpinghez, a szolgáltatások minőségének romlásához, kevesebb közszolgáltatáshoz, felesleges adminisztratív terhekhez, tisztességtelen üzleti gyakorlatokhoz, vagy a tisztességes verseny torzulásához vezessen; véget kell vetnie továbbá a belső piac töredezettségének, és meg kell akadályoznia monopóliumok létrejöttét vagy a negatív verseny kialakulását a közlekedési dolgozók szociális védelme tekintetében;

Versenyképes, hatékony, biztonságos, integrált és interoperábilis közlekedési rendszer

44. hangsúlyozza, hogy a digitalizálás alapvető fontosságú a közlekedési ágazat hatékonyságának és termelékenységének fejlesztéséhez; hangsúlyozza a digitális technológiák nyújtotta lehetőségek jobb kiaknázásának szükségességét és új szállítási szolgáltatások valamint új üzleti és elosztási modellek támogatását a növekedés, a versenyképesség és a munkahelyteremtés elősegítése érdekében; hangsúlyozza, hogy olyan szabályozási keret biztosítására van szükség, amely lehetővé teszi az európai intelligens automatizált közlekedés megvalósítását célzó kísérleti projekteket; e tekintetben megjegyzi, hogy a közlekedési ágazatban a kis- és középvállalkozások, valamint az induló vállalkozások kulcsszerepet játszanak az innováció előmozdításában;

2015. szeptember 9., szerda

45. felhívja a Bizottságot, hogy a fehér könyv felülvizsgálata során az integrált megközelítést (átjárhatóság, összekapcsolhatóság és intermodalitás) – többek között az ikt-rendszereket – helyezze a középpontba; emlékezteti továbbá a Bizottságot arra, hogy a technológiai fejlesztéseket magatartás-változtatással ötvözze, annak érdekében, hogy egy nagyra törő modális váltást valósíthasson meg, valamint hogy zöld logisztikával, megfelelő mobilitásirányítási eszközökkel és a digitalizáció alkalmazásával kiküszöbölhesse a közlekedési forgalmat;

46. hangsúlyozza, hogy a fenntartható európai mobilitási politikának szem előtt kell tartania a közlekedési módok, a folyosók és hálózatok közötti szinergiákat, és összpontosítania kell a fő csomópontok, a városi térségek, az összekapcsolhatósági pontok, valamint az átrakodási platformok és kikötők igényeire; a mobilitásra rendszerként kell tekinteni, nem pedig mint egyedi módok összességére;

47. felhív az intermodális egységakományok szabványosítására, valamint a rakomány biztosítására vonatkozó egységes szabályok bevezetésére a multimodális szállítás optimalizálása és a biztonság növelése érdekében, figyelembe véve a globális szállításban használt egységakományokat és a szállítási járművek méreteit;

48. hangsúlyozza, hogy valamennyi közlekedéstípus esetében csökkenteni kell a bürokratikus akadályokat; kéri a dokumentumok, valamint az adminisztratív és vámeljáráások nagyobb mértékű egyszerűsítését és harmonizálását, amelyeknek praktikusnak, hatékonyak és működőképesnek kell lenniük a logisztikai lánc valamennyi résztvevője számára; kéri a Bizottságot, hogy terjesszen elő javaslatot egy elektronikus keret létrehozására a multimodális áruszállítás tekintetében (e-Freight), megteremtve a papírmentes, gördülékeny információáramlást a szállítási logisztikai lánc egészében, figyelembe véve a meglévő és jól működő eszközöket és szinergiákat, globális fejlesztéseket és bevált gyakorlatokat;

49. kéri egy új cél – 2030-ig az EU-n belüli jelenlegi veszélyesáru-szállítás 50 %-ának fenntarthatóbb közlekedési módokra, így a belvízi utakra történő átvitele –, és annak eléréséhez szükséges intézkedések bevezetését, a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról szóló, 2008/68/EK irányelvben meghatározott biztonsági rendelkezések teljes körű tiszteletben tartása mellett;

50. kéri a Bizottságot a veszélyes áruk intermodális szállítására vonatkozó jogszabályok összehangolására, biztosítva a különböző közlekedési módok átjárhatóságát;

51. sürgeti a Bizottságot és a tagállamokat, hogy használják ki a fenntartható szállítási rendszer ígéretes koncepcióiban, a csövekben történő áruszállításban és a kerékpáros logisztikában rejlő lehetőségeket, és támogassák e rendszerek kiépítését;

52. rámutat a közlekedési ágazatnak a turizmus fejlesztésében – különösen az Unió legkülső és jelenleg legnehezebben elérhető régióiban – betöltött alapvető szerepére;

