

ÁLLÁSFOGLALÁS ⁽¹⁾**az EU és a keleti partnerség országai közötti infrastrukturális együttműködésről: közös közúti, vasúti és közlekedési projektek**

(2015/C 315/02)

AZ EURONEST PARLAMENTI KÖZGYŰLÉS,

- tekintettel az „Európai szomszédságpolitika: a partnerség erősítése felé – Az Európai Parlament álláspontja a 2012. évi eredményjelentésekről” című, 2013. október 23-i európai parlamenti állásfoglalásra,
 - tekintettel az európai szomszédságpolitika és annak keleti dimenziója felülvizsgálatáról, valamint az Örmény Köztársaságról, az Azerbajdzsán Köztársaságról, a Belarusz Köztársaságról, a Grúziáról, a Moldovai Köztársaságról és Ukrajnáról szóló európai parlamenti állásfoglalásokra,
 - tekintettel a keleti partnerségi csúcstalálkozó (Vilnius, 2013. november 28–29.) „Keleti partnerség: az előrevezető út” című együttes nyilatkozatára,
 - tekintettel a Bizottságnak a Tanácshoz és az Európai Parlamenthez intézett „Az EU és a szomszédos régiók között a közlekedés terén zajló együttműködés új megközelítése” című közleményére (COM(2011)0415), valamint a Bizottságnak a légi közlekedési ágazatra, a tengeri és belvízi közlekedésre, közúti és vasúti közlekedésre, valamint az infrastrukturális összeköttetésekre kiterjedő európai uniós szomszédsági közlekedési tervére,
 - tekintettel az EU tagállamai és a keleti partnerség partnerországai közlekedésért felelős minisztereinek, valamint az Európai Bizottság képviselőinek a keleti partnerség közlekedési együttműködésének jövőjéről szóló együttes nyilatkozatára,
 - tekintettel az EU és a szomszédos régiók között a közlekedés terén zajló együttműködésről szóló, a Közlekedési, Távközlési és Energiaügyi Tanács 3116. ülésén elfogadott tanácsi következtetésekre,
 - tekintettel az Európai Bizottság „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című 2011. évi fehér könyvére,
 - tekintettel a keleti partnerség regionális közlekedési hálózatát érintő kiemelt infrastrukturális projektek jegyzékére, amelyet az EU és a keleti partnerség közlekedési minisztereinek 2013. október 9-én, Luxembourgban tartott ülése támogatott,
 - tekintettel az EU, illetve Ukrajna, Moldova és Grúzia között létrejött társulási megállapodások aláírására,
 - tekintettel a tengeri és folyami hajózás rendszerének hatékonyságára az áruszállítás, az emberek összekötése és a jobb piaci integráció kialakítása terén,
1. hangsúlyozza, hogy a közlekedés létfontosságú Európa prosperitása szempontjából, mivel lehetővé teszi az áruk hatékony terjesztését és a polgárok szabad utazását; emlékeztet arra, hogy az EU a keleti partnerség országainak egyik fő politikai és gazdasági partnere, és hogy a közlekedési ágazatban zajló megerősített együttműködés jelentős mértékben segítheti ezeket az országokat abban, hogy gazdaságilag erősebbek és politikailag stabilabbak legyenek; rámutat arra, hogy az áruk, szolgáltatások és utasok szállítására fordított idő és erőforrások csökkentésére irányuló, jobb közlekedési együttműködés közvetlen haszonélvezői az Unió és a szomszédos térségek polgárai és vállalkozásai, és hogy a szorosabb piaci integráció elősegítheti, hogy új piaci lehetőségek nyíljanak az Unióban és a szomszédos térségekben működő vállalkozások számára;

⁽¹⁾ 2015. március 17-én Örményországban, Jerevánban elfogadott állásfoglalás.

2. úgy véli, hogy a jobb közlekedési összeköttetések jobb minőségű közlekedési infrastruktúrán és szorosabb piaci integráción keresztül érhetőek el, biztosítva az utasok zökkenőmentes utazását, valamint az áruk hatékony és biztonságos szállítását, figyelembe véve a keleti partnerség országainak sajátos földrajzi helyzetét; e tekintetben reméli, hogy látható kapcsolat jön létre a keleti partnerség országaiban folytatott közlekedési politika és az Európa 2020 stratégia között;
3. hangsúlyozza, hogy az EU és keleti partnerei közlekedési piacainak szorosabb integrációja az egyes országok ezzel kapcsolatos szándékán és készségén múlik, előfeltétele pedig az, hogy a szomszédos országok előrelépést érjenek el az Unióban a védelem, a biztonság, a környezet és a szociális ügyek terén már alkalmazottakkal egyenértékű normák alkalmazása terén; felszólítja az Uniót, hogy adjon meg minden szükséges műszaki támogatást és tanácsadást, és ne folyamodjon protekcionizmushoz;
4. hangsúlyozza, hogy Európa keleti és nyugati részei között továbbra is hatalmas különbségek állnak fenn a közlekedési infrastruktúra terén, amelyeket fel kell számolni, és hogy az európai kontinensnek a közlekedési infrastruktúra tekintetében homogénebbnek kell lennie;
5. emlékeztet arra, hogy a túlterheltség jelentős probléma, különösen a közúti és a légi közlekedésben; hangsúlyozza az európai közlekedésben fennálló jelentős szűk keresztmetszetek kezelésének szükségességét a polgárok utazási igényeinek és a gazdaság áruk és szolgáltatások szállítására való szükségletének az erőforrásbeli és környezeti korlátok figyelembevételével történő kielégítése érdekében;
6. tudomásul veszi az új TEN-T iránymutatások elfogadását, amelyek kialakítják a stratégiai európai infrastruktúra törzshálózatát és átfogó hálózatát az Európai Unió keleti és nyugati részein, és ezzel kialakítják az egységes európai közlekedési térséget; felhívja az Európai Bizottságot, hogy fontolja meg a TEN-T törzshálózat és a keleti partnerség országainak közlekedési hálózatai összekapcsolásának lehetőségét;
7. felhívja a Bizottságot, hogy a keleti partnerek kormányaival együtt készítsen és tegyen közzé közös értékelő tanulmányt a kölcsönös érdekű közlekedési infrastruktúráról, csomópontokról és összeköttetésekről, amelyek átfogó alapul szolgálhatnak a jövőbeli közös projektekhez;
8. tudomásul veszi az infrastruktúra finanszírozására szolgáló állami forrásokra nehezedő növekvő nyomást; hangsúlyozza, hogy olyan új, az állami és a magánszféra közötti partnerségen alapuló megközelítésre van szükség a finanszírozás és az árképzés terén, amely lehetővé tenné a helyi közösségek számára, hogy partnerségeket alakítsanak ki az érdekelt magánszereplőkkel és a kormányzati ügynökségekkel, és nemzetközi pénzeszközöket vegyenek igénybe a valamennyi részt vevő fél számára előnyös közlekedési módok megteremtéséhez; sürgeti az EU tagállamait és a keleti partnerség országait, hogy cseréljék ki bevált gyakorlataikat és fokozzák együttműködésüket ezen a területen;
9. elismeri a beruházási környezet további javításának fontosságát a keleti partnerség országaiban annak érdekében, hogy olyan beruházásokat vonzzanak az EU tagállamaiból a közúti, vasúti, tengeri és légi közlekedési ágazatba, amelyek elősegítik a megfelelő infrastruktúrák fejlesztését, a keleti partnerség országai, illetve az EU tagállamai integrációját, az uniós normák elfogadását, valamint a kapacitásfejlesztést a keleti partnerség országaiban;
10. felhívja a Bizottságot és a keleti partnerek kormányait, hogy jövőbeli kereskedelmi megállapodásaikba építsék be a könnyű közlekedés elvét;
11. hangsúlyozza, hogy a keleti partnerség országaiban a közlekedési ágazatot érintő reformoknak biztosítaniuk kell az EU közlekedési normáihoz való nagyobb közeledést; úgy véli, hogy le kell zárni a légiközlekedési megállapodásra irányuló tárgyalásokat az EU és a keleti partnerség ilyen tárgyalásokat megkezdő országai között, és e tekintetben reméli, hogy a keleti partnerség többi tagállamával is mielőbb hasonló tárgyalások kezdődnek; meggyőződése, hogy a szakpolitika reformja révén javítani kell a tengerhajózás biztonságát, hogy a kikötő szerinti állam hatósága által végzett ellenőrzésekről szóló párizsi memorandummal összhangban javulnia kell a lobogóknak, és hogy a partnerországoknak képesnek kell lenniük arra, hogy jobb eredményeket mutassanak fel a közúti közlekedés biztonsága terén, és igazolják, hogy konkrét lépéseket tesznek annak érdekében, hogy javítsák az átjárhatóságot a saját és az uniós vasúti rendszer között; úgy véli, hogy a hálózatok jobb tervezése és a partnerországok transzeurópai közlekedési hálózattal való összekapcsolását elősegítő kiemelt infrastrukturális projekteken végzett munka révén javítani kell az Unióval fennálló közlekedési összeköttetéseket; bátorítja a partnerországokat a meglévő közutak rehabilitálására és újak építésére;

12. tudomásul veszi a keleti partnerség területén található lezárt határok, valamint a közvetlen tengeri kijáráttal nem rendelkező országok esetében fennálló közlekedési nehézségek létezését, és e tekintetben felhívja az Uniót, hogy kézzelfogható projektek megvalósításával járuljon hozzá a közlekedés nyitottabbá és hozzáférhetőbbé válásához;
13. hangsúlyozza, hogy a jelenleg létrehozás alatt álló egységes európai égbolt kezdeményezést ki kell terjeszteni az EU szomszédságára is – ennek minimális előfeltétele az uniós jog és az uniós jegyzékbe vétel elismerése; rámutat arra, hogy az egységes európai égbolt célja a biztonság javítása és a késések, a költségek és a kibocsátás visszaszorítása, és hogy az egységes európai égbolt létrehozására irányuló fokozatos megközelítés részeként az Unióval szomszédos országok hajlandóak funkcionális légtérblokkokat kialakítani az EU tagállamaival vagy ilyenekhez csatlakozni; felhívja a keleti partnerség országait, hogy járuljanak hozzá az EU és a keleti partnerség országai közötti, illetve a keleti partnerség területén belüli légi közlekedés zavartalanításához;
14. emlékeztet arra, hogy a közúti közlekedés kulcsszerepet játszik a keleti partnerség Unióval közös szárazföldi határral rendelkező országaival folytatott kereskedelmi forgalomban; rámutat ugyanakkor arra, hogy a határátkelőhelyeken lefolytatott megterhelő adminisztratív eljárások továbbra is akadályozzák az EU és keleti szomszédai közötti hatékony áruforgalmat, miután az adminisztratív eljárások közötti eltérések miatt a határokon telik el a teljes szállítási idő 40 %-a; hangsúlyozza, hogy ezért a határátlépési eljárások könnyítése az idő és a költségek visszaszorítása révén kulcsfontosságú szerepet játszik a kereskedelem serkentésében, és hogy az e téren végrehajtott sikeres reformok tapasztalatainak megosztása előnyös lenne a keleti partnerség országai számára;
15. felhívja a figyelmet arra, hogy a közúti közlekedés okozta sérülések miatti halálozási arány az uniós átlagnál jelentősen magasabb a keleti partnerség országokban, és ezért a közúti közlekedés biztonságának a keleti partnerség országokban tapasztalható alacsony szintje az Uniót közvetlenül érintő aggasztó kérdés; hangsúlyozza, hogy a közúti közlekedés biztonságának a képzés, a bevált gyakorlatok megosztása, a figyelemfelhívás és a biztonságosabb közúti infrastruktúra – ezen belül a biztonságos parkolók – előmozdítása révén történő javítása prioritásnak minősül a szomszédos régiókkal folytatott együttműködés és pénzügyi segítségnyújtás tekintetében; ösztönzi az Európai Bizottságot, hogy vizsgálja meg az EU egészére kiterjedő közös intelligens közlekedési rendszerek szolgáltatásai keleti partnerség országaira való kiterjesztésének lehetőségét;
16. örömmel veszi tudomásul, hogy a keleti partnerség több országa kifejezte érdeklődését a közutak piacához való, az Unióval közös fokozott hozzáférés iránt, és úgy véli, hogy az Uniónak e területen élnie kellene külső hatáskörével a piaci integráció ezen országokkal való elmélyítése érdekében; e tekintetben felhívja a Bizottságot, hogy szorosan kövesse nyomon a partnerországokat, annak érdekében, hogy meggyőződjön a vonatkozó védelmi, biztonsági, környezetvédelmi és szociális normák végrehajtásáról és alkalmazásáról, és biztosítsa, hogy a tagállamok ne folyamodjanak protekcionista intézkedésekhez; véleménye szerint egy ilyen kezdeményezés fő célja az kell, hogy legyen, hogy az EU és a keleti partnerség országai közötti közúti szállítási szolgáltatások minőségét garantáló normák végrehajtásáért cserébe fokozatosan felszámolja a mennyiségi korlátozásokat, ami egy olyan koncepció, amely a jelenlegi kétoldalú rendszerekben nem szerepel;
17. hangsúlyozza, hogy az EU és keleti szomszédai, a Közel-Kelet, valamint Ázsia közötti közlekedési folyosók mentén a vasúti infrastruktúra használata tekintetében nyílt, tisztességes, megkülönböztetésmentes, átlátható és hatékony díjrendszerekre van szükség a vasúti teherszállítási forgalom teljes potenciáljának kihasználása érdekében (beleértve a meglévő vasútvonalak rehabilitációját, és új, hatékonyabb vonalak építését is); bátorítja a regionális együttműködést ebben a kérdésben, és csalódottan állapítja meg, hogy többek között az átjárható vasúti rendszerek hiánya, a nem megfelelő technológia és a gördülőállomány rossz állapota is fizikailag akadályozza a kereskedelem és a teherszállítás növekedését; rámutat arra, hogy a vasúti személyszállítás hatékonysága a határátkelőhelyeken folytatott jobb együttműködés révén is növelhető anélkül, hogy szükség lenne jelentős infrastrukturális beruházásokra;
18. ösztönzi az alacsony szén-dioxid-kibocsátású járművek és az alternatív üzemanyag-infrastruktúra előmozdítását a fosszilis üzemanyagok fogyasztásának mérséklése és ezáltal a közlekedés környezetre gyakorolt hatásának csökkentése érdekében;

19. hangsúlyozza, hogy folytatódniuk kell azoknak a reformoknak, amelyek célja, hogy a keleti partnerség országainak vasúti ágazatát közelítsék az uniós (védelmi, biztonsági, környezetvédelmi, szociális és átjárhatósági) normákhoz, mivel ez emellett, hogy jót tesz a személy- és teherszállításnak, további beruházásokat is vonz a vasúti ágazatba; rámutat arra, hogy a szomszédos országokban a gördülőállomány modernizációja miatti nagy kereslet új piaci lehetőségeket teremt az uniós vállalatok számára; hangsúlyozza, hogy a fent említett reformok egyúttal előfeltételei is a jövőbeli esetleges piacnyitásnak;
20. sürgeti az Uniót, hogy a nemzeti polgári légi közlekedés-védelmi programok kialakításával kapcsolatos információk megosztása és a légi közlekedés védelmére irányuló intézkedések végrehajtásával és minőségbiztosításával kapcsolatos bevált gyakorlatok megosztása révén nyújtson segítséget a megfelelés biztosításában; hangsúlyozza, hogy a légi közlekedés védelmére vonatkozó, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által meghatározott nemzetközi normákat maradéktalanul végre kell hajtani, és rámutat arra, hogy a nemzetközi normákon túlmenően az Európai Polgári Repülési Konferencia (ECAC) légi közlekedés védelmére vonatkozó rendelkezéseivel és az EU elsődleges jogában lefektetett elvekkel kapcsolatos ismeretek javítása és végrehajtása is előmozdíthatná a szabályozási konvergenciát a régióban;
21. rámutat arra, hogy a keleti partnerség országainak a jövőben az európai légiforgalmi irányítási infrastruktúra korszerűsítésére irányuló „Egységes európai égbolt” légiforgalmi szolgáltatási kutatási program (SESAR) keretében is kedvezményezettnek kell lenniük, és hogy igen üdvözlendő lenne, ha nagyobb segítséget kapnának az Uniótól a keleti partnerség azon országai, amelyek korszerűsíteni kívánják légiforgalmi rendszereiket;
22. támogatja a szabályok további közelítését és a megfelelés elérését a közlekedés valamennyi területén, a közúti, vasúti, tengeri és légi közlekedési ágazatok fejlesztéséért felelős kormányzati ügynökségek intézményi fejlesztését a keleti partnerség országokban, valamint a következetes normák elfogadását a bevált uniós gyakorlatok cseréje, a technikai segítségnyújtás, valamint tanulmányutak, workshopok és fórumok szervezése révén;
23. támogatja a közlekedési infrastrukturális projekteknek a keleti partnerség közlekedési hálózata mentén a TEN-T törzshálózatához kapcsolódó összeköttetések javítására irányuló meglévő uniós programok és eszközök révén történő megvalósítását, valamint a keleti partnerség országait az EU közlekedési hálózataival összekapcsoló, folyamatban lévő projektek befejezését;
24. szükségesnek ítéli, hogy társulási megállapodások aláíró feleiként Ukrajna, Moldova és Grúzia megfelelő támogatást kapjon az Uniótól közúti, vasúti, légi, és tengeri közlekedési ágazatai fejlesztéséhez;
25. hangsúlyozza, hogy a keleti partnerség országainak sajátos földrajzi jellemzőit figyelembe véve a tengeri közlekedés és a hajózható utak a kereskedelem fejlődésének, az utasforgalom előmozdításának és a közlekedési rendszerek összekapcsolásának alapvető elemeit képezik;
26. utasítja társelnökeit, hogy továbbítsák ezt az állásfoglalást az Európai Parlament elnökének, a Tanácsnak, a Bizottságnak, a Bizottság alelnökének/az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselőjének, az Európai Külügyi Szolgálatnak, valamint a tagállamok és a keleti partnerség kormányainak és parlamentjeinek.