

2011 m. gruodžio 15 d., ketvirtadienis

Bendra Europos transporto erdvė

P7_TA(2011)0584

2011 m. gruodžio 15 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl bendros Europos transporto erdvės kūrimo plano. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas (2011/2096(INI))

(2013/C 168 E/10)

Europos Parlamentas,

- atsižvelgdamas į Komisijos baltąją knygą, pavadintą „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (COM(2011)0144),
- atsižvelgdamas į savo 2003 m. vasario 12 d. rezoliuciją dėl Komisijos baltosios knygos „Europos transporto politika 2010 metams. Laikas apsispręsti“⁽¹⁾,
- atsižvelgdamas į savo 2007 m. liepos 12 d. rezoliuciją „Išlaikyti judėjimą Europoje. Tvarusis judumas mūsų kontinente“⁽²⁾,
- atsižvelgdamas į savo 2010 m. liepos 6 d. rezoliuciją dėl darniojo ateities transporto⁽³⁾,
- atsižvelgdamas į savo 2010 m. spalio 21 d. rezoliuciją „Integruota jūrų politika (IJP). Padarytos pažangos vertinimas ir nauji uždaviniai“⁽⁴⁾,
- atsižvelgdamas į savo 2011 m. liepos 5 d. rezoliuciją dėl Europos Komisijos Penktosios sanglaudos ataskaitos ir sanglaudos politikos strategijos po 2013 m.⁽⁵⁾,
- atsižvelgdamas į savo 2011 m. liepos 6 d. rezoliuciją dėl aviacijos saugumo, ypač atkreipiant dėmesį į kūno skenerius⁽⁶⁾,
- atsižvelgdamas į savo 2011 m. rugsėjo 27 d. rezoliuciją dėl 2011–2020 m. Europos kelių eismo saugos⁽⁷⁾,
- atsižvelgdamas į Komisijos komunikatus „Piliečių tinklas“ (COM(1995)0601) ir „Judumo mieste veiksmų planas“ (COM(2009)0490),
- atsižvelgdamas į 1995 m. Komisijos komunikatą „Sąžiningų ir efektyvių kainų transporto sektoriuje link“ (COM(1995)0691) ir į 1998 m. komunikatą „Transportas ir CO₂“ (COM(1998)0204); kadangi Komisija turėtų iš naujo paskelbti pastarąjį komunikatą,
- atsižvelgdamas į strategiją „ES 2020“,
- atsižvelgdamas į Bendrijos teisyną transporto srityje,
- atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 48 straipsnį,

⁽¹⁾ OL C 43 E, 2004 2 19, p. 250.

⁽²⁾ OL C 175 E 2008 7 10, p. 556.

⁽³⁾ OL C 351 E, 2011 12 2, p. 13.

⁽⁴⁾ Priimti tekstai, P7_TA(2010)0386.

⁽⁵⁾ Priimti tekstai, P7_TA(2011)0316.

⁽⁶⁾ Priimti tekstai, P7_TA(2011)0329.

⁽⁷⁾ Priimti tekstai, P7_TA(2011)0408.

2011 m. gruodžio 15 d., ketvirtadienis

- atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto pranešimą, į Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komiteto ir Pramonės, mokslinių tyrimų ir energetikos bei Regioninės plėtros komiteto nuomones (A7-0425/2011),
- A. kadangi Europos transporto politika daugelyje kasdienos situacijų turi tiesioginį poveikį ES piliečiams ir kadangi iš tiesų bendra Europos transporto erdvė, kurioje pašalinamos visos kliūtys tarp įvairių rūšių transporto ir nacionalinių sistemų ir kurioje neiškraipoma konkurencija ir nėra socialinio dempingo, piliečiams būtų labai naudinga,
- B. kadangi transporto sektorius yra labai svarbus Europos Sąjungos, jos regionų ir miestų vystymuisi, nes jame sukuriama apie 5 proc. viso BVP ir užtikrinama apie 10 mln. darbo vietų; kadangi būtina išlaikyti ES gebėjimą vystytis ir diegti naujoves tokiose srityse, kaip judumas, transportas ir logistika, kurios itin svarbios Europos, kaip pramonės ir ekonomikos centro, pozicijai ir jos konkurencingumui pasaulyje užtikrinti; kadangi mažosios ir vidutinės įmonės atlieka itin svarbų vaidmenį transporto sektoriuje,
- C. kadangi į būsimą Europos transporto ir judumo politiką reikėtų įtraukti laikotarpio iki 2020 m. 20-20-20 tikslus, kaip svarbiausią sprendimų šioje srityje priėmimo pagrindą,
- D. kadangi transportas gali žymiai prisidėti įgyvendinant strategiją „Europa 2020“, ypač užimtumo, tvaraus ekonomikos augimo, mokslinių tyrimų, energetikos, inovacijų ir aplinkos srityse, turint mintyje, kad saugumą ir aplinkos apsaugą būtina nuosekliau stiprinti ir atidžiau koordinuoti,
- E. kadangi tam tikri naujausios Baltosios knygos tikslai nebuvo įgyvendinti, todėl čia nustatytus tikslus reikia nuolat tikrinti ir vertinti,
- F. kadangi vežėjai turėtų ne konkuruoti tarpusavyje, o papildyti vieni kitų veiklą veiksmingai derinant skirtingų rūšių transportą, vadovaujantis pagrindiniu veiksmingo įvairių rūšių transportą naudojančių vežėjų paskirstymo principu,
- G. kadangi pervežimų, naudojant įvairių rūšių transportą, tikslų neįmanoma pasiekti priimančiais teisės aktais, bet įmanoma naudojantis veikiančia infrastruktūra, esminiais privalumais, pranašumais ir paskatomis,
- H. kadangi būtina užtikrinti sėkmingą Transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) plėtoją, efektyviai sujungti visų ES regionų transporto tinklus ir panaikinti ES valstybių narių infrastruktūros išsivystymo lygio skirtumus,
- I. kadangi transporto sektorius ir tarpvalstybinė infrastruktūra vis dar susiduria su daug istorinių ir geografinių kliūčių (skirtingas kelių plotis ar neįveikiamos kalnų grandinės, kaip antai Alpėse, Pirėnuose ar Karpatuose), kurios sukelia pasienio problemų ir kurias kartais galima lengvai pašalinti, taigi jos turėtų būti visiškai pašalintos,
- J. kadangi dėl Europos regionų skirtumų (dėl periferinės padėties, infrastruktūros, landšafto, gyventojų tankumo, socialinės ir ekonominės padėties) atsiranda labai įvairių problemų, kurias reikia lanksčiai spręsti,

2011 m. gruodžio 15 d., ketvirtadienis

- K. kadangi transporto rinkų atvėrimui turėtų būti taikoma sąlyga, kad pirma turi būti parengtos reguliavimo priemonės, reikalingos siekiant užtikrinti, kad atvėrus rinkas pagerės paslaugų kokybė, mokymo ir užimtumo sąlygos,
- L. kadangi ES visų rūšių transportui privalo nustatyti nuoseklius standartus, ypač saugumo, technologijų, aplinkos apsaugos ir darbo sąlygų srityse, ir taip pat atsižvelgti į tai, kad veiksmingą sektorių, kuriuose bendros pasaulio mastu taisyklės taikomos *de facto*, reguliavimą galima pasiekti naudojantis atitinkamais tarptautiniais forumais,
- M. kadangi priimtus transporto srities teisės aktus būtina teisingai, nuosekliai ir skubiai perkelti į nacionalinę teisę, įgyvendinti ir prižiūrėti, kad jie būtų taikomi,

1. džiaugiasi 2011 m. Baltąja knyga, tačiau pažymi, kad pagrindiniai 2001 m. Baltosios knygos tikslai buvo įgyvendinti tik iš dalies arba visai neįgyvendinti, todėl siūlo:

— kad iki 2013 m. Komisija, remdamasi kelių eismo saugos Europoje 2011–2020 m. laikotarpiu ataskaita ir laikydamosi subsidiarumo principo, pateiktų konkrečius pasiūlymus, kaip iki 2020 m. žuvusių ir sunkiai sužeistų keliuose asmenų būtų galima sumažinti 50 proc., palyginti su 2010 m. Šiuose pasiūlymuose ypatingą dėmesį reikėtų skirti pažeidžiamiausiems kelių eismo dalyviams ir kiekvienu atveju nurodyti, kiek tikimasi sumažinti eismo įvykių;

— kad iki 2014 m. Komisija pateiktų pasiūlymą dėl visų rūšių krovinio ir keleivinio transporto išorės išlaidas įtraukimo į vidaus sąnaudas, atsižvelgiant į kiekvienos transporto rūšies ypatumus ir vengiant dvigubo išlaidų įtraukimo ir rinkos iškraipymų. Pajamos, gautos į vidaus išlaidas įtraukus išorės sąnaudas, galėtų būti naudojamos investicijoms saugumo, mokslinių tyrimų, naujų technologijų, klimato apsaugos ir triukšmo mažinimo srityse siekiant užtikrinti tvarų judumą ir infrastruktūrą;

2. ragina Komisiją iki 2013 m. pateikti pasiūlymą dėl socialinių ir darbo sąlygų siekiant palengvinti iš tiesų integruotos Europos transporto rinkos kūrimą ir tuo pat metu siekiant stiprinti sektoriaus patrauklumą darbuotojams; šis pasiūlymas turėtų būti pagrįstas nuodugnia socialinių ir darbo sąlygų visų rūšių transporto srityse dabartinės padėties analize, valstybių narių teisės aktų suderinimo lygiu ir pokyčių poveikio transporto darbo rinkos plėtrai laikotarpiu iki 2020 m. vertinimu; šiuo pasiūlymu turėtų būti siekiama padidinti užimtumą ir pagerinti transporto sektoriaus darbuotojų padėtį, atsižvelgti į naujas technologijas ir logistikos paslaugas, kurios galėtų būti naudojamos transporto paslaugoms apskritai ir ypač paslaugoms neįgaliems žmonėms pagerinti;

3. prašo Komisijos, remiantis valstybių narių pateikta informacija, iki 2013 m. pateikti aiškią kiekybinę dabartinės infrastruktūros, transporto tinklo tankumo padėties ir transporto paslaugų kokybės visose ES valstybėse narėse analizę; ši analizė užtikrintų dabartinės padėties 27 ES valstybėse narėse apžvalgą, atkreiptų dėmesį į valstybių narių ir jų regionų transporto infrastruktūros vystymo skirtumus ir nurodytų dabartinį visų transporto rūšių transporto infrastruktūros finansavimo būdą ir investavimo prioritetus ateityje;

4. žino, kad transporto sektorius labai prisideda prie pramonės politikos, konkurencingumo ir ES prekybos balanso; pažymi, kad 2009 m. transporto sektoriuje mašinų ir įrangos eksportas siekė 454,7 mlrd. EUR ir tai sudarė 41,5 proc. viso eksporto iš 27 ES šalių; be to, pažymi, kad 2009 m. įregistruotas didžiausias ES prekybos perteklius transporto sektoriaus mašinų ir įrangos srityje (112,6 mlrd. EUR) ir transporto paslaugų srityje (21,5 mlrd. EUR);

2011 m. gruodžio 15 d., ketvirtadienis

5. pritaria dešimt tikslų, numatytų Baltojoje knygoje siekiant konkurencingos ir efektyvios išteklių naudojimo požiūriu transporto sistemos iki 2050 m. ir iki 2030 m., bet mano, kad atsižvelgiant į pavienių valstybių narių ekonominę padėtį reikia numatyti konkretesnes finansavimo laikotarpio iki 2020 m. nuostatas ir bendrus iššūkius transporto sektoriaus energijos ir aplinkos apsaugos srityse; todėl ragina Komisiją parengti teisinės nuostatas tam, kad iki 2020 m. transporto priemonių išmetamo CO₂ ir kitų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis būtų sumažintas 20 proc. (palyginti su 1990 m.) ir iki 2020 m. būtų įgyvendinti tarpiniai tikslai (palyginti su 2010 m.), laikantis numatytų 20-20-20 tikslų ir bendradarbiaujant su tarptautiniais partneriais; minėtieji tikslai yra:

- kelių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio sumažinimas 20 proc.,
- geležinkelio transporto keliamo triukšmo ir energijos suvartojimo sumažinimas 20 proc.
- visoje Europos oro erdvėje oro transporto išmetamo CO₂ kiekio sumažinimas 30 proc.,
- visoje ES vienodas 30 proc. laivų išmetamo CO₂ kiekio ir teršalų kiekio sumažinimas; šio tikslo siekti padės Tarptautinės jūrų organizacijos susitarimai dėl energijos vartojimo efektyvumo dizaino rodiklio ir Laivų energijos vartojimo efektyvumo valdymo planas;

taip pat ragina visus šioje dalyje nurodytus tikslus laikyti prioritetiniais ir kiekvienais metais juos patikrinti;

6. pabrėžia, kad, atsižvelgiant į ekonominius, užimtumo, aplinkos, socialinius ir teritorinius aspektus, reikėtų užbaigti kurti Europos transporto vidaus rinką toliau atveriant transporto tinklus bei rinkas, ir ragina Komisiją užtikrinti, kad pasiūlymai dėl paslaugų visų rūšių transporto rinkose atvėrimo nesukeltų socialinio dempingo, nesumažintų paslaugų kokybės, nesudarytų sąlygų privačioms monopolijoms ar oligopolijoms atsirasti; pabrėžia, kad būtina skubiai parengti valstybės pagalbos jūrų uostams gaires;

7. atkreipia dėmesį į tai, kad vis dar nepakankamai ištirtas daugelio sričių transporto potencialas, ir teigia, kad siekiant sustiprinti visos Europos Sąjungos konkurencingumą ir patrauklumą labai svarbi bendra Europos transporto zona, užtikrinanti tarpusavio ryšį ir veiklos suderinamumą ir pagrįsta transporto infrastruktūroms ir sistemoms taikomu iš tiesų europiniu valdymu, kurį galima užtikrinti pašalinant tarp valstybių narių vadinamuosius pasienio efektus visų rūšių transportui; pabrėžia, kad svarbu skirti dėmesio teritorinei sanglaudai ir, visų pirma, prieinamumo problemoms, su kuriomis susiduria labiausiai nutolę regionai, salos, regionai be pakrantės zonų ir periferiniai regionai, taip pat geram susisiekimui tarp valstybių narių ir jų kaimyninių šalių;

8. pabrėžia, kad veiksmingas įvairių rūšių transporto derinimas keleivių judumo ir prekių pervežimo srityse visoje transporto ir logistikos paslaugų grandinėje – vertinamas pagal ekonomiškumą, aplinkos apsaugą, energijos tiekimo saugumą, socialines, sveikatos apsaugos ir darbo sąlygas, saugą bei saugumą, atsižvelgiant į teritorinę sanglaudą ir pavienių šalių ir regionų geografinę aplinką – turėtų būti laikomas pagrindiniu būsimos transporto politikos formavimo principu; mano, kad įvairių rūšių transportas privalo vienas kitą papildyti ir būti suderinamas ir kad minėtais parametrais reikėtų remtis nustatant dabartinį ir būsimą įvairių rūšių transporto paskirstymą šalyse ir regionuose, atsižvelgiant į jų individualias galimybes; be to, mano, kad turėtų būti nuolat skatinama naudoti tvarias transporto priemones, taip pat ir pervežimams trumpais bei vidutinio nuotolio atstumais;

9. atkreipia dėmesį į didelę Sąjungos priklausomybę nuo importuojamo iškastinio kuro, kurio tiekimas iš už Sąjungos ribų kelia didelę riziką Sąjungos ekonominiam saugumui ir galėtų suvaržyti jos išorės politikos pasirinkimo lankstumą, ir ragina Komisiją nustatyti ir reguliariai vertinti Sąjungos išorės energijos tiekimo saugumą;

2011 m. gruodžio 15 d., ketvirtadienis

10. pabrėžia naujųjų valstybių narių transporto infrastruktūros, įskaitant kelių infrastruktūros, plėtros svarbą siekiant sukurti bendrą Europos transporto erdvę ir sujungti šių valstybių transporto tinklus su kaimyninių valstybių transporto tinklais; ragina Komisiją į savo būsimą daugiametę finansinę programą įtraukti naujųjų valstybių narių transporto infrastruktūros plėtros poreikius siekiant, kad iki 2025 m. naujųjų valstybių narių transporto infrastruktūra pasiektų kitų valstybių narių lygį;

11. džiaugiasi ir palaiko Komisijos pasiūlymą dėl Europos infrastruktūros tinklų priemonės (angl. *Connecting Europe Facility*) ir projektų obligacijų iniciatyvą, ir ragina valstybes narės įgyvendinti pagrindinį tinklą, nes TEN-T koncepcijoje reikėtų numatyti ribotą skaičių Europos pridėtinę vertę turinčių projektų, kuriems numatytas didesnis ir realus finansavimas; ragina, kad:

- valstybės narės įsipareigotų iki 2020 m. pašalinti pagrindines žinomas visų rūšių transporto kelių problemines atkarpas Europos transporto erdvėje ir prireikus skatintų jų apvažiavimo galimybes užtikrindamos įvairiarūšio transporto infrastruktūrą tokių ruožų pradiniam ir galiniame taškuose, teiktų prioritetą tarpvalstybinio masto projektams tarp visų valstybių narių, neapleisdamos susisiekimo su kaimyninėmis šalimis, ir iki 2015 m. pateiktų patvirtintą finansavimo planą,
- Komisija įsipareigotų didinti TEN-T projektų finansavimo, derindama jį su regionų politika, stabilumą,
- Komisija įsipareigotų remti alternatyvius finansavimo modelius ir priemones, įskaitant projektų obligacijas, ir teikdama pasiūlymus dėl išorės sąnaudų įtraukimo į vidaus sąnaudas įsipareigotų aktyviau panaudoti gautas pajamas TEN-T projektams finansuoti,
- siekiant užtikrinti ilgalaikį ES veiksmų efektyvumą ir matomumą įgyvendinant TEN-T projektą, prioritetai būtų nustatyti atidžiai atsižvelgiant į regioninių struktūrinių fondų panaudojimo sąlygas ir būtų reikalaujama, kad valstybės narės užtikrintų šių projektų finansavimą pasibaigus ES daugiametėms programoms,
- po 2015 m. projektams teikiami prioritetai turėtų išlikti tik tuo atveju, jei valstybės narės priimtų įsipareigojančius biudžeto sprendimus, kuriais būtų užtikrinamas šių projektų įgyvendinimas, o ES bendras finansavimas turėtų būti grindžiamas principu „naudok arba prarasi“,
- į TEN-T tinklą turėtų būti įtrauktas EuroVelo, Europos dviračių turizmo ilgų trasų tinklas;

12. pabrėžia, kad sukūrus gerą transporto infrastruktūrą ir sudarius tinkamas prieigos galimybes visi regionai taps ekonomiškai stipresni ir patrauklesni tiesioginėms investicijoms, todėl ilgainiui padidės ir regionų konkurencingumas, ir visos ES konkurencinė padėtis, taip pat bus užtikrinama, kad tinkamai vystysis vidaus rinka ir bus pasiektas teritorinės sanglaudos tikslas;

13. nurodo, kad transporto tinklams tenka svarbiausias vaidmuo erdvių planavimo politikoje; pabrėžia ypatingą pagrindinės transporto infrastruktūros, pvz., greitųjų traukinių geležinkelio, svarbą skatinant vietinio lygmens vystymąsi; mano, kad dideli regionai ir jų vystymosi strategijos galėtų atlikti aktyvesnį vaidmenį įgyvendinant suderintą, veiksmingą ir tvarią transporto politiką; primena, kad svarbu parengti, planuoti ir įgyvendinti bendras transporto infrastruktūros strategijas ir kad svarbu skleisti geriausią transporto srities praktiką; pabrėžia, kad ES piliečiai ir įmonės turės tiesioginės naudos iš bendros Europos transporto erdvės, kurios tikslas – sumažinti krovinių ir keleivių transportavimo laiką ir išteklius ir užtikrinti glaudesnę rinkų integraciją;

2011 m. gruodžio 15 d., ketvirtadienis

14. pažymi, kad visų rūšių keleivių ir krovinių pervežimo transportui ES lygmeniu turi būti taikomi atitinkamą riziką įvertinantys saugumo standartai, ir reikalauja pateikti pasiūlymą dėl šiam reikalavimui įgyvendinti reikalingo finansavimo; mano, kad jūrų ir oro transporto atveju tarptautinį koordinavimą reikėtų numatyti iš anksto ir kad iki 2015 m. reikėtų peržiūrėti galiojančias taisykles, prireikus jas pataisyti ir palaipsniui įtraukti į susitarimus su trečiosiomis šalimis;

15. atkreipia dėmesį į nuoseklios perėjimo prie alternatyvios ir atsinaujinančios energijos naudojimo transporto priemonėse strategijos svarbą ir pabrėžia, kad naudojant įvairių rūšių energiją ir taikant turimus energijos taupymo metodus būtų galima pasiekti numatytus tikslus; pabrėžia, kad minėtam perėjimui reikalinga tam tikra infrastruktūra ir atitinkamos paskatos ir kad numatant mažinimo tikslus reikėtų laikytis neutralumo technologijų požiūriu;

16. reikalauja iki 2015 m. pateikti pasiūlymą dėl mobilumo miestuose, kuriame, atsižvelgiant į subsidiarumo principą, paramą projektams būtų galima teikti tik, jei vietos valdžios institucijos pateiktų veiksmingas keleivių ir prekių pervežimo grandines miestuose ir užstatytose zonose užtikrinančius tvaraus mobilumo planus, kuriuos įgyvendinus sumažėtų eismo intensyvumas, eismo įvykių skaičius, atmosferos tarša ir triukšmas ir kurie atitiktų Europos transporto politikos standartus ir tikslus, taip pat aplinkinių miestų bei regionų poreikius ir nesukurtų naujų rinkos kliūčių; siūlo keistis geriausia praktika inovacijų ir tvarių mobilumo miestuose koncepcijų mokslinių tyrimų srityje;

17. pabrėžia, kad eismo dalyvių elgesys yra lemiamas, ir ragina parengti iniciatyvas, skatinančias rinktis tvaraus, skatinančio fizinį aktyvumą, saugaus bei naudingo sveikatai transporto ir judumo rūšis; ragina Komisiją ir valstybes nares, atsižvelgiant į subsidiarumo principą, iki 2013 m. pateikti pasiūlymus dėl iniciatyvų, kuriomis skatinamas aplinkai nekenksmingas viešasis transportas, ėjimas pėsčiomis ir važiavimas dviračiu, ypač miesteliuose ir miestuose, siekiant padvigubinti skaičių asmenų, besinaudojančių minėtais judumo būdais; taigi mano, kad svarbu plėtoti saugią pėstiesiems ir dviratininkams skirtą infrastruktūrą, ypač miesteliuose ir miestuose, didinti įvairių transporto paslaugų suderinamumą ir skatinti vieno transporto dokumento ir integruotos įvairių rūšių transporto e. bilietų sistemos, kuri susietų tolimų nuotolių ir vietinį transportą, įvedimą; primena, jog siekiant užtikrinti asmenų judumą būtina, kad transportas būtų prieinamas ir įperkamas, taip pat primena, kad planuojant ateities transporto politiką daugiau dėmesio reikėtų skirti tvarumo tikslų ir socialinių poreikių derinimui;

18. mano, kad pagrindinės taisyklės, susijusios su keleivių teisėmis, turėtų būti numatytos Keleivių teisių chartijoje, kuri apima visų rūšių transportą, todėl tikisi, kad Komisija ne vėliau kaip iki 2012 m. pradžios pateiks atitinkamą pasiūlymą, kuriame bus atsižvelgta į kiekvienos rūšies transporto ypatybes ir įgytą patirtį ir bus įtrauktas skyrius apie neįgalių keleivių teises; tuo pat metu ragina, remiantis aiškiais apibrėžtimis ir gairėmis, šias teises vienodai aiškinti, vieningai taikyti, įgyvendinti ir prižiūrėti jų įgyvendinimą, taip pat užtikrinti jų valdymo skaidrumą; be to, pabrėžia, kad reikia parengti teisės aktus papildomų mokesčių, taikomų visų rūšių transportui, srityje;

19. pabrėžia, kad siekiant tinkamai spręsti transporto ir judumo problemas, ypač kylančias miestų teritorijose, reikalinga integruota transporto ir judumo politika, apimanti visą transporto ir logistikos vertės grandinę; ragina stiprinti politikos formuotojų Europos institucijose veiklos koordinavimą, taip pat Europos logistikos ir judumo forumo vykdyti nuolatinį dialogą ir konsultacijas su logistikos pramonės, transporto paslaugų teikėjų ir klientų atstovais;

20. ragina ekologiškos logistikos skatinimui ir geresniam judumo valdymui teikti prioritetą;

2011 m. gruodžio 15 d., ketvirtadienis

21. teigia, kad siekiant sukurti tvarią įvairiarūšio keleivių ir prekių pervežimo sistemą, reikalingi įvairiarūšio transporto jungties taškai ir terminalai, integruotas planavimas ir logistikos priemonės, taip pat integruotas švietimas ir profesinis mokymas;

22. pabrėžia, kad ES privalo išlikti viena iš daugiausiai taikančių technologijų inovacijas transporto srityje tam, kad galėtų skatinti efektyvumą, tvarumą ir užimtumą; skatina užtikrinti finansavimą mokslinių tyrimų ir plėtros programai, kuri skirta būtent tvariam ir saugiam judumui užtikrinti taikant konkrečią įgyvendinimo strategiją, terminą ir veiksmingą finansinę kontrolę ir siekiant:

- visų rūšių transporto atveju išlaikyti ES, kaip gamybos ir mokslinių tyrimų centro, pirmavimą ir ypatingą dėmesį skirti transporto išmetamo anglies dioksido kiekio, išmetamųjų teršalų kiekio ir triukšmo mažinimui, taip pat saugai ir saugumui,
- sukurti efektyvias, sumanias, sąveikias ir susietas sistemas siekiant remti SESAR, Galileo, ERTMS, Upių informacinių paslaugų (angl. RIS), SafeSeaNet, LRIT ir IVS projektus,
- rasti praktiškus sprendimus, kuriuos priimant dalyvautų ekspertų grupė, atstovaujanti ekonomikos, mokslo, politikos sritims ir visuomenei,
- didinti kelių eismo saugą tęsiant e. saugumo iniciatyvą ir užtikrinti infrastruktūrą, reikalingą e. skambučio pagalbos sistemai įdiegti laikantis duomenų apsaugos taisyklių;

23. mano, kad visų rūšių transportui būtina mažinti biurokratinės kliūtis, todėl ragina labiau supaprastinti ir suderinti transporto ir logistikos dokumentus, ypač krovinio transporto, ir iki 2013 m. pateikti pasiūlymą dėl krovinių gabenimo dokumentų ir elektroninių dokumentų suvienodinimo, kuriuo taip pat būtų skatinamas krovinių vežimas įvairiarūšiu transportu;

24. pabrėžia, kad būtina gerinti ir standartizuoti kontrolės prietaisus, pvz., greičio matavimo radarus ir transporto priemonėse įmontuotus prietaisus, taip pat komunikacijos sistemas ir priemones, ir ragina iki 2013 m. pateikti pasiūlymą dėl minėtų prietaisų tarpusavio pripažinimo ir suderinamumo; pabrėžia, kad reikia stiprinti nacionalinių valdžios institucijų veiklos vykdančią tarpvalstybinę baudžiamąją persekiojimą koordinavimą ir bendradarbiavimą ir užtikrinti didesnę konvergenciją taikant kelių eismo saugos standartus;

25. pabrėžia, kad galimi pakrovimo vienetų pakeitimai ir jų standartizacija atsižvelgiant į pasaulio mastu naudojamus pakrovimo vienetus ir į transporto priemonių matmenis, turėtų padėti optimaliau naudoti įvairiarūšį transportą ir turėtų būti naudingi taupant kurą, mažinant išmetamųjų teršalų kiekį ir didinant kelių eismo saugumą;

26. siūlo, kad valstybės narės leistų naudoti tam tikruose keliuose Europos modulinių vežimų sistemą, kai esama infrastruktūra ir saugumo standartai suteikia galimybę tai padaryti, ir informuotų Komisiją, kad toks leidimas suteiktas;

27. pabrėžia įvairių Europos transporto agentūrų svarbą ir ragina dėti naujų pastangų jų europiniam aspektui sustiprinti;

28. ragina valstybes nares pritarti ir siekti, kad būtų sudarytos vienodos sąlygos visų rūšių transportui energijos apmokestinimo ir pridėtinės vertės mokesčio (PVM) požiūriu;

2011 m. gruodžio 15 d., ketvirtadienis

29. kelių eismo srityje ragina:

- iki 2013 m. atlikti dar vieną reguliavimo sistemos, skirtos keleivių ir krovinių pervežimo transporto priemonių vairavimo ir poilsio laikui nustatyti, ir jos įgyvendinimo peržiūrą ir suderinti minėtos sistemos įgyvendinimo ir taikymo priežiūros aiškinimą, taip pat atsižvelgti į Europos Parlamento poziciją dėl kelių transporto sektoriaus baudų suderinimo; be to, mano, kad būtina suderinti krovinių pervežimo visoje Europos Sąjungoje apribojimus,
- įgyvendinti jau nustatytus tikslus ir suteikti naują impulsą prioritetiniams Transeuropinių transporto tinklų projektams,
- iš viso 40 proc., palyginti su 2010 m., padidinti krovinių transporto priemonėms skirtų saugių stovėjimo aikštelių Transeuropiniame kelių tinkle (TERN) bendrą plotą ir pagerinti jų kokybę (higienos standartai),
- Komisiją remti valstybių narių iniciatyvas, kuriomis siekiama taikant mokesčių lengvatas skatinti saugesnio ir ekologiškesnio transporto priemonių parko sukūrimą,
- Komisiją iki 2013 m. parengti Bendrijos kelių transporto būklės ataskaitą, kurioje būtų pateikta rinkos padėties analizė, įskaitant kontrolės efektyvumo vertinimą bei susijusios profesijos užimtumo sąlygų raidą, ir vertinimas, ar derinant įgyvendinimo ir kelių naudotojų rinkliavų, taip pat socialinių ir saugos teisės aktų sričių taisykles padaryta tokia pažanga, kad būtų galima numatyti tolesnį šalies vidaus kelių transporto rinkų atvėrimą, įskaitant kabotažo apribojimų panaikinimą,
- gerinti transporto sektoriuje dirbančių asmenų, įskaitant asmenis, teikiančius keleiviams su transportu susijusias paslaugas, pradinį ir tolesnį parengimą ir suteikti galimybę įgyti atitinkamą profesiją siekiant pagerinti darbo sąlygas, padidinti atlyginimą ir šių profesijų patrauklumą,
- parengti ES standartizuotą metodiką, skirtą transporto ir logistikos operacijų metu išmetamam anglies dvideginiui apskaičiuoti, tam, kad būtų išvengta nacionalinių metodų platinimo ir kad būtų remiamos pramonės iniciatyvos, kuriomis siekiama skatinti išmetamo anglies dvideginio (ypač krovinių kelių transporto) skaičiavimą;

30. laivininkystės srityje ragina:

- iki 2013 m. pateikti pasiūlymą dėl vadinamosios mėlynos juostos, siekiant iš vieno ES uosto į kitą plaukiantiems laivams supaprastinti formalumus ir vystyti jūros greitkelių potencialą sukuriant iš tiesų bendrą ES vidaus jūrų transporto rinką pagal jau esamus aplinkos ir gamtos išsaugojimo teisės aktų reikalavimus,
- parengti iniciatyvas, skirtas užtikrinti, kad iš laivų išmetamų sieros teršalų mažinimo priemonės neskaitytų vėl grįžti prie kitų rūšių transporto,
- parengti Europos laivybos trumpo ir vidutinio nuotolio atstumais politiką, siekiant panaudoti nepanaudotus turimus vidaus vandenų kelių pajėgumus ir įgyvendinti ES tikslus dėl šio transporto sektoriaus išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio sumažinimo,

2011 m. gruodžio 15 d., ketvirtadienis

- toliau remti programą NAIADES laikantis jau esamų aplinkos ir gamtos išsaugojimo teisės aktų reikalavimų, numatant tolesnę programą siekiant nuo 2013 m. užtikrinti dabartinės programos NAIADES tęstinumą,
- pateikti iki 2020 m. pasiūlymą 20 proc., palyginti su 2010 m., padidinti skaičių įvairiarūšio transporto jungčių (platformų), skirtų vidaus vandenų transportui, vidaus uostams ir geležinkelio transportui, ir atitinkamą finansinę paramą, taip pat po 2013 m. tęsti Marko Polo programą siekiant efektyviai išnaudoti laivybos potencialą,
- kitoje daugiametėje finansinėje programoje, numatytoje 2014–2020 m. laikotarpiu, ne mažiau kaip 15 proc. TEN-T lėšų skirti projektams, kuriais siekiama pagerinti tvarias ir įvairiarūšio transporto užtikrinamas jūrų uostų, vidaus vandenų uostų ir įvairiarūšio transporto platformų jungtis, ypatingą dėmesį skiriant vandens kelių transporto projektams,
- atsižvelgiant į tarptautinį jūrų transporto pobūdį, iki 2012 m. suderinti laivų transporto srities specialistų mokymą pagal tarptautinius standartus ir skubiai priimti Komisijos pasiūlymą, pagal kurį būtų iš dalies pakeista Direktyva 2008/106/EB dėl minimalaus jūrininkų parengimo siekiant į ES teisę įtraukti Konvencijos dėl jūrininkų rengimo ir atestavimo 2010 m. pakeitimus, iki 2013 m. pabaigos pateikti pasiūlymą dėl abipusio pagrindinių uosto darbuotojų mokymo sąlygų pripažinimo, taip pat parengti strategiją dėl jaunuolių skatinimo rinktis jūrininkystės profesijas;

31. oro transporto srityje ragina:

- Komisiją ir valstybes nares skatinti Bendro Europos dangaus II sistemos įgyvendinimą, kuriam labai svarbus SESAR įdiegimas, ir ragina Komisiją iki 2013 m. pateikti pasiūlymą dėl bendros Europos oro erdvės sukūrimo toliau mažinant funkcinių oro erdvės blokų skaičių,
- Komisiją stiprinti Bendro Europos dangaus reglamentų ir SESAR bei Galileo projektų, taip pat „Švaraus dangaus“ iniciatyvų koordinavimą, siekiant efektyviau įgyvendinti energijos taupymo ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų taršos mažinimo priemones,
- rengiant kitus pasiūlymus dėl rinkos liberalizavimo, prioritetą teikti paslaugų kokybei ir derinimui su tarptautiniais standartais,
- Komisiją ir valstybes nares dėti visas pastangas, kad iki 2012 m. Europos prekybos taršos leidimais sistema būtų priimta tarptautiniu mastu, taigi tarptautiniu mastu būtų užtikrinamos vienodos sąlygos,
- aktyviai plėtoti „ateities kontrolės punkto“, skirto keleiviams ir kroviniams patikrinti saugos kontrolės metu, koncepciją;

32. geležinkelių transporto srityje ragina:

- Komisiją, siūlant toliau atverti rinkas, atsižvelgti į valstybių narių įsipareigojimus, susijusius su vietiniu viešuoju transportu, ir į šiame sektoriuje siūlomų paslaugų lygį, siekiant pagerinti dabartinių paslaugų kokybę, taip pat užtikrinti teisingesnę konkurenciją ir išvengti socialinio dempingo,

2011 m. gruodžio 15 d., ketvirtadienis

- labiau skatinti techninį suderinimą ir įvairių valstybių veiklos suderinamumą, ypač skatinti iki 2015 m. suderinti taisykles dėl leidimų transporto priemonėms išdavimo siekiant, kad leidimų transporto priemonėms išdavimas truktų ne ilgiau kaip du mėnesius finansiniu požiūriu skaidriomis sąlygomis, ir atitinkamai pakeisti Europos geležinkelio agentūros kompetencijos sritį bei jos 2012 m. finansavimą,
 - tinkamai apgalvojus, laikotarpiu iki 2020 m. suteikti naują impulsą geležinkelio infrastruktūros, triukšmo mažinimo srityse ir ERTMS veiksmų planui,
 - Komisiją ne vėliau kaip iki 2012 m. gruodžio 31 d. pateikti pasiūlymą dėl direktyvos, kurioje būtų numatytos infrastruktūros valdymo ir transporto paslaugų ryšio nuostatos, ir pasiūlymą dėl keleivių vežimo vidaus geležinkeliais rinkos atvėrimo nedarant neigiamo poveikio geležinkelių transporto paslaugų kokybei ir užtikrinant, kad būtų laikomasi viešųjų paslaugų teikimo įsipareigojimų,
 - užtikrinti nacionalinių priežiūros institucijų nepriklausomumą ir jas stiprinti siekiant formuoti efektyvesnę geležinkelių transporto sistemą, užtikrinti jų glaudesnę bendradarbiavimą Europos tinkle ir užtikrinti, kad Komisija iki 2014 m. pateiktų pasiūlymą siekiant toliau remti šį tikslą ir įsteigti Europos reguliavimo instituciją,
 - daugiau dėmesio skirti mokymui ir tęstiniam mokymui, pagrįstiems aukštais standartais, ir spartinti tarpvalstybinį diplomų ir kvalifikacijos pripažinimą;
 - Komisiją įvertinti geležinkelių krovinio transporto rinkos atvėrimo poveikį krovinių vežimui pavieniais vagonais ir, jei pasirodytų, kad tokio vežimo apimtis sumažėjo, ne vėliau kaip 2012 m. gruodžio 31 d. pateikti pasiūlymą, kaip sudaryti sąlygas valstybėms narėms remti tokią veiklą, atsižvelgiant į jos ekonominius, socialinius ir aplinkosaugos privalumus;
33. pripažįsta, kad Europos geležinkelių pramonė yra vis pažeidžiamesnė dėl trečiųjų šalių tiekėjų konkurencijos ES rinkoje; yra susirūpinęs dėl esminių kliūčių, dėl kurių ES tiekėjai negali dalyvauti ne ES šalių viešuosiuose pirkimuose;
34. ragina Komisiją teisės aktų pasiūlymų poveikio tyrimuose kiekybiškai nustatyti ir įvertinti ekologiškų darbo vietų kūrimo apimtį, taip pat jų skatinimo priemones;
35. ragina Komisiją ir valstybes nares, atsižvelgiant į įsipareigojimus, priimtus pagal strategiją „Europa 2020“, pateikti bendrą augimui, judumui, plėtrai ir užimtumui būtinos infrastruktūros poreikių, planavimo, vystymo ir finansavimo strategiją, apimančią visų dalyvaujančių šalių informavimą, komunikaciją ir konsultacijas, visų pirma dalyvaujant suinteresuotiems piliečiams;
36. atsižvelgdamas į tai, kad vietos ir regionų valdžios institucijos turi daug galių transporto politikos srityje, mano, kad joms reikėtų suteikti galimybę dalyvauti taikant daugiapakopio valdymo metodą;
37. ragina Komisiją kasmet įvertinti Baltosios knygos tikslus, padarytą pažangą bei rezultatus ir kas penkeri metai informuoti Parlamentą apie Baltosios knygos įgyvendinimą;
38. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai ir Komisijai.
-