53. hangsúlyozza, hogy az európai csomópontok a világ többi részével kötik össze Európát, és hogy Európának fenn kell tartania a világ minden tájával való közvetlen összeköttetését, az európai társaságok révén közvetlen légi járatokat biztosítva csomópontjaikról a tengerentúli célpontokra, megőrizve az európai légi közlekedési ágazaton belüli álláshelyeket és növekedést; hangsúlyozza, hogy az Unión belüli járatok mellett, hogy mobilitást biztosítanak a belső piacon, gyűjtőjáratokként kulcsszerepet töltenek be az uniós csomópontok összeköttetéseinek fenntartásában; az európai csomópontok erősítése érdekében az EU politikájának hatékony és versenyképes gyűjtőhálózatot kell biztosítania, globálisan versenyképes szintre csökkentve a költségeket, és biztosítva a tisztességes versenyt a harmadik országok fuvarozóival; az uniós tagállamoknak következetes és közös politikára van szükségük ahhoz, hogy ne veszítsenek el még több, Európa, Ázsia és Afrika közötti közvetlen összeköttetést a Perzsa-öbölben és Törökországban található csomópontokkal szemben; ezért arra kéri a Bizottságot, hogy a légi közlekedéssel kapcsolatos valamennyi uniós jogszabályban érvényesítse e célokat, valamint alkalmazza őket a harmadik országokkal folytatott tárgyalások során;

54. a közlekedési ágazatban az innováció elősegítését célzó, megerősített kutatás- és technológiapolitikára szólít fel; úgy véli, hogy ezt a politikát – amelyet a megfelelő finanszírozásnak kell támogatnia – valamennyi érdekelt féllel, többek között a polgárokkal és a használók képviselőivel együttműködve kell kidolgozni annak érdekében, hogy meg lehessen érteni az ágazat igényeit és ennek megfelelően javítani lehessen az Unió által – különösen a Horizont 2020 program keretében – nyújtott támogatás elosztásán; úgy véli, hogy elsőbbséget kell biztosítani az egyértelműen európai hozzáadott értéket hordozó projekteknek, amelyek célja a közlekedés dekarbonizációja, az energiahatékony közlekedési módok elősegítése (a gyaloglást és a kerékpározást is ideértve), a szállítói lánc hatékonyságának és átláthatóságának növelése, a közlekedés

2015. szeptember 9., szerda

hozzáférhetőségének, biztonságának és védelmének fokozása, a közlekedésirányítás javítása és az adminisztratív terhek csökkentése; úgy véli, hogy különös figyelmet kell fordítani a forradalmi technológiákra a közlekedés területén, például az automata vagy távirányítású járművekre, mint a drónokra, illetve a vezető nélküli járművekre;

55. hasonló erőfeszítéseket szorgalmaz az oktatás területén is, elősegítve olyan új tanulmányok és képzési folyamatok megjelenését különösen a szakképzésben és a felsőoktatásban, amelyek célja az intelligens mobilitás következtében megjelenő új készségek és szakmák megismertetése;

56. hangsúlyozza az uniós kutatási, fejlesztési és innovációs keretprogramok támogatásának fontosságát a tisztább üzemanyagok és a magas szintű technológiai fejlődés megvalósítása érdekében, például a finomított bioüzemanyagok kapcsán;

57. a „Célravezető és hatásos szabályozás” (REFIT) elnevezésű program és az európai jogszabályok későbbi értékelései keretében a bürokrácia jelentős csökkentése céljából kéri az európai vezetői engedély és biztonsági feltételek, valamint a közlekedési vonatkozású jelentéstételi kötelezettségek általános felülvizsgálatát;

58. felismeri az interferencia mentes rádiófrekvenciák jelentőségét, különösen ami a közúti szállítást végző munkavállalók vezetési és pihenőidejének érvényesítését, valamint az intelligens közlekedési rendszerek kiépítését illeti; felhívja a Bizottságot, hogy ahol szükséges, hozza létre a megfelelő szabályozási keretet;

A közlekedés globális dimenziója

59. hangsúlyozza, hogy az európai közlekedési térség megteremtése fontos kiemelt terület, amely nagymértékben függ a valamennyi közlekedési módra, de különösen a légi és tengeri forgalomra kiterjedő – kereskedelmi partnereinkkel minden szállítási mód tekintetében átfogóan megtárgyalt – megállapodások keretében történő nemzetközi elfogadástól, és hogy az Uniónak növelnie kell formáló szerepét az adott területen működő nemzetközi testületekben;

60. úgy véli, hogy a 2015-ös párizsi éghajlat-változási konferencia keretében az EU-nak meg kell őriznie vezető szerepét a közlekedés okozta kibocsátások csökkentésére irányuló átfogó erőfeszítésekben azáltal, hogy globális szinten elősegíti a közlekedés dekarbonizációját és a fenntartható közlekedési módok fejlesztését, hozzájárulva ezzel a globális felmelegedés 2 °C alatt tartására irányuló, nemzetközi szinten megállapodott cél eléréséhez;

61. felszólít a tagállamok közötti integráltabb megközelítés kialakítására arra vonatkozóan, hogy milyen lehetőség van a viszonyosság elvének alkalmazására a harmadik országokkal fenntartott kereskedelmi kapcsolatainkban, valamint annak megvizsgálására, hogy az Unió közlekedésre vonatkozó finanszírozási politikáján belül a harmadik országokból származó kiegészítő finanszírozás megfelelő eszköz-e;

