

Joi, 15 decembrie 2011

Spațiul european unic al transporturilor

P7_TA(2011)0584

Rezoluția Parlamentului European din 15 decembrie 2011 referitoare la Foaia de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punctul de vedere al resurselor (2011/2096(INI))

(2013/C 168 E/10)

Parlamentul European,

- având în vedere Cartea albă a Comisiei intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” (COM(2011)0144),
- având în vedere Rezoluția sa din 12 februarie 2003 privind Cartea albă a Comisiei, intitulată „Politica europeană de transport pentru 2010: momentul deciziilor” ⁽¹⁾,
- având în vedere Rezoluția sa din 12 iulie 2007 intitulată „Pentru o Europă în mișcare - o mobilitate durabilă pentru continentul nostru” ⁽²⁾,
- având în vedere Rezoluția sa din 6 iulie 2010 referitoare la un viitor sustenabil pentru transporturi ⁽³⁾,
- având în vedere Rezoluția sa din 21 octombrie 2010 referitoare la politica maritimă integrată (PMI) – evaluarea progreselor înregistrate și noi provocări ⁽⁴⁾,
- având în vedere Rezoluția sa din 5 iulie 2011 referitoare la cel de-al cincilea Raport privind coeziunea la Comisie și strategia pentru politica de coeziune după 2013 ⁽⁵⁾,
- având în vedere rezoluția sa din 6 iulie 2011 referitoare la securitatea aeriană, în special scanerile de securitate ⁽⁶⁾,
- având în vedere Rezoluția sa din 27 septembrie 2011 referitoare la siguranța rutieră în Europa 2011-2020 ⁽⁷⁾,
- având în vedere Comunicările Comisiei, intitulate „Rețeaua cetățenilor” (COM(1995)0601) și „Planul de acțiune privind mobilitatea urbană” (COM(2009)0490),
- având în vedere comunicarea Comisiei intitulată „Towards fair and efficient pricing in transport”(Către o tarificare echitabilă și eficientă în transporturi) din 1995 (COM(1995)0691) și comunicarea sa intitulată „Transport and CO₂”(Transportul și CO₂) (COM(1998)0204), întrucât Comisia ar trebui să republice acum ultima comunicare,
- având în vedere Strategia UE 2020,
- având în vedere *acquis*-ul comunitar în domeniul transporturilor,
- având în vedere articolul 48 din Regulamentul său de procedură,

⁽¹⁾ JO C 43 E, 19.2.2004, p. 250.

⁽²⁾ JO C 175 E, 10.7.2008, p. 556.

⁽³⁾ JO C 351 E, 2.12.2011, p. 13.

⁽⁴⁾ Texte adoptate, P7_TA(2010)0386.

⁽⁵⁾ Texte adoptate, P7_TA(2011)0316.

⁽⁶⁾ Texte adoptate, P7_TA(2011)0329.

⁽⁷⁾ Texte adoptate, P7_TA(2011)0408.

Joi, 15 decembrie 2011

- având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism și avizul Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară, precum și cel al Comisiei pentru industrie, cercetare și energie și cel al Comisiei pentru dezvoltare regională (A7-0425/2011),
- A. întrucât politica europeană în domeniul transporturilor îi influențează în mod direct pe cetățenii UE în multe situații de viață și întrucât un spațiu european unic al transporturilor care elimină toate barierele dintre modurile de transport și sistemele naționale și în care nu există concurență neloială și dumping social este în beneficiul acestora;
- B. întrucât sectorul transporturilor prezintă o importanță capitală pentru dezvoltarea Uniunii Europene, a regiunilor și orașelor sale, reprezentând circa 5 % din PIB și asigurând aproximativ zece milioane de locuri de muncă; întrucât este esențial să se mențină capacitatea UE de a dezvolta și inova în domenii cum ar fi mobilitatea, transporturile și logistica, care sunt decisive pentru poziția Europei în calitate de centru industrial și economic și pentru poziția sa competitivă la nivel mondial; întrucât întreprinderile mici și mijlocii joacă un rol deosebit de important în sectorul transporturilor;
- C. întrucât obiectivele 20-20-20 ar trebui integrate până în 2020 în viitoarea politică europeană în domeniul transporturilor și mobilității ca teme principale ale procesului decizional din acest domeniu;
- D. întrucât sectorul transporturilor poate aduce o contribuție semnificativă la Strategia Europa 2020, în special în ceea ce privește ocuparea forței de muncă, creșterea economică durabilă, cercetarea, energia, inovarea și mediul, fiind necesară promovarea mai consecventă a securității și a protecției mediului, sectoare care ar trebui coordonate mai îndeaproape;
- E. întrucât anumite obiective ale ultimei cărți albe nu au fost îndeplinite și, în consecință, aceste obiective ar trebui verificate și evaluate cu regularitate;
- F. întrucât modurile de transport nu ar trebui să se afle în concurență, ci să se completeze, în cadrul unei comodalități eficiente, respectând principiul director al unei distribuții modale eficiente a mijloacelor de transport;
- G. întrucât obiectivele pentru transferul modal nu pot fi atinse cu ajutorul legislației, ci numai prin exploatarea unei infrastructuri funcționale, al avantajelor și punctelor forte inerente, precum și al stimulentelelor;
- H. întrucât sunt esențiale asigurarea dezvoltării cu succes a rețelei transeuropene de transport (TEN-T), stabilirea unei legături efective între rețelele de transport din toate regiunile UE și eliminarea disparităților între nivelurile de dezvoltare a infrastructurii din statele membre ale UE;
- I. întrucât sectorul transporturilor și infrastructura transfrontalieră continuă să se confrunte cu numeroase obstacole istorice și geografice (ecartament diferit sau barierele de netrecut ale lanțurilor muntoase, ca de exemplu Alpii, Pirineii sau Carpații), care produc „efecte de frontieră” care adesea pot fi remediate cu ușurință și, prin urmare, ar trebui reduse;
- J. întrucât deosebirile dintre regiunile din Europa (situația periferică, infrastructura, peisajul, densitatea populației, situația socioeconomică) ridică probleme foarte diferite, care necesită soluții flexibile;

Joi, 15 decembrie 2011

- K. întrucât deschiderea piețelor transporturilor ar trebui să fie condiționată de dezvoltarea tuturor garanțiilor reglementare necesare pentru a asigura că aceasta va avea drept rezultat o mai bună calitate a serviciilor, a formării și a condițiilor de muncă;
- L. întrucât UE ar trebui să stabilească standarde coerente pentru toate mijloacele de transport în special în ceea ce privește siguranța, tehnologia, protecția mediului și condițiile de muncă, luând în considerare totodată faptul că, în cazul sectoarelor în care normele globale se aplică de facto, reglementarea eficientă poate fi asigurată prin intermediul forurilor internaționale de resort;
- M. întrucât legislația adoptată în domeniul transporturilor trebuie transpusă, pusă în aplicare și în executare rapid, corect, coerent și rapid,
1. salută cartea albă din 2011, dar constată că o serie de obiective importante stabilite în aceasta au fost atinse doar parțial sau nu au fost îndeplinite deloc și propune ca:
- până în 2013 Comisia să prezinte propuneri concrete, pe baza Raportului privind siguranța rutieră europeană 2011-2020 și, în conformitate cu principiul subsidiarității, să reducă cu 50 % până în 2020 în comparație cu anul 2010 numărul de morți și răniți grav din traficul rutier; aceste propuneri ar trebui să acorde o atenție specială celor mai vulnerabili utilizatori ai drumurilor și să indice, în fiecare caz, rezultatele preconizate în ceea ce privește reducerea accidentelor;
 - până în 2014, Comisia să prezinte o propunere care să prevadă internalizarea costurilor externe ale tuturor tipurilor de transport de mărfuri și de pasageri, în conformitate cu natura lor specifică, evitându-se în același timp dubla impozitare și denaturarea pieței; veniturile provenite în urma acestei internalizări a costurilor externe ar trebui folosite pentru a finanța investițiile în siguranță, cercetare, noile tehnologii, protecția climei și reducerea poluării sonore în contextul mobilității durabile, precum și în infrastructură;
2. solicită Comisiei ca, până în 2013, să prezinte o propunere privind condițiile sociale și de muncă, pentru a facilita crearea unei piețe europene a transporturilor cu adevărat integrate și, în același timp, pentru a spori atractivitatea sectorului pentru lucrători; această propunere ar trebui să se bazeze pe o analiză aprofundată a situației actuale a condițiilor sociale și de muncă existente în cazul tuturor modurilor de transport și a nivelului de armonizare a legilor din statele membre, precum și pe o evaluare a impactului evoluțiilor înregistrate asupra pieței forței de muncă în domeniul transporturilor în perioada de până la 2020; această propunere ar trebui să crească nivelul de ocupare a forței de muncă și să îmbunătățească situația lucrătorilor din întregul sector al transporturilor și să țină seama de noile tehnologii și servicii logistice care pot fi folosite pentru îmbunătățirea serviciilor din domeniul transporturilor în general și pentru persoanele cu dizabilități în special;
3. solicită Comisiei să transmită, până în 2013, pe baza informațiilor furnizate de statele membre, o analiză cantitativă coerentă a situației curente cu privire la nivelul infrastructurii, densitatea rețelei de transport și calitatea serviciilor de transport în toate statele membre; aceasta va furniza o privire de ansamblu asupra situației curente din UE27, va evidenția inegalitățile dintre statele membre și regiunile acestora în ceea ce privește dezvoltarea infrastructurii de transport și va evidenția atât felul în care se finanțează în momentul de față infrastructura de transport pentru toate modurile, cât și viitoarele priorități în ceea ce privește investițiile;
4. recunoaște contribuția importantă a sectorului transporturilor pentru politica industrială, competitivitatea și balanța comercială a UE; constată că în 2009, exportul de mașini și echipamente din sectorul transporturilor totaliza 454,7 miliarde EUR, reprezentând 41,5 % din exporturile din UE27; de asemenea, constată că, în 2009, cel mai mare surplus comercial al UE s-a realizat în sectorul mașinilor și echipamentelor din domeniul transporturilor (112,6 miliarde EUR) și al serviciilor de transport (21,5 miliarde EUR);

Joi, 15 decembrie 2011

5. aprobă cifrele și cele zece obiective stabilite în Cartea albă pentru anul 2050 și 2030 pentru a realiza un sistem de transport competitiv și eficient din punctul de vedere al resurselor, însă este de părere că ar trebui definite mai exact obiectivele pentru perioada până în 2020 în ceea ce privește finanțarea - având în vedere situația economică a fiecărui stat membru în parte - și provocările generale cu care se confruntă sectorul transporturilor în domeniul energetic și cel al mediului; solicită, prin urmare, Comisiei să elaboreze dispoziții legislative în vederea realizării unei reduceri cu 20 % a emisiilor de CO₂ și de alte gaze cu efect de seră apărute în sectorul transporturilor (prin comparație cu valorile de referință din 1990) și a atingerii următoarelor obiective intermediare până în 2020 (în comparație cu valorile de referință din 2010), în conformitate cu obiectivele 20-20-20 și în cooperare cu partenerii internaționali:

- reducerea cu 20 % a emisiilor de CO₂ generate de transportul rutier,
- reducerea cu 20 % a nivelului de poluare sonoră și a consumului de energie al vehiculelor feroviare,
- reducerea cu 30 % a emisiilor de CO₂ generate de transportul aerian în întregul spațiu aerian european,
- o reducere uniformă cu 30 % în întreaga UE a emisiilor de CO₂ și de poluanți în transportul naval, unde își vor aduce contribuția acordurile OMI privind indicii de eficiență energetică a designului și planul de gestionare a eficienței energetice a navelor;

solicită ca toate obiectivele menționate la acest punct să fie considerate prioritare și, în consecință, să fie verificate anual;

6. subliniază că ar trebui să se urmărească realizarea pieței interne a transporturilor a UE printr-o deschidere și mai mare a rețelelor de transport și a piețelor, ținând cont de aspectele economice, sociale, teritoriale și cele legate de ocuparea forței de muncă și de mediu, și solicită Comisiei să se asigure că propunerile privind deschiderea sectorului serviciilor pentru toate piețele din sectorul transporturilor nu conduc la dumping social, la servicii de o calitate mai scăzută sau la crearea de monopoluri sau oligopoluri; subliniază faptul că orientările privind ajutorul de stat pentru porturile maritime sunt în continuare imperios necesare;

7. subliniază potențialul încă insuficient explorat al transporturilor în multe domenii și insistă asupra importanței unui spațiu unic european al transporturilor, caracterizat prin interconectare și interoperabilitate, bazat pe gestionarea cu adevărat europeană a infrastructurii și sistemelor de transport realizată prin eliminarea „efectelor de frontieră” dintre statele membre pentru toate modurile de transport pentru a crește competitivitatea și atractivitatea întregii Uniuni Europene; subliniază importanța coeziunii teritoriale și, în special, problemele de accesibilitate cu care se confruntă regiunile ultraperiferice, insulele, regiunile fără ieșire la mare și cele periferice, precum și importanța unor conexiuni bune între statele membre și țările vecine;

8. subliniază că comodalitatea eficientă a transportului de persoane și de mărfuri în întregul lanț de transport și al serviciilor logistice – evaluată în funcție de rentabilitate, protecția mediului, securitatea energetică, condițiile sociale, de sănătate și de muncă, precum și de aspectele legate de siguranță și securitate și ținând seama de coeziunea teritorială și de mediul geografic din fiecare țară și regiune – ar trebui considerată principiul director al viitoarei politici a transporturilor; consideră că modurile de transport trebuie să se completeze reciproc și să interacționeze și că parametrii subliniați mai sus ar trebui folosiți pentru a determina distribuția modală în diversele țări și regiuni, în funcție de posibilitățile lor individuale; de asemenea, consideră că utilizarea mijloacelor de transport durabile ar trebui să fie promovată în mod sistematic, de asemenea pe distanțe scurte și medii;

9. observă gradul ridicat de dependență a Uniunii de combustibilii fosili importați, a căror furnizare din afara Uniunii prezintă riscuri semnificative pentru securitatea economică a Uniunii și flexibilitatea opțiunilor sale de politică externă și invită Comisia să definească și să evalueze în mod regulat securitatea aprovizionării cu energie din exterior a Uniunii;

Joi, 15 decembrie 2011

10. atrage atenția asupra importanței dezvoltării infrastructurii de transport din noile state membre, inclusiv a infrastructurii rutiere, pentru realizarea spațiului unic european al transporturilor, precum și importanța conectării rețelelor lor de transport cu cele din statele vecine; solicită Comisiei ca necesitățile de dezvoltare a infrastructurii de transport din noile state membre să fie luate în considerare de viitorul cadru financiar multianual, astfel încât, până în 2025, infrastructura de transport din noile state membre să atingă nivelul infrastructurii din celelalte state membre;

11. salută și sprijină propunerea Comisiei privind Facilitatea „Conectarea Europei” și inițiativa privind obligațiunile UE și solicită statelor membre să implementeze rețeaua primară, dat fiind că TEN-T ar trebui să introducă un număr limitat de proiecte sustenabile cu valoare europeană adăugată și care să beneficieze de o finanțare mai mare și mai realistă; îndeamnă ca:

- statele membre să se angajeze să elimine principalele puncte de blocaj cunoscute din spațiul european al transporturilor și, în acest context, să susțină ocolirea acestora prin crearea unei infrastructuri intermodale la începutul și sfârșitul unei porțiuni, să acorde prioritate proiectelor transfrontaliere dintre toate statele membre, fără a neglija conexiunile cu țările învecinate, și să propună un plan de finanțare aprobat până în 2015;
- Comisia să se angajeze să crească stabilitatea finanțării proiectelor TEN, în coordonare cu politica regională;
- Comisia să se angajeze să sprijine modele și instrumente de finanțare alternative, de exemplu obligațiunile pentru proiecte, și să prevadă, în propunerile sale privind internalizarea costurilor externe, utilizarea mai intensă a veniturilor generate de acestea pentru finanțarea proiectelor TEN-T,
- pentru a asigura eficiența și vizibilitatea pe termen lung a acțiunilor UE în cadrul TEN-T, stabilirea priorităților trebuie să fie strâns legată de condițiile de utilizare a fondurilor structurale regionale, iar statelor membre trebuie să li se ceară să garanteze finanțarea acestor proiecte și după încheierea programelor multianuale ale UE;
- prioritățile proiectelor ar trebui menținute după 2015 numai dacă statele membre au adoptat decizii cu caracter obligatoriu privind bugetul care garantează implementarea proiectelor, iar cofinanțarea UE ar trebui să se bazeze pe principiul utilizării obligatorii sub sancțiunea pierderii;
- EuroVelo, rețeaua europeană de piste pentru bicicletă pe distanțe lungi, ar trebui să fie inclusă în rețeaua TEN-T;

12. subliniază că, prin crearea unei bune infrastructuri de transport și îmbunătățirea nivelurilor de acces la aceasta, toate regiunile vor deveni mai puternice din punct de vedere economic și mai atractive pentru investițiile directe, îmbunătățind, astfel, pe termen lung, atât competitivitatea lor, cât și a întregii UE și asigurând o dezvoltare corectă a pieței interne și realizarea obiectivului coeziunii teritoriale;

13. subliniază că rețelele de transport joacă un rol primordial în politicile de amenajare a teritoriului; subliniază importanța deosebită a marilor infrastructuri de transport, precum liniile de cale ferată de mare viteză, pentru stimularea dezvoltării locale; consideră că macro-regiunile și strategiile de dezvoltare a acestora au potențialul de a juca un rol mai activ în punerea în aplicare a unei politici de transport coordonate, eficiente și durabile; reamintește importanța elaborării, planificării și punerii în aplicare a unor strategii comune privind infrastructura de transport, precum și necesitatea de a disemina cele mai bune practici în domeniul transportului; subliniază că cetățenii și întreprinderile din UE vor fi beneficiarii direcți ai unui spațiu european unic al transporturilor al cărui scop este reducerea timpului și resurselor utilizate de transportul de marfă și de pasageri și o mai bună integrare a piețelor transporturilor;

Joi, 15 decembrie 2011

14. constată că aceleași standarde de securitate care țin seama de riscuri, armonizate la nivel european, ar trebui să se aplice tuturor formelor de transport de bunuri și de pasageri și solicită o propunere care să finanțeze respectarea acestei cerințe; consideră că, în cazul transportului maritim și aerian, ar trebui ca coordonarea la nivel internațional să fie o cerință preliminară, iar normele existente ar trebui reanalizate și, dacă este necesar, revizuite până în 2015 și integrate progresiv în acordurile cu țările terțe;

15. subliniază importanța unei strategii coerente pentru a realiza tranziția spre surse alternative și regenerabile de energie în domeniul transporturilor și subliniază că obiectivele stabilite ar putea fi îndeplinite prin folosirea unui mix energetic și a posibilităților de economisire a energiei deja existente; subliniază că această tranziție necesită o infrastructură specifică și stimulente corespunzătoare, iar obiectivele de reducere ar trebui formulate de o manieră neutră din punct de vedere tehnologic;

16. solicită prezentarea, până în 2015, a unei propuneri privind mobilitatea urbană, în care sprijinirea proiectelor, în conformitate cu principiul subsidiarității, să fie condiționată de prezentarea de către autoritățile locale a unor planuri privind mobilitatea durabilă care să prevadă un lanț logistic eficient al persoanelor și mărfurilor în zonele urbane și în cele construite, care să contribuie la reducerea densității traficului, a accidentelor, a poluării atmosferice și sonore, care să respecte standardele și obiectivele politicii europene în domeniul transporturilor, care să respecte nevoile orașelor și regiunilor înconjurătoare și care să nu creeze noi obstacole pe piață; propune realizarea unui schimb de bune practici în domeniul inovării și cercetării în materie de concepte durabile pentru mobilitatea urbană;

17. subliniază că comportamentul utilizatorilor de transport este determinant și solicită crearea de stimulente în vederea alegerii unor mijloace de transport și de mobilitate durabile, active din punct de vedere fizic, sigure și sănătoase; solicită Comisiei și statelor membre să transmită până în 2013, cu respectarea principiului subsidiarității, propuneri de a dezvolta inițiative care promovează transportul public respectuos față de mediu, mersul pe jos și pe bicicletă, în special în orașe, cu scopul de a dubla numărul de utilizatori ai acestor moduri de transport; prin urmare, consideră că este important să se dezvolte o infrastructură sigură pentru pietoni și cicliști, în special în orașe, și să se îmbunătățească interoperabilitatea dintre serviciile de transport, precum și să se promoveze introducerea unui document de transport unic și un sistem integrat de bilete electronice pentru transportul multimodal, care să lege, de asemenea, transportul pe distanțe lungi și cel local; reamintește că accesibilitatea mijloacelor de transport și practicarea unor prețuri abordabile pentru utilizarea acestora este crucială pentru mobilitatea socială și că ar trebui să se acorde o atenție mai mare pentru asigurarea unei concordanțe între obiectivele de durabilitate și nevoile sociale în cadrul planificării viitoarelor politici în domeniul transporturilor;

18. consideră că normele de bază privind drepturile pasagerilor ar trebui înscrise într-o Cartă a drepturilor pasagerilor care să acopere toate formele de transport și așteaptă, în consecință, ca Comisia să propună până cel târziu la începutul anului 2012 o propunere corespunzătoare care să țină seama de caracteristicile specifice fiecărui mod de transport și de experiențele dobândite și care să conțină un capitol referitor la drepturile pasagerilor cu dizabilități; solicită, în același timp, interpretarea uniformă, precum și aplicarea, punerea în aplicare și în execuție coerentă a acestor drepturi, pe baza unor definiții și orientări clare și în condiții de transparență în ceea ce privește gestionarea acestora; de asemenea, subliniază nevoia de a reglementa domeniul taxelor suplimentare în toate modurile de transport;

19. subliniază nevoia unei politici a transporturilor integrate pentru întregul lanț valoric din domeniul transporturilor și logisticii pentru a aborda în mod corespunzător provocările în materie de transport și mobilitate, în special cele din regiunile urbane; solicită o coordonare sporită a factorilor de decizie politici din instituțiile europene, precum și un dialog și o consultare permanente cu sectorul logistic, cu furnizorii de servicii de transporturi și clienții acestora în cadrul unui forum european pentru logistică și mobilitate;

20. solicită să se acorde prioritate promovării unei logistici ecologice și unei gestionări îmbunătățite a mobilității;

Joi, 15 decembrie 2011

21. afirmă că pentru a asigura o multimodalitate durabilă în logistica transportului de călători și de mărfuri este necesar să se asigure puncte și terminale intermodale de legătură, de planificare și logistică integrate, precum și de educație și de formare profesională integrate;

22. subliniază că UE trebuie să rămână în fruntea inovației tehnologice pentru a promova eficiența, durabilitatea și ocuparea forței de muncă; solicită să se acorde finanțare pentru un program de cercetare și dezvoltare care să vizeze în mod specific mobilitatea durabilă și în condiții de siguranță, cu o strategie de aplicare și cu un calendar concrete și care să beneficieze de un control financiar eficient, care să urmărească următoarele:

- menținerea poziției de lider a UE ca loc de producție și cercetare pentru toate tipurile de transport, punând accentul în mod deosebit pe reducerea emisiilor de carbon din domeniul transporturilor, precum și pe reducerea emisiilor, reducerea poluării sonore și asigurarea siguranței și securității;
- crearea unor sisteme eficiente, inteligente, interoperabile și interconectate, prin sprijinirea programelor SESAR, Galileo, ERTMS, RIS, SafeSeaNet, LRIT și ITS;
- găsirea unor soluții practice cu ajutorul unui grup de experți din domeniile economic, științific, politic și social;
- continuarea inițiativei „e-safety”, care urmărește creșterea siguranței în traficul rutier și crearea infrastructurii necesare pentru introducerea sistemului de apel de urgență „e-Call”, respectând totodată normele de protecție a datelor;

23. consideră că ar trebui eliminate obstacolele birocratice pentru toate tipurile de transport și solicită, în consecință, o simplificare și armonizare mai mare a documentelor de transport și a celor logistice, în special pentru transportul de mărfuri, precum și prezentarea, până în 2013, a unei propuneri privind uniformizarea documentelor de transport și a documentelor electronice, urmărind, de asemenea, promovarea transportului multimodal;

24. subliniază necesitatea îmbunătățirii și standardizării aparatelor de control, de exemplu a radarelor și a echipamentelor la bord, precum și a sistemelor și mijloacelor de comunicare, și solicită prezentarea unei propuneri până în 2013 privind recunoașterea reciprocă și interoperabilitatea acestor dispozitive; subliniază importanța îmbunătățirii coordonării și a colaborării între autoritățile naționale în domeniul urmăririi penale transfrontaliere și a garantării unei convergențe mai mari în domeniul aplicării normelor de siguranță rutieră;

25. subliniază faptul că posibilele modificări ale unităților de încărcare și standardizarea acestora, ținând seama de unitățile de încărcare folosite în transportul mondial și dimensiunile vehiculelor de transport, trebuie să folosească la optimizarea transportului multimodal și să ofere beneficii demonstrabile sub formă de economii de combustibil, emisii mai mici și siguranță rutieră îmbunătățită;

26. propune ca statele membre să autorizeze folosirea sistemului modular european doar pe anumite rute în cazul în care infrastructura existentă și cerințele de securitate o permit și să informeze Comisia în legătură cu acordarea autorizării;

27. subliniază importanța diferitelor agenții de transport europene și solicită să se depună noi eforturi pentru consolidarea dimensiunii europene a acestora;

28. invită statele membre să sprijine și să ia măsuri pentru instituirea unor condiții de concurență echitabile pentru toate modurile de transport în ceea ce privește impozitarea energiei și taxa pe valoare adăugată (TVA);

Joi, 15 decembrie 2011

29. solicită, în ceea ce privește transportul rutier:

- realizarea, până în 2013, a unei noi revizuiți a cadrului de reglementare privind șofatul și perioadele de odihnă în contextul transportului de mărfuri și de persoane și implementarea acestuia, precum și armonizarea interpretării punerii în aplicare și în execuție; de asemenea, solicită să se țină seama de poziția Parlamentului European privind armonizarea sancțiunilor în sectorul transportului rutier; de asemenea, consideră că se impune o armonizare a restricțiilor de circulație referitoare la transportul de mărfuri la nivelul întregii Uniuni Europene;
- respectarea termenelor deja stabilite și impulsionearea din nou a proiectele prioritare ale rețelelor de transport transeuropene;
- creșterea cu 40 % până în 2020 în raport cu anul 2010 a numărului de locuri de parcare sigure pentru camioane în rețeaua rutieră transeuropeană (TERN) și îmbunătățirea calității acestora (în ceea ce privește standardele de igienă);
- sprijinirea de către Comisie a inițiativelor statelor membre de a crea parcuri de vehicule mai sigure și mai ecologice prin acordarea de stimulente fiscale;
- redactarea de către Comisie, până la sfârșitul lui 2013, a unui raport privind situația pieței transportului rutier a Comunității, care să conțină o analiză a situației pieței, inclusiv o evaluare a eficacității controalelor și a evoluției condițiilor de angajare în profesie, precum și o evaluare care să stabilească dacă armonizarea normelor din domeniile privind, printre altele, asigurarea respectării reglementărilor în vigoare, tarifele de utilizare a infrastructurii rutiere, precum și legislația în materie de siguranță și în materie socială, a progresat într-o asemenea măsură încât s-ar putea prevedea o deschidere mai mare a piețelor naționale ale transportului rutier, inclusiv eliminarea restricțiilor privind cabotajul;
- îmbunătățirea formării și perfecționării persoanelor angajate în sectorul transporturilor, inclusiv a celor care oferă pasagerilor servicii legate de transport, precum și îmbunătățirea accesului la aceste profesii, pentru îmbunătățirea condițiilor de muncă și a salariilor și pentru a face profesiile mai atractive;
- o metodologie standardizată a UE pentru a calcula amprenta de carbon a operațiunilor de transport și logistică în vederea evitării unei proliferări a abordărilor naționale și sprijinirea inițiativelor sectorului de a promova calculul pe baza amprentei de carbon, în special în cazul transportului rutier de mărfuri;

30. solicită, în ceea ce privește transportul maritim:

- o propunere, prezentată până în 2013, referitoare la așa-numita „centură albastră”, pentru simplificarea formalităților pentru navele care operează între porturile din UE și pentru dezvoltarea potențialului autostrăzilor maritime prin realizarea unei piețe unice reale pentru transportul maritim în interiorul UE în conformitate cu legislația existentă în domeniul mediului și al conservării naturii;
- inițiative pentru a asigura că reducerea emisiilor de sulf provenite de la nave nu conduce la un transfer modal în sens invers;
- introducerea unei politici europene pentru transportul maritim pe distanțe scurte și medii, în scopul de a folosi capacitatea neutilizată a căilor navigabile interioare și de a atinge obiectivele UE de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră în sectorul transporturilor;

Joi, 15 decembrie 2011

- sprijinirea în continuare a programului NAIADES, cu respectarea legislației existente în domeniul protecției mediului și a naturii, printr-un program complementar pentru a asigura continuarea actualului program NAIADES începând din 2014;
- prezentarea unei propuneri de mărire cu 20 % a numărului de legături multimodale (platforme) pentru căile navigabile interioare, porturile fluviale și transportul feroviar până în 2020, în raport cu anul 2010, precum și furnizarea fondurilor corespunzătoare și prelungirea după anul 2013 a programului Marco Polo, pentru a folosi în mod eficient potențialul de transport pe apă;
- alocarea, în cadrul următorului cadru financiar multianual pentru perioada 2014-2020, a cel puțin 15 % din fondurile TEN-T proiectelor care îmbunătățesc legăturile durabile și multimodale dintre porturile maritime, porturile interioare și platformele multimodale, cu accent pe proiectele de transport naval;
- având în vedere natura internațională a transportului maritim, armonizarea până în 2012 a formării în sectorul transportului naval în conformitate cu un standard internațional și, în special, adoptarea rapidă a propunerii Comisiei de modificare a Directivei 2008/106/CE privind nivelul minim de formare a navigatorilor pentru a încorpora în legislația UE modificările din 2010 ale Convenției privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, prezentarea înainte de sfârșitul anului 2013 a unei propuneri privind recunoașterea reciprocă a condițiilor-cadru privind formarea lucrătorilor portuari, precum și redactarea unei strategii de recrutare a personalului debutant pentru profesiile din sectorul maritim;

31. solicită, în ceea ce privește transportul aerian:

- promovarea de către Comisie și statele membre a punerii în aplicare a cerului unic european II, unde implementarea Sistemului de gestionare a traficului aerian (SESAR) va juca un rol important, și solicită Comisiei să facă până în 2013 o propunere referitoare la realizarea completă a spațiului aerian comun european printr-o reducere a numărului de blocuri funcționale ale spațiului aerian;
- consolidarea de către Comisie a coordonării dintre reglementările referitoare la cerul unic și proiectele SESAR și Galileo și inițiativele „Cer curat” (Clean Sky), pentru a pune în aplicare mai eficient măsurile de economisire a energiei și a celor de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră;
- acordarea de prioritate, în cadrul viitoarelor propuneri privind liberalizarea pieței, calității serviciilor și coordonării cu normele internaționale;
- să se depună toate eforturile necesare de către statele membre și Comisia Europeană astfel încât comercializarea europeană a cotelor de emisii să fie acceptată la nivel internațional până în 2012, garantând, astfel, condiții de concurență echitabile la nivel internațional;
- să se lucreze intens la dezvoltarea unui „Punct de control al viitorului” pentru controlul de securitate al pasagerilor și al mărfurilor;

32. solicită, în ceea ce privește transportul feroviar:

- ca, atunci când propune deschiderea piețelor, Comisia să țină seama de angajamentele statelor membre în ceea ce privește transportul public local și de ofertele actuale de furnizare de servicii, în scopul îmbunătățirii ofertei curente de servicii, garantând în același timp concurența echitabilă și dumpingul social;

Joi, 15 decembrie 2011

- asigurarea unei promovări mai intense a armonizării tehnice și interoperabilității între statele membre, în special armonizarea normelor de certificare a vehiculelor până în 2015, pentru ca certificarea acestora să nu dureze mai mult de două luni, în condiții financiare transparente, și ca în 2012 să se asigure modificarea corespunzătoare a competențelor Agenției Europene a Căilor Ferate și a finanțării acesteia;
 - impulsivarea din nou, de o manieră bine gândită, a infrastructurii feroviare, a reducerii poluării sonori și planului de acțiune ERTMS pe perioada până în 2020;
 - prezentarea de către Comisie, până la 31 decembrie 2012, a unei propuneri de directivă care să conțină dispoziții legate de relația dintre gestionarea infrastructurii și operațiile de transport, precum și o propunere pentru deschiderea pieței interne de transport feroviar de călători, care să nu aducă atingere calității serviciilor de transport și care să mențină obligațiile serviciului public.
 - asigurarea independenței și a consolidării competențelor autorităților de reglementare naționale, pentru a obține un sector feroviar mai eficient, precum și cooperarea mai apropiată între acestea într-o rețea europeană; de asemenea, solicită ca, până în 2014, Comisia să prezinte o propunere pentru consolidarea sprijinului acordat acestui obiectiv și pentru crearea unei autorități de reglementare europene;
 - acordarea unei atenții mai mari educației și formării suplimentare pe baza unor standarde ridicate și promovării procesului de recunoaștere transfrontalieră a diplomelor și calificărilor;
 - Comisia să evalueze impactul pe care îl are deschiderea pieței transportului feroviar de marfă asupra transportului cu vagoane individuale și, în cazul în care reiese că volumul acestui trafic a scăzut, să trimită, înainte de 31 decembrie 2012, o propunere care să permită statelor membre să susțină această activitate, ținând cont de avantajele sale economice, sociale și ecologice;
33. recunoaște că industria feroviară europeană este din ce în ce mai vulnerabilă în fața concurenței de pe piața UE reprezentată de furnizorii din țările terțe; își exprimă îngrijorarea cu privire la obstacolele considerabile care împiedică furnizorii din UE să participe la licitații pentru atribuirea contractelor de achiziții publice în țările din afara UE;
34. solicită Comisiei Europene ca, în studiile de impact referitoare la propunerile legislative, să identifice, să cuantifice și să evalueze crearea de „locuri de muncă ecologice”, precum și măsurile destinate dezvoltării acestora;
35. solicită Comisiei și statelor membre să prezinte o strategie comună care să includă informarea, comunicarea și consultarea tuturor actorilor implicați, în special cu participarea cetățenilor afectați, privind necesitățile, planificarea, dezvoltarea și finanțarea infrastructurilor necesare pentru creștere, mobilitate, dezvoltare și ocuparea forței de muncă, conform angajamentelor asumate în cadrul strategiei Europa 2020;
36. consideră că este esențială participarea entităților locale și regionale printr-o guvernare pe mai multe niveluri, având în vedere faptul că acestea dețin competențe semnificative în ceea ce privește politica transporturilor;
37. invită Comisia să stabilească facă o analiză anuală a obiectivelor Cărții albe, a progreselor înregistrate și a rezultatelor obținute și să prezinte Parlamentului, la fiecare 5 ani, un raport referitor la punerea în aplicare a cărții albe;
38. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului și Comisiei.
-