

Četrtek, 15. december 2011

## Enotni evropski prometni prostor

P7\_TA(2011)0584

### Resolucija Evropskega parlamenta z dne 15. decembra 2011 o načrtu za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu (2011/2096(INI))

(2013/C 168 E/10)

Evropski parlament,

- ob upoštevanju bele knjige Komisije "Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu" (KOM(2011)0144),
- ob upoštevanju resolucije z dne 12. februarja 2003 o beli knjigi Komisije "Evropska prometna politika za leto 2010: čas za odločitev" <sup>(1)</sup>,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 12. julija 2007 o sporočilu "Naj Evropa ostane v gibanju – Trajnostna mobilnost za našo celino" <sup>(2)</sup>,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 6. julija 2010 o trajnostno naravnani prihodnosti prometa <sup>(3)</sup>,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 21. oktobra 2010 o celostni pomorski politiki (CPP) – ocena dosedanjega napredka in novi izzivi <sup>(4)</sup>,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 5. julija 2011 o petem kohezijskem poročilu Komisije in strategiji za kohezijsko politiko po letu 2013 <sup>(5)</sup>,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 6. julija 2011 o varnosti letalstva s posebnim poudarkom na varnostnih skenerjih <sup>(6)</sup>,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 27. septembra 2011 o varnosti v cestnem prometu v Evropi v obdobju 2011–2020 <sup>(7)</sup>,
- ob upoštevanju sporočil Komisije "Mreža državljanov" (KOM(1995)0601) in "Akcijski načrt o mobilnosti v mestih" (KOM(2009)0490),
- ob upoštevanju sporočila Komisije "Pravičnim in učinkovitim prevozninam naproti" iz leta 1995 (KOM(1995)0691) in ker bi naj Komisija ponovno objavila sporočilo "Promet in CO<sub>2</sub>" (KOM(1998)0204),
- ob upoštevanju strategije Evropa 2020,
- ob upoštevanju pravnega reda Evropske unije na področju transporta,
- ob upoštevanju člena 48 Poslovnika,

<sup>(1)</sup> UL C 43 E, 19.2.2004, str. 250.

<sup>(2)</sup> UL C 175 E, 10.7.2008, str. 556.

<sup>(3)</sup> UL C 351 E, 2.12.2011, str. 13.

<sup>(4)</sup> Sprejeta besedila, P7\_TA(2010)0386.

<sup>(5)</sup> Sprejeta besedila, P7\_TA(2011)0316.

<sup>(6)</sup> Sprejeta besedila, P7\_TA(2011)0329.

<sup>(7)</sup> Sprejeta besedila, P7\_TA(2011)0408.