62. hangsúlyozza, hogy a közlekedési rendszerünk fejlesztéséhez szükséges nemzetközi erőforrások (olaj, lítium, nemesfémek, bioüzemanyagok) kiaknázása során tiszteletben kell tartani az azon területeken élő emberek jogos érdekeit, ahol ezeknek az erőforrásoknak a kereskedelme zajlik, és ahonnan azokat importálják;

Valamennyi közlekedési mód beépítése a hatékonyabb, fenntarthatóbb, versenyképesebb, hozzáférhetőbb, felhasználó- és polgárbarátabb közlekedési rendszerről kialakított elképzelésbe

63. a légi közlekedés tekintetében kéri az alábbiakat:

— az európai légi közlekedési ágazatban kialakult versenyhelyzet kihívásainak – az Európa és a világ többi része közötti közvetlen összeköttetés csökkenése, a jövőben növekvő légiforgalomhoz képest korlátozott repülőtéri befogadóképesség, valamint a nem európai légitársaságok járatainak egyre bővülő kínálata – kezelését,

— a 868/2004/EK rendelet felülvizsgálatát az EU légi közlekedési külkapcsolataiban a tisztességes verseny megőrzése, az uniós légiközlekedési ágazat versenyképességének megerősítése, a kölcsönösség biztosítása és a tisztességtelen gyakorlatok, közöttük a piactorzító támogatások felszámolása érdekében,

2015. szeptember 9., szerda

- párbeszéd folytatását az Öböl-menti államokkal, valamint Törökországgal a légi közlekedésről, a pénzügyi átláthatóság fokozása és a tisztességes verseny megóvása érdekében, „a tisztességes versenyről szóló záradékok” beillesztését a légi közlekedési megállapodásokba, részletes rendelkezéseket a támogatásokról, a tisztességtelen gyakorlatokról és a versenyről, valamint hatékony fellépési eszközöket e rendelkezések betartásának elmulasztása esetén,
- szükség esetén a légi árufuvarozási szolgáltatások piacára történő könnyebb bejutásra vonatkozó rendelkezéseket tartalmazó, új légiközlekedési megállapodások megkötéséhez vezető folyamatok felgyorsítását az Unió fő kereskedelmi partnereivel, mint például a szomszédos országokkal, a BRIC-országokkal, a Délkelet-ázsiai Nemzetek Szövetségének országaival és Mexikóval,
- az Unió és a tagállamok szabályozási és pénzügyi politikáinak felülvizsgálatát az európai légiközlekedési ágazat versenyképességének megerősítése, és a harmadik országokbeli légitársaságokkal szembeni tisztességes verseny biztosítása érdekében; kéri ezért a Bizottságot, hogy ellenőrizzen és szüntessen meg minden olyan egyoldalú uniós rendelkezést, amely torzítja a versenyt, és sürgesse a tagállamokat, hogy ennek megfelelően cselekedjenek a hasonló nemzeti rendelkezések tekintetében,
- a belső légiközlekedési piac kiterjesztését az akadályok tagállamok általi megszüntetésével azon közösségi fuvarozók vonatkozásában, akik az őket nyilvántartásba vevő tagállamból egy harmadik országba irányuló tevékenységüket egy másik uniós tagállamon keresztül kívánják folytatni,
- az uniós repülőtér-hálózat koherens és hatékony fejlesztését, amelynek elsősorban a főbb repülőterekre („csomópontokra”) kell támaszkodnia, másodsorban pedig azon helyi, vidéki, valamint regionális repülőterek jól ellátott, életképes és támogatott hálózatára, amelyek alapvető fontossággal bírnak az érintett területek növekedésében és fejlesztésében, különös tekintettel a távoli területekre és a legkülső régiókra, amelyek gyakran csak légiközlekedéssel érhetők el; jogszabályi keret kidolgozását a regionális repülőterek fejlesztéséhez és a kiaknázatlan lehetőségek maximalizálásához, valamint a túlzású repülőtereken az új infrastruktúrák kiépítéséhez,
- a TEN-T törzshálózat részét képező uniós finanszírozású projektek prioritásként történő jóváhagyását,
- egy átfogó légiközlekedési csomag alapos előkészítését és gyors elfogadását, amely többek között – tartalmaz: egy biztonsági, biztonságossági és alapjogi normákat garantáló, polgári drónokra vonatkozó új szabályozási keretet, amely ugyanakkor előmozdítja azt a gazdasági potenciált, amelyet a polgári drónok nyújtanak az európai vállalkozásoknak, különösen a kkv-knak és az induló vállalkozásoknak, az EASA-rendelet az EASA nemzeti ügynökségekkel szembeni szerepét tisztázó és azon képességének erősítését célzó felülvizsgálatát, hogy felügyelni tudja a légi közlekedés biztonságát valamennyi tagállamban, ezen belül az EU távoli régióiban, valamint hogy globális szinten támogassa az uniós szabályokat és szabványokat,
- minden szükséges tagállami intézkedést az egységes európai égbolt megvalósításának felgyorsítása érdekében az SES 2+ csomag elfogadásával, funkcionális légtérblokkok teljes körű megvalósításával és működésével, valamint a jövőbeli légiforgalmi irányítási rendszer (SESAR) bevezetésével, hogy megszüntesse az uniós légtér töredezettségét a járatkésések csökkentése, a biztonság növelése, valamint a légi közlekedés környezeti hatásának enyhítése céljából,
- a Tanács álláspontjának mihamarabbi elfogadását a légi utasok jogairól szóló 261/2004/EK rendelet és a 2027/97/EK rendelet felülvizsgálatáról, valamint a résidőkiosztásról szóló 95/93/EKG rendelet felülvizsgálatát,
- a tárgyalások fokozását a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) égisze alatt a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokat kezelő globális piacialapú mechanizmus kidolgozásáról,
- a megújuló sugárhajtómű-tüzelőanyagra vonatkozó nemzetközi fenntarthatósági kritériumok bevezetését,

2015. szeptember 9., szerda

- a repüléstechnikai kutatás támogatását és fejlesztését a Horizont 2000 és a Tiszta ég programok keretében új és tisztább – kevésbé zajos és hatékonyabb üzemanyag-felhasználású légi járművekhez vezető – technológiák kidolgozása céljából, a légi járművek új típusainak – mint például a drónok – népszerűsítése, valamint az európai légiközlekedési ágazatban a növekedés elősegítése és a munkahelyteremtés érdekében,
- a Bizottság és a tagállamok repülésbiztonsági és légiközlekedés-védelmi stratégiájának és politikájának alapos felülvizsgálatát azzal a céllal, hogy az utasok érdekében fokozatosan át lehessen térni egy kockázatalapú megközelítésre,
- az uniós repülésbiztonsági teljesítmény fokozását a repülőgépgyártás, a személyzet képzése és szakszolgálati engedélyezése, a járatüzemeltetés, a légiforgalmi szolgáltatás és a léginavigációs szolgálatok terén,
- azon lehetséges biztonsági intézkedések értékelését, amelyek szükségesek ahhoz, hogy el lehessen kerülni az olyan légi baleseteket, mint ami a Germanwings 9525-ös járatával 2015 márciusában az Alpokban történt,
- a biztonsági és szociális – különösen a repülési és pihenési időre vonatkozó – szabályok szigorítását, és ezáltal a fáradtság elkerülését célzó, valamint az utastéri levegő minőségének javítására irányuló intézkedéseket tartalmazó bizottsági javaslatot,
- a pilótaképző iskolákra vonatkozó összehangolt szabályrendszer kidolgozását és az Unióban dolgozó pilóták repülési idejének nyilvántartását, biztosítva az alkalmazási feltételek hatékonyabb ellenőrzését és értékelését a légiközlekedési ágazatban,
- az általános légi közlekedésre – különösen a repülőgépek és a pilóták számára, illetve a repülési időre – vonatkozó adatok tagállamok általi megosztását az Eurostattal a vonatkozó szabályozás javítása érdekében, különös tekintettel a repülésbiztonságra,
- a légi közlekedésben érdekelt felek közötti konstruktív szociális párbeszédet a légiközlekedési ágazaton belüli munkakörök megfelelő átalakítását szükségessé tevő új technológiák bevezetéséből eredő új kihívások kezelése érdekében,
- a szociálisan problematikus üzleti gyakorlatoknak, mint például az „olcsó lobogók”, valamint az atipikus foglalkoztatás és kiszervezés különböző formáinak elterjedésével szembeni intézkedéseket; az Unióban működési telephellyel rendelkező légitársaságokra vonatkozó nemzeti szociális jogszabályok és kollektív szerződések megfelelő végrehajtásának és alkalmazásának biztosítása érdekében a 1008/2008/EK rendelet felülvizsgálatát; a társaság „központi ügyintézési helye” fogalom meghatározásának felülvizsgálatát annak érdekében, hogy megkövetelhető legyen a légitársaságoktól, hogy az adott országban érdemi légiközlekedési tevékenységről tegyenek tanúbizonyságot; a karbantartó technikusok legalább 50 %-ának közvetlen foglalkoztatását megkövetelő EASA-ajánlások kiterjesztését a földi személyzet valamennyi kategóriájára, a pilótákra és a légiutas-kísérőkre;

64. a közúti közlekedés tekintetében kéri az alábbiakat:

- az elektromos járművek és az alternatív tüzelőanyagok (villamos energia, hidrogén, földgáz (sűrített és cseppfolyósított földgáz, cseppfolyós propán-bután gáz), szintetikus és paraffinos üzemanyagok, valamint fenntartható – különösen hulladék és maradékanyagok feldolgozásával előállított, melaszalapú etanolt tartalmazó – bioüzemanyagok) tekintetében a piac fejlesztését célzó hatékony nemzeti szakpolitikai kereteket, valamint az utántöltésre, illetve a feltöltésre szolgáló megfelelő infrastruktúra gyors kiépítését; a különböző tagállamokban futó projektekben alkalmazott, az alternatív üzemanyagok piacára és a városi elosztásra vonatkozó bevált gyakorlatok cseréjét; az alternatív tüzelőanyagok lehető legszélesebb felhasználásának megvalósítása, valamint az Unió egészében a fenntartható elektromos mobilitás elősegítése érdekében a „Tiszta energiák a közlekedésben: az alternatív üzemanyagok európai stratégiája” című bizottsági közleményben meghatározott stratégia végrehajtására vonatkozó uniós cselekvési tervet;
- a biztonságos tehergépjármű-parkolók területének a 2010-es értékhez képest összesen 40 %-kal történő növelését 2020-ra a transzeurópai közlekedési hálózatban, valamint minőségük és higiéniai színvonaluk javítását,

2015. szeptember 9., szerda

- az elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságának biztosítására irányuló kezdeményezéseket,
- a gépkocsikra vonatkozó különböző úthasználati díjszabási rendszerek, valamint az uniós Szerződésekkel való összeegyeztethetőségük Bizottság általi értékelését, különös tekintettel a lakóhely alapján történő megkülönböztetésmentesség elvére,
- a TEN-T törzshálózat részét képező közúthálózatot kiteljesítését szolgáló uniós finanszírozású infrastrukturális projektek prioritásként történő jóváhagyását,
- egy uniós kerékpáros ütemterv beépítését a 2016. évi bizottsági munkaprogramba,
- az új személygépkocsik és kisebb tehergépjárművek átlagos szén-dioxid-kibocsátása tekintetében a 2020 utáni időszakra kötelező határértékeket előíró jogalkotási javaslat előterjesztését világos, hosszú távú kibocsátáscsökkentési pálya fenntartásával,
- a nehézgépjárművek (tehergépkocsik, autóbuszok és távolsági buszok) üzemanyagfogyasztását és szén-dioxid-kibocsátását pontos, megbízható és költséghatékony módon mérő szimulációs eszköz időben történő kidolgozását, amelyet adott esetben az újonnan nyilvántartásba vett nehézgépjárművek átlagos szén-dioxid-kibocsátása tekintetében kötelező határértékeket előíró jogalkotási javaslat előterjesztése követ, miként ez a személygépkocsik és a kisebb tehergépjárművek esetében is történt; további intézkedéseket a leghatékonyabb járművek piaci terjedésének ösztönzése és az üzemanyag-fogyasztást csökkentő bevált gyakorlatok előmozdítása érdekében,
- a nehézgépjárművek üzemanyag-hatékonyágának növelését és szén-dioxid-kibocsátásának csökkentését célzó intézkedéseket, többek között a környezettudatos vezetéssel kapcsolatos képzést, a közlekedési logisztika és intelligens infrastruktúra javítását, valamint alternatív üzemanyagok nagyobb mértékű felhasználását,
- a jelenleg használt „új európai menetciklus” helyettesítésére szolgáló, felülvizsgált vizsgálati ciklus bevezetését, a gépjárművek szén-dioxid és szennyezőanyag-kibocsátás mérésére vonatkozó szigorúbb megfelelést ellenőrző követelményekkel annak biztosítása érdekében, hogy a gépjárművek kibocsátását és üzemanyag-fogyasztását olyan vizsgálati eljárási eszközzel mérjék, amely a valós járművezetési körülményeket tükrözi,
- a Bizottság haladéktalanul kezdje meg a legnagyobb megengedett ösztömegegről és méretekről szóló (EU) 2015/719 irányelv felülvizsgálatát, hogy legkésőbb 2020-ig jelentést lehessen benyújtani az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amely figyelembe veszi bizonyos piaci szegmensek – mint például a gépjármű-logisztikai ágazatban alkalmazott speciális személygépjármű-szállítók – sajátosságait,
- szociális kódex elfogadását a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző munkavállalókra vonatkozóan, a látszólagos önfoglalkoztatás problémájára is kitérve, a nemzetközi közúti fuvarozásban dolgozók jobb figyelembevétele, valamint a tisztességes verseny biztosítása érdekében,
- a nemzetközi közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályainak (1072/2009/EK rendelet) hatékonyabb végrehajtását, értékelését, és adott esetben egyértelművé tételét, illetve felülvizsgálatát,
- a határokon átnyúló közlekedés területén a nemzeti rendelkezések uniós jogszabályoknak való megfelelését biztosító intézkedéseket,
- egy Európai Közúti Közlekedési Ügynökség létrehozásának mérlegelését az uniós jogszabályok megfelelő végrehajtásának biztosítása, valamint a szabványosítás összes tagállamra kiterjedő elősegítése érdekében,
- a munkahelyi körülményekre, szociális és jóléti jogokra, bérekre és társadalmi felelősségvállalásra vonatkozó szabályok jogi egyértelműségét és hatékonyabb végrehajtását biztosító intézkedéseket a magas szintű szociális normák biztosítása érdekében az uniós közúti áru fuvarozásban; felhívja a Bizottságot, hogy hozzon intézkedéseket a jogellenes gyakorlatokkal szemben, amelyek tisztességtelen versenyt eredményeznek, és ösztönzik a szociális dömpinget; a közúti áru fuvarozásra úgy kell tekinteni, mint egy sajátos ágazatra az ott dolgozók magas fokú mobilitása, valamint a gépjárművezetők azon igénye miatt, hogy a heti pihenőidőt otthon töltsék,

2015. szeptember 9., szerda

- az uniós belső piaci elvek alkalmazásának kiigazítását, amely ténylegesen elhatárolja a szolgáltatásnyújtás szabadságát a letelepedés szabadságától, melynek célja az, hogy egy vállalat tevékenysége egy olyan tagállamban, ahol nincs székhelye, egyértelműen átmeneti jellegű legyen;

65. a vasúti közlekedés tekintetében kéri az alábbiakat:

- az egységes európai vasúti térség létrehozását a 4. vasúti csomag gyors elfogadásával, a belföldi vasúti személyszállítási piac kiegyensúlyozott megnyitásával, a pályahálózat-működtetők függetlenségének, a szolgáltatásra irányuló közbeszerzési szerződésre kiírt versenypályázatnak, valamint a vasúti biztonságnak és az interoperabilitás legmagasabb fokának biztosításával, illetve az Európai Vasúti Ügynökség számára elegendő humán és pénzügyi forrás biztosításával annak érdekében, hogy az teljes mértékben működőképes legyen, és hogy be tudja tölteni küldetését a járműengedélyezés és biztonsági tanúsítás egyablakos ügyintézésének lehetővé tételével; a 4. vasúti csomagnak magas szintű és hatékony vasúti szolgáltatásokat kell biztosítania, meg kell őriznie a közszolgáltatási kötelezettségek gazdasági egyensúlyát, valamint elő kell segítenie magas színvonalú munkafeltételek és területi kohézió megteremtését; a csomag elfogadását mielőbbi tagállami átültetésnek és végrehajtásnak kell követnie,
- a fehér könyv „a versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer megteremtése érdekében kitűzött 10 cél” című részében meghatározott, a 2030 és 2050 közötti modális átállási célkitűzések megvalósítására javasolt, új intézkedéseket tartalmazó vasúti stratégia Bizottság általi elfogadását,
- szilárd, elégséges, átlátható és kiszámítható hosszú távú finanszírozást egyszerűsített szabályokkal és eljárásokkal az uniós támogatáshoz való hozzáféréshez, a nemzeti és határokon átnyúló vasúti infrastruktúra minőségének és kapacitásának javítása érdekében, a meglévő infrastruktúra karbantartásának és korszerűsítésének elsőbbségben részesítését, valamint annak lehetővé tételét, hogy a vasúti árufuvarozók és a vasúti személyszállítók megbízható, biztonságos, elérhető és fenntartható szolgáltatásokat nyújtsanak,
- azon okok részletes elemzését, hogy az egységes európai vasúti térség tagállamok határain átnyúló szakaszait miért jellemzi nagyszámú hiányzó kapcsolódási pont; intézkedéseket és ösztönzést kér a Bizottságtól a határokon átnyúló azon helyi, regionális és nemzeti vasúti összeköttetések sürgős újjáélesztéséhez, melyek a második világháború alatt, illetve a háború utáni időkben elbontottak vagy elhagytak, annak ellenére, hogy azok a köz gazdasági érdekét, illetve hasznát szolgálták volna, valamint a tervezett, de nem befejezett összeköttetések sürgős megépítését a jelenlegi szűk keresztmetszetek és a határokon átnyúló régiók hiányzó kapcsolódási pontjainak felszámolása céljából; a nemzeti törzshálózatba és az európai folyosókba kapcsolódó mellékvasútvonalak újjáélesztését és karbantartását; a használaton kívüli hálózatok számára olyan új funkciók meghatározását célzó kezdeményezéseket, mint például az áruszállítás vagy az új, turisztikai jellegű szolgáltatásnyújtás,
- a TEN-T törzshálózat részét képező vasúthálózatot kiterjesztő uniós finanszírozású infrastrukturális projektek és a CEF keretében jóváhagyott projektek prioritásként történő jóváhagyását,
- a Bizottság szerepének bővítését a TEN-T vasúti folyosók hatékony és gyors befejezése érdekében, amelyeket a tagállamok megterveztek, azonban megvalósításukat társadalmi és gazdasági hasznosságuk ellenére elhalasztották,
- a nemzeti és nemzetközi éjszakai vasúti szolgáltatások folyamatos támogatásának szociális, gazdasági és környezeti előnyeiről szóló tényfeltáró tanulmányt, valamint, amennyiben indokolt, az említett szolgáltatások és a határokon átnyúló helyközi összeköttetések újjáélesztését, például közszolgáltatási kötelezettségek vagy közbeszerzések keretében,
- a tagállamok, a Bizottság és a vasúti szereplők által a Shift2rail közös vállalkozás végrehajtásához szükséges lépéseket a fejlettebb technológiáknak az innovatív vasúti megoldásokba történő gyorsabb integrálása, a vasúti közlekedés vonzerejének növelése, valamint az európai vasúti ágazat pozíciójának megerősítése érdekében,

2015. szeptember 9., szerda

- a ténylegesen átjárható európai vasúthálózat megteremtését szolgáló intézkedéseket, a tartósan fennálló műszaki akadályok csökkentését és a vonatok különböző rakszelvényekre méretezett vasúti pályákon történő közlekedését lehetővé tevő műszaki megoldások elősegítését, valamint annak biztosítását, hogy a különböző uniós magassági korlátozások ne jelentsenek további akadályt,
- az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS) – többek között az ennek megfelelő mozdonyfedélzeti berendezések – prioritást élvező alkalmazását a TEN-T törzshálózat valamennyi folyosóján,
- a versenyképes árufuvarozást szolgáló nemzetközi vasúti folyosók kiépítésére vonatkozó 913/2010/EU rendelet gyors végrehajtását, valamint e folyosók koordinációjához szükséges egyablakos ügyintézőhelyek kialakítását és tökéletesítését,
- a vasúti szállítással járó zaj csökkentését a teherszállító vagonok utólagos átszerelése révén, valamint a vasúti infrastruktúrának a célzott közfinanszírozás révén történő javításával; az arra irányuló bizottsági javaslatot, hogy 2020-ig Uniószerre tiltsák be a túlságosan zajos tehervagonokat,
- a nemzeti és nemzetközi vasúti közlekedés integrált jegyértékesítési rendszerének kiépítését és megvalósítását, valamint a határokon átnyúló vasúton utazó személyekre alkalmazandó járulékos díjak eltörlését,
- azon korlátok eltávolítását, amelyek akadályozzák az európai vasúti ágazat (vasúti járművek, vasúti pályahálózat és jelzőrendszerek gyártói) részvételét a nem uniós országokban kiírt közbeszerzési pályázatokon;

66. a tengeri közlekedés tekintetében kéri az alábbiakat:

- az uniós kikötők között közlekedő hajókra vonatkozó formások megkönnyítését szolgáló intézkedéseket egy valódi korlátok nélküli európai tengeri szállítási térség („kék övezet”) létrehozása céljából,
- a tengerészeti és a vámhatóságok közötti kapcsolatok jobb összehangolását minden szinten, az információáramlás folyamatosságának biztosítása, valamint a szükségtelen adminisztratív terhek és vámügyi formások csökkentése érdekében,
- a transzeurópai közlekedési hálózat részeként a tengeri gyorsforgalmi utak kínálta lehetőségek kibontakoztatását szolgáló intézkedéseket,
- a vonzó, biztonságos és fenntartható minőségi tengeri szállítás fenntartását és továbbfejlesztését, valamint a nyitott tengeri piacokat és a rakományokhoz való korlátozások nélküli hozzáférést szolgáló további intézkedéseket,
- a kikötői átjárók és logisztikai rendszerek nagy hajókhoz igazításának támogatására és összehangolására, valamint a jobb kikötői összeköttetések előmozdítására szolgáló intézkedéseket, különösen a vasúti és a belvízi szállítás révén; a kikötői beruházások megkönnyítését a különféle uniós finanszírozási források mozgósítása révén az uniós kikötők kapacitásának növelése, a meglévő infrastruktúra korszerűsítése, multimodális állomások kifejlesztése, valamint intelligens közlekedési rendszereket használó intelligens kikötők és intelligens kikötővárosok létrehozásának elősegítése érdekében; a tengeri – különösen a földközi-tengeri és a fekete-tengeri – kikötői infrastruktúra fejlesztését szolgáló intézkedéseket a szárazföldi árufuvarozásról a tengeri áruszállításra történő áttérés érdekében e területeken,
- arra vonatkozó biztosítékot, hogy a törzshálózat tengeri kikötőit 2030-ig összeköti a transzeurópai közlekedési hálózat vasúti és közúti – és ahol lehetséges belvízi – közlekedési infrastruktúrájával, kivéve, ha ezt fizikai akadályok lehetetlenné teszik,
- a kikötőknek nyújtott állami támogatásokra vonatkozó szabályok egyértelműbb és koherens alkalmazását a gyakorlatias, kiszámítható és stabil, a hosszú távú kikötői beruházásokat lehetővé tevő környezet létrehozása, az adminisztratív terhek csökkentése és az eljárások időtartamának minimalizálása érdekében,

2015. szeptember 9., szerda

- a kikötői szolgáltatások piacához való hozzáférés keretét létrehozó és a kikötők pénzügyi átláthatóságát megteremtő rendeletre irányuló bizottsági javaslat előrehaladását a kikötői szolgáltatások modernizálása, illetve minőségének és hatékonyságának fejlesztése, a verseny erősítése, valamint a kikötői beruházások ösztönzését célzó keretfeltételek megteremtése érdekében,
- a fehér könyvben kitűzött, a tengeri bunkerolajból származó uniós szén-dioxid-kibocsátás 2050-re legalább 40 %-kal történő csökkentésére vonatkozó célkitűzés megvalósítására a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) által kötelezővé tett globális cél felállítását, amit egy 2030-ra kitűzött uniós középtávú célnak is támogatnia kell; a tárgyalások fokozását a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet égisze alatt egy nemzetközi tengeri közlekedésből származó kibocsátásokat kezelő globális piacialapú mechanizmus, mint például egy kibocsátásokra vonatkozó árszabási mechanizmus kidolgozásáról; amennyiben nemzetközi megállapodás születik az üvegházhatásúgáz-kibocsátások nyomkövetésének, jelentésének és hitelesítésének globális rendszeréről, vagy a tengeri közlekedésből eredő üvegházhatásúgáz-kibocsátások csökkentését célzó globális intézkedésekről, az (EU) 2015/757 rendelet Bizottság általi felülvizsgálatát, és szükség esetén javaslatot a rendelet módosítására annak érdekében, hogy összehangolja azt a nemzetközi megállapodással,
- a z SOx-kibocsátás-ellenőrzési területekre alkalmazandó, a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagokra vonatkozó kén határértékeknek, valamint a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet megfelelő szabályainak az európai tengeri térség egészére történő kiterjesztése megfontolását,
- kibocsátáscsökkentési technológiák és energiahatékonysági intézkedések előmozdítását pénzügyi ösztönzők és célzott támogató intézkedések révén, különösen az alternatív üzemanyagok felhasználására összpontosítva, valamint a lassú hajózást célzó intézkedések elősegítését, amelyek a tapasztalatok alapján képesek jelentősen csökkenteni az üzemanyag-fogyasztást és az üvegházhatásúgáz-kibocsátást,
- az alternatív üzemanyagok kikötői és belvízi infrastruktúrájának kiépítését támogató fellépéseket, egyebek mellett LNG-vételező berendezések és part menti villamosenergia-létesítmények biztosítását,
- jogalkotási javaslatot az utasszállító hajókra vonatkozó biztonsági jogszabályok korszerűsítése érdekében; a harmadik tengerbiztonsági csomag jobb végrehajtását, és adott esetben felülvizsgálatát a tengeri balesetek megelőzésének és következményei kezelésének hatékonyabbá tétele érdekében,
- a tengeren elveszett konténerek terjedő jelenségével szembeni fellépést szolgáló felelősségi és kártérítési rendszer pontos meghatározására irányuló jogalkotási javaslatot az elveszett konténerek tulajdonosainak azonosítását lehetővé tevő rendszer alapján;

67. a belvízi hajózás tekintetében kéri az alábbiakat:

- megfelelő keret létrehozását a belvízi hajózás belső piacának optimalizálása érdekében, valamint a belvízi hajózás fokozottabb használatát akadályozó tényezők felszámolását,
- a Naiades II cselekvési program maradéktalan végrehajtását, különös tekintettel az infrastruktúrára, a folyami tájékoztató szolgáltatások kiépítésére és az innovációra; a program értékelését 2017-ig, valamint adott esetben a javasolt intézkedések kiigazítását a programban kitűzött célok elérésének biztosítása érdekében,
- a TEN-T törzshálózat részét képező belvízi utakkal kapcsolatos uniós finanszírozású projektek jóváhagyását,
- a TEN-T törzshálózati folyosóinak részét képező belvízi útvonalak 2025-ig megvalósítandó megfelelő felújítását és egész éves karbantartását, valamint a szűk keresztmetszetek eltávolítását az uniós környezetvédelmi jogszabályoknak megfelelően, a szolgáltatások megfelelő színvonalának megőrzése érdekében,
- a Bizottság és a tagállamok részéről nagyobb támogatást a belvízi hajózás területén az innováció Horizont 2020 program és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretén belüli előmozdítása, az alternatív tüzelőanyagok használata, valamint a flotta műszaki és környezetvédelmi korszerűsítését az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentése céljából,

2015. szeptember 9., szerda

- a belvízi közlekedés beillesztését a multimodális közlekedési és logisztikai láncba, valamint a fenntartható városi mobilitási tervekbe és politikákba a belvízi utak által keresztezett európai városokban, továbbá a belvízi kikötők szerepének erősítését a városi árueosztásban,
- a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) szóló 2005/44/EK irányelv sürgős felülvizsgálatát a nevezett szolgáltatások 2020-ig történő maradéktalan megvalósítása, valamint más intelligens szállítási együttműködési rendszerekhez csatlakoztatása érdekében,
- a Rajna és a Duna irányítási és szabályozási rendszereinek szükség szerinti közelítését annak érdekében, hogy Európa fő belvízi útvonalain hatékony, multimodális és fenntartható közlekedési rendszert lehessen kiépíteni,
- a Bizottság bevonását az uniós alapok elosztásába, valamint a Duna régióra vonatkozó uniós stratégia részét képező projektek összehangolásába és végrehajtásába,
- jogalkotási javaslatot a belvízi hajózási szakmai képesítések elismerése és korszerűsítése tekintetében, valamint azon intézkedések megfontolását, amelyekkel több fiatal lehetne ehhez az ágazathoz vonzani;

o

o o

68. kéri a Bizottságot, hogy a fehér könyv felülvizsgálata során, valamint a közlekedéssel kapcsolatos jövőbeli kezdeményezéseiben vegye tekintetbe az ezen állásfoglalásban tartalmazott javaslatokat;
69. sürgeti a Bizottságot, hogy kövesse nyomon a fehér könyvben kitűzött célok megvalósítása terén elért előrehaladást, és évente készítsen jelentést a fehér könyv végrehajtásáról;
70. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.
-