Četrtek, 15. december 2011

- ob upoštevanju poročila Odbora za promet in turizem ter mnenj Odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane, Odbora za industrijo, raziskave in energetiko ter Odbora z regionalni razvoj (A7-0425/2011),
- A. ker evropska prometna politika neposredno vpliva na številne življenjske situacije državljanov EU in bi jim resnični enotni evropski prometni prostor brez kakršnih koli ovir med vrstami prometa in nacionalnimi sistemi ter brez izkrivljanja konkurence in socialnega dampinga prinesel veliko prednosti;
- B. ker je prometni sektor zelo pomemben za razvoj Evropske unije, njenih regij in mest, saj ustvari približno 5 % BDP in zagotavlja približno 10 milijonov delovnih mest; ker je bistveno ohraniti sposobnost EU za razvoj in inovacije na področjih, kot so mobilnost, promet in logistika, ki so odločilna za položaj Evrope kot industrijskega in gospodarskega središča ter za njen globalni konkurenčni položaj; ker imajo mala in srednje velika podjetja zlasti pomembno vlogo v prometnem sektorju;
- C. ker mora prihodnja evropska politika za promet in mobilnost kot osnovno podlago za sprejemanje odločitev na tem področju vključevati cilje 20-20-20;
- D. ker lahko promet bistveno prispeva k uresničevanju strategije Evropa 2020, zlasti na področju zaposlovanja, trajnostne gospodarske rasti, raziskav, energije, inovacij in okolja, pri čemer bi morali dosledneje spodbujati ter bolje usklajevati varnost in varstvo okolja,
- E. ker nekateri cilji iz prejšnje bele knjige niso bili doseženi in bi zato morali redno preverjati in ocenjevati uresničevanje zdaj zastavljenih ciljev,
- F. ker si različne vrste prometa ne bi smele konkurirati, temveč bi se morale dopolnjevati v okviru učinkovite somodalnosti kot vodilnega načela za učinkovito modalno porazdelitev med njimi,
- G. ker ciljev preusmerjanja prometa med različnimi vrstami ni mogoče doseči z zakonodajo, temveč le z izkoristkom delujoče infrastrukture, temeljnimi koristmi in prednostmi ter s spodbudami;
- H. ker je treba zagotoviti uspešen razvoj vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T), učinkovito povezati prometna omrežja vseh regij EU ter odpraviti razlike med stopnjami razvitosti infrastrukture v državah članicah EU;
- I. ker se prometni sektor in čezmejna infrastruktura še vedno srečujeta z veliko zgodovinskimi in geografskimi ovirami (različni koloteki ali nepremagljive ovire gorskih masivov, kot so Alpe, Pireneji ali Karpati), ki povzročajo "mejne učinke", ki jih je deloma preprosto rešiti in bi jih zato morali popolnoma odpraviti,
- J. ker razlike med regijami v Evropi (obrobna lega, infrastruktura, pokrajina, gostota poseljenosti, socialno-ekonomske razmere) povzročajo različne težave in zato terjajo prožne rešitve,

Četrtek, 15. december 2011

- K. ker bi morale biti odprtje trga prevoznih storitev pogojeno z razvojem vseh zaščitnih regulativnih ukrepov, ki so potrebni za zagotovitev, da bo odprtje trga izboljšalo kakovost storitev ter pogoje za izobraževanje in usposabljanje ter zaposlovanje,
- L. ker je treba določiti dosledne standarde na ravni EU za vse vrste prometa, zlasti na področju varnosti, tehnologije, varstva okolja in delovnih pogojev, ob upoštevanju dejstva, da je mogoče sektorje, za katere dejansko veljajo pravila na svetovni ravni, učinkovito regulirati prek ustreznih mednarodnih forumov,
- M. ker je treba zakonodajo, sprejeto na področju prometa, pravilno, dosledno in hitro prenesti, izvajati in izvrševati;
1. pozdravlja belo knjigo iz leta 2011, ugotavlja pa, da so bili najpomembnejši cilji iz bele knjige iz leta 2001 samo deloma doseženi ali sploh ne, in predlaga:
- naj Komisija do leta 2013 na podlagi poročila o varnosti v cestnem prometu v Evropi v obdobju 2011–2020 in v skladu z načelom subsidiarnosti poda konkretne predloge, da bi do leta 2020 za polovico zmanjšali število smrtnih žrtev in hudo poškodovanih v cestnem prometu glede na leto 2010; v teh predlogih bi morala biti posebna pozornost namenjena najranljivejšim udeležencem v cestnem prometu, v vsakem primeru pa bi bilo treba navesti tudi pričakovane rezultate v smislu zmanjšanja nesreč;
  - naj Komisija do leta 2014 poda predlog za internalizacijo zunanjih stroškov vseh vrst tovornega in potniškega prometa brez dvojnih bremen in izkrivljanja trga ter ob upoštevanju posebne narave vsake izmed vrst prometa; Prihodke iz te internalizacije zunanjih stroškov bi bilo treba uporabiti za financiranje naložb v varnost, raziskave, nove tehnologije, varstvo podnebja, zmanjšanje hrupa v okviru trajnostne mobilnosti ter v infrastrukturo;
2. poziva Komisijo, naj do leta 2013 pripravi predlog o socialnih in delovnih pogojih, da bi olajšala vzpostavitev resnično povezanega evropskega prometnega trga in hkrati povečala privlačnost prometnega sektorja za delavce; meni, da mora ta predlog temeljiti na poglobljeni analizi sedanjega stanja socialnih in delovnih pogojev pri vseh vrstah prometa, ravni usklajenosti zakonov držav članic in oceni učinka razvoja trga dela na področju prometa do leta 2020; predlog bi moral povečati zaposlenost in izboljšati položaj delavcev v celotnem prometnem sektorju ter upoštevati nove tehnologije in logistične storitve, ki se lahko uporabijo za izboljšanje prometnih storitev na splošno, pa tudi s posebnim oziranjem na invalide;
3. poziva Komisijo, naj na podlagi informacij, ki jih posredujejo države članice, do leta 2013 predloži usklajeno kvantitativno analizo sedanjega stanja glede na raven infrastrukture, zasičenost prometnega omrežja ter kakovost prometnih storitev v vseh državah članicah EU; s tem se bo zagotovil pregled trenutnega stanja v 27 državah članicah EU, poudarile se bodo neenakosti med državami članicami in njihovimi regijami v razvoju prometne infrastrukture ter orisal način, na katerega se trenutno financira prometna infrastruktura v vseh vrstah prometa, prikazane pa bodo tudi prihodnje prednostne naloge naložbe;
4. se zaveda velikega prispevka prometnega sektorja k industrijski politiki, konkurenčnosti in trgovinski bilanci Evropske unije; ugotavlja, da je leta 2009 izvoz strojev in opreme v prometnem sektorju znašal 454,7 milijard EUR, kar je 41,5 % vsega izvoza izven držav EU-27; poleg tega ugotavlja, da je Evropska unija v letu 2009 zabeležila enega največjih trgovinskih presežkov na področju strojev in opreme v prometnem sektorju (112,6 milijarde EUR) ter na področju prometnih storitev (21,5 milijarde EUR);

Četrtek, 15. december 2011

5. podpira 10 ciljev za konkurenčen in z viri učinkovit prometni sistem ter cilje iz bele knjige do leta 2050, meni pa, da bi bilo treba natančneje opredeliti obdobje do leta 2020 v zvezi s financiranjem glede na gospodarske razmere v posameznih državah članicah in v zvezi s splošnimi izzivi prometa na področju energije in okolja, ter zato poziva Komisijo, naj skladu s cilji 20-20-20 in v sodelovanju z mednarodnimi partnerji oblikuje predpise, da bi dosegla 20-odstotno zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> in drugih toplogrednih plinov iz prometa (v primerjavi z referenčnimi podatki iz leta 1990) ter naslednje vmesne cilje do leta 2020 (v primerjavi z referenčnimi podatki iz leta 2010):

- zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> v cestnem prometu za 20 %,
- zmanjšanje hrupa in energijske porabe v železniškem prometu za 20 %,
- zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> letalskega prometa v celotnem evropskem zračnem prostoru za 30 %,
- enotno zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> in onesnaževal v pomorskem prometu v vsej EU za 30 %, k čemur bosta prispevala sporazuma Mednarodne pomorske organizacije o indeksu energetske učinkovitosti in načrtu upravljanja energetske učinkovitosti za ladje;

in poziva, naj se vsi cilji iz tega odstavka obravnavajo kot prednostne naloge in naj se zato vsako leto preverijo;

6. poudarja, da si je treba prizadevati za popolno vzpostavitev evropskega notranjega prometnega trga z odpiranjem prometnih omrežij in trgov, pri tem pa je treba upoštevati gospodarske in socialne vidike ter vidik zaposlovanja, in poziva Komisijo, naj zagotovi, da predlogi o odprtju storitev v na vseh prometnih trgih ne bodo povzročili socialnega dampinga, slabše kakovosti storitev ali zasebnih monopolov in oligopolov; poudarja, da so smernice za državno pomoč za morska pristanišča še vedno nujno potrebne;

7. poudarja, da je potencial prometa na številnih področjih še vedno premalo raziskan, in vztraja na pomembnosti enotnega evropskega prometnega prostora z medsebojno povezanostjo in interoperabilnostjo, ki bo temeljila na pristnem evropskem upravljanju prometne infrastrukture in sistemov, doseženem z odpravo "mejnih učinkov" med državami članicami za vse vrste prometa, da bi povečali konkurenčnost in privlačnost celotne Evropske unije; poudarja pomen teritorialne kohezije in zlasti težav v zvezi z dostopnostjo, s katerimi se soočajo najbolj oddaljene regije, otoki, neobalne in obrobne regije, ter dobrih povezav med državami članicami in sosednjimi državami;

8. poudarja, da bi morali učinkovito somodalnost mobilnosti potnikov in tovornega prometa na celotni verigi prometnih in logističnih storitev – ki se ocenjuje glede na ekonomičnost, varstvo okolja, energetska varnost, socialne, zdravstvene in delovne pogoje, varnost in varovanje ter ob upoštevanju teritorialne kohezije in zemljepisnega okolja v posameznih državah članicah ali regijah – obravnavati kot vodilno idejo prihodnje prometne politike; meni, da se morajo vrste prometa med seboj dopolnjevati in povezovati ter da je treba zgoraj navedene parametre uporabljati za določitev sedanje in prihodnje razdelitve med vrstami v državah in regijah glede na njihove posamezne možnosti; meni, da bi bilo treba sistematično spodbujati uporabo trajnostnih prevoznih sredstev, tudi za kratke in srednje razdalje;

9. ugotavlja visoko stopnjo odvisnosti Unije od uvoženih fosilnih goriv, katerih dobava iz držav zunaj Unije je povezana z velikimi tveganji v smislu ekonomske varnosti Unije in prožnosti možnosti njene zunanje politike, ter poziva Komisijo, naj opredeli in redno ocenjuje zanesljivost oskrbe z energijo iz držav zunaj Unije;

Četrtek, 15. december 2011

10. poudarja pomen razvijanja prometne infrastrukture novih držav članic, vključno s cestno infrastrukturo, da bi oblikovali enotni evropski prometni prostor ter infrastrukturo teh držav povezati z infrastrukturo sosednjih držav; poziva Komisijo, naj vključi potrebe po razvoju prometne infrastrukture novih držav članic v prihodnji večletni finančni okvir, tako da bi prometna infrastruktura novih držav članic do leta 2025 dosegla raven drugih držav članic;

11. pozdravlja in podpira predlog Komisije o "instrumentu za povezovanje Evrope" ter pobudo za projektne obveznice EU in poziva države članice k izvajanju glavnega omrežja, saj naj bi TEN-T koncept zagotovil omejeno število trajnostnih projektov z evropsko dodano vrednostjo ter z večjim in realističnim financiranjem; poziva, naj se:

- države članice zavežejo, da bodo do leta 2020 v vsaki vrsti prometa odpravile glavna znana ozka grla v evropskem prometnem prostoru in pri tem po potrebi spodbujale njihovo izogibanje z izgradnjo intermodalne infrastrukture na začetni in končni točki zadevnih odsekov, da bodo dale prednost čezmejnemu projektom med vsemi državami članicami, ter pri tem ne bodo zanemarjale sosednjih držav, in da bodo do leta 2015 predložile odobren načrt financiranja;
- Komisija zaveže k povečanju stabilnosti financiranja projektov TEN-T, pri tem pa se uskladi tudi z regionalno politiko;
- Komisija zaveže, da bo podprla alternativne finančne modele in instrumente, vključno s projektnimi obveznicami, in da bo v predlogih za internalizacijo zunanjih stroškov zagotovila, da se bodo prihodki, ki bodo pri tem nastali, v večji meri namenili za financiranje projektov TEN-T,
- prednostne naloge opredelijo v tesni povezavi s pogoji za uporabo regionalnih strukturnih sredstev, države članice pa naj se zavežejo, da bodo zagotovile financiranje projektov po koncu večletnega programskega obdobja EU, da bi tako zagotovili dolgoročno učinkovitost in vidnost ukrepov EU na področju TEN-T;
- prednostne naloge projektov po letu 2015 ohranijo samo, če so države članice sprejele zavezujoče proračunske sklepe, ki zagotavljajo izvajanje projektov, sofinanciranje EU pa mora temeljiti na načelu "uporabi ali izgubiš";
- v omrežje TEN-T vključi EuroVelo, evropska kolesarska mreža poti na dolge razdalje;

12. poudarja, da bo vzpostavitev dobre prometne infrastrukture in dobre ravni dostopa vsem regijam omogočila, da povečajo svojo gospodarsko moč in pritegnejo več neposrednih naložb, s čimer se bo dolgoročno okrepila njihova konkurenčnost ter konkurenčni položaj cele EU, kar bo zagotovilo pravičen razvoj notranjega trga in pomagalo doseči cilj teritorialne kohezije;

13. opozarja, da imajo prometna omrežja glavno vlogo pri politikah načrtovanja rabe prostora; poudarja, da so za krepitev lokalnega razvoja zelo pomembni veliki objekti prometne infrastrukture, kot so hitre železniške proge; meni, da imajo lahko makroregije in njihove razvojne strategije dejavnejšo vlogo pri vzpostavitvi skladne, učinkovite in trajnostne prometne politike; opozarja, da je pomembno pripraviti, načrtovati in izvajati skupne strategije na področju prometnih infrastruktur ter širiti dobro prakso na področju prometa; poudarja, da bodo imeli državljani in podjetja Evropske unije neposredno korist od enotnega evropskega prometnega prostora, katerega namen je skrajšati čas in zmanjšati sredstva, namenjena prevozu blaga in potnikov, ter prispevati k boljši povezanosti trgov;

Četrtek, 15. december 2011

14. ugotavlja, da bi bilo treba za vse oblike potniškega in tovornega prometa uporabljati enake in na evropski ravni usklajene varnostne standarde glede tveganj, ter poziva k predlogu za financiranje skladnosti s to zahtevo; meni, da bi morale biti mednarodno usklajevanje v primeru pomorskega in zračnega prometa nujno in da je treba obstoječa pravila pregledati ter po potrebi revidirati do leta 2015 in jih postopno vključiti v sporazume s tretjimi državami;

15. poudarja pomen usklajene strategije za prehod na alternativne in obnovljive vire energije za promet, ter poudarja, da bi bilo te cilje mogoče doseči z uporabo mešanice virov energije in obstoječih metod za varčevanje z energijo; poudarja, da so za ta prehod potrebne posebna infrastruktura in ustrezne spodbude ter da je treba cilje zmanjšanja oblikovati na tehnološko nevtralen način;

16. poziva k pripravi predloga o mobilnosti v mestih do leta 2015, v katerem bo ob spoštovanju načela subsidiarnosti podpora projektov odvisna od tega, ali lokalni organi predložijo načrte trajnostne mobilnosti v mestih, ki zagotavljajo učinkovito potniško in tovorno logistično verigo v urbanih in pozidanih območjih, prispevajo k zmanjšanju obsega prometa, nesreč, onesnaževanja zraka in hrupa, upoštevajo standarde in cilje evropske prometne politike in so skladni s potrebami sosednjih mest in regij ter ne ustvarjajo novih tržnih ovir; predlaga izmenjavo najboljših praks na področju inovacij in raziskav v trajnostne koncepte mobilnosti v mestih;

17. poudarja, da je vedenje uporabnikov prometa odločilno, in poziva k oblikovanju spodbud za izbiro trajnostnih, fizično aktivnih, varnih in zdravih vrst prometa ter mobilnosti; poziva Komisijo in države članice, naj v skladu z načelom subsidiarnosti do leta 2013 podajo predlog za razvoj pobud, ki spodbujajo okolju prijazen javni promet, pešačenje in kolesarjenje, še posebej v mestih, da bi podvojili število uporabnikov teh vrst prometa; meni, da je zato pomembno razviti varno infrastrukturo za pešce in kolesarje, še posebej v mestih, ter izboljšati interoperabilnost med prometnimi storitvami, spodbujati uvedbo enotne prevozne listine in sistema integrirane e-vozovnice za večmodalna potovanja, ki bo vključeval prevoz na dolge razdalje in lokalni prevoz; opozarja, da sta dostopnost in cenovna ugodnost prometa poglobitvi za družbeno mobilnost in da je treba pri načrtovanju prometne politike v prihodnje posvetiti večjo pozornost usklajevanju ciljev trajnostnega razvoja s socialnimi potrebami;

18. meni, da bi bilo treba v listini o pravicah potnikov določiti splošna pravila za pravice potnikov v vseh vrstah prometa, in zato od Komisije pričakuje, da bo najpozneje do začetka leta 2012 pripravila ustrezen predlog, ki bo upošteval posebnosti posameznih vrst prometa in pridobljene izkušnje ter vseboval poglavje o pravicah invalidnih potnikov; hkrati poziva k enotni razlagi in dosledni uporabi, izvajanju in izvrševanju teh pravic na podlagi jasnih opredelitev in smernic ter k preglednosti pri njihovem upravljanju; poleg tega poudarja potrebo po zakonodaji na področju dodatnih pristojbin v vseh vrstah prometa;

19. poudarja potrebo po celoviti prometni politiki za celotno vrednostno verigo prometa in logistike, da se ustrezno upoštevajo izzivi prometa in mobilnosti, zlasti na mestnih območjih; poziva k krepitevi usklajevanja med oblikovalci politike v evropskih institucijah ter k stalnemu dialogu in posvetovanju z logistično panogo, prevozniki in strankami v evropskem forumu za logistiko in mobilnost;

20. poziva, da je treba prednostno spodbujati okolju prijazno logistiko in izboljšati upravljanje mobilnosti;

Četrtek, 15. december 2011

21. zatrjuje, da je treba za trajnostne večmodalne logistične verige za prevoz blaga in oseb zagotoviti intermodalne priključne točke in terminale, celostno načrtovanje in logistiko ter celostno izobraževanje in poklicno usposabljanje;
22. poudarja, da mora EU za spodbujanje učinkovitosti, trajnosti in zaposlovanja ohraniti svojo vodilno vlogo na področju tehnoloških inovacij; poziva, da je treba poskrbeti za financiranje raziskovalnega in razvojnega programa s konkretno strategijo izvajanja, časovnim razporedom in učinkovitim finančnim nadzorom, ki bo posebej usmerjen v trajnostno in varno mobilnost, z namenom:
- da bi EU ohranila svoj vodilni položaj na področju proizvodnje in raziskav za vse vrste prometa s posebnim poudarkom na dekarbonizaciji prometa, zmanjšanju emisij, zmanjševanju hrupa, varnosti in varovanju;
  - da bi vzpostavili učinkovite, inteligentne, interoperabilne in povezane sisteme v podporo sistemom SESAR, Galileo, GMES, ERTMS, RIS, SafeSeaNet, LRIT in inteligentnemu prometnemu sistemu (ITS);
  - da bi poiskali praktične rešitve v sodelovanju s skupino strokovnjakov z gospodarskega, znanstvenega, političnega in družbenega področja;
  - da bi povečali varnost v cestnem prometu z nadaljevanjem pobude e-varnost in vzpostavili potrebno infrastrukturo za uvedbo sistema klica v sili e-call ob upoštevanju pravila za varstvo podatkov;
23. meni, da bi bilo treba odpraviti upravna bremena za vse vrste prometa, zato poziva, naj se prevozna in logistična dokumentacija, zlasti za tovorni promet, bolj poenostavi in uskladi ter se do leta 2013 poda predlog za standardizacijo dokumentacije o tovoru in e-dokumentacije, da se med drugim spodbudi večmodalni tovorni promet;
24. poudarja, da je treba izboljšati in standardizirati nadzorno opremo, kot so radarji za merjenje hitrosti vožnje in naprave, vgrajene v vozilo, ter komunikacijske sisteme oziroma medije, in poziva, naj se do leta 2013 pripravi predlog za vzajemno priznavanje in interoperabilnost te opreme; poudarja, da je treba okrepiti usklajevanje in sodelovanje med nacionalnimi organi na področju čezmejnega preгона ter zagotoviti večjo skladnost pri uporabi standardov za varnost v cestnem prometu;
25. poudarja, da bi morali z morebitno spremembo in standardizacijo nakladalnih enot, ob upoštevanju nakladalnih enot v globalnem prometu in dimenzij vozil, doseči optimizacijo večmodalnega prometa in opazne koristi v obliki prihranka goriva, zmanjšanja emisij in večje varnosti v cestnem prometu;
26. predlaga državam članicam, naj uporabo evropskega modularnega sistema odobrijo samo na nekaterih prometnih povezavah, če je to mogoče glede na obstoječo infrastrukturo in varnostne zahteve, ter naj o izdaji dovoljenja obvestijo Komisijo;
27. poudarja pomen različnih evropskih agencij za promet in poziva k novemu prizadevanju za okrepitev njihove evropske razsežnosti;
28. poziva države članice, naj podpirajo vzpostavitev enakih konkurenčnih pogojev za vse vrste prometa v smislu obdavčenja energije in davka na dodano vrednost (DDV) ter si za to prizadevajo;

Četrtek, 15. december 2011

29. v zvezi s cestnim prometom poziva:

- naj se do leta 2013 ponovno pregleda regulativni okvir o času vožnje in počitku v potniškem in tovornem prometu ter njegovo izvajanje in naj se uskladi razlaga izvajanja in uresničitve ter upošteva stališče Evropskega parlamenta o uskladitvi kazni v cestnem prometu; meni, da je treba poleg tega uskladiti omejitve v zvezi s tovornim prometom po vsej Evropski uniji,
- naj se uresničijo že določeni cilji in naj se prednostnim projektom v vseevropskem prometnem omrežju da svež zagon,
- naj se do leta 2020 število varnih parkirišč za težka tovorna vozila na vseevropskem cestnem omrežju (TERN) poveča za 40 % glede na število iz leta 2010 in izboljša njihova kakovost (higienski standardi),
- naj Komisija podpre pobude držav članic, ki z davčnimi olajšavami spodbujajo varnejši in okolju prijaznejši vozni park,
- naj Komisija do konca leta 2013 pripravi poročilo o stanju na trgu cestnega prometa v Uniji, ki bo vsebovalo analizo razmer na trgu, vključno z oceno učinkovitosti nadzora in pogojev zaposlovanja v tem sektorju, ter oceno tega, ali je bil pri usklajevanju pravil med drugim na področju izvajanja in pristojbin za uporabo cest ter socialne in varnostne zakonodaje dosežen zadosten napredek, da je mogoče predvideti nadaljnje odprtje domačih trgov na področju cestnega prometa, vključno z odpravo omejitve kabotaže,
- k izboljšanju izobraževanja in usposabljanja ter nadaljnega usposabljanja zaposlenih v prometnem sektorju, tudi tistih, ki potnikom zagotavljajo storitve, povezane s prometom, in dostopa do tega poklica, da bi izboljšali delovne pogoje in plače ter povečali privlačnost sektorja,
- k standardni metodologiji EU za izračun ogljičnega odtisa prometa in logistike, da bi preprečili širjenje nacionalnih pristopov in podprli pobude industrije za spodbujanje izračuna ogljičnega odtisa, zlasti za cestni tovorni promet;

30. v zvezi z ladijskim prometom poziva:

- k predlogu za tako imenovani modri pas do leta 2013, da bi resnično dosegli enotni trg za pomorski promet znotraj EU v skladu z veljavno zakonodajo na področju varstva okolja in narave, s čimer bi se olajšale formalnosti za ladje, ki plujejo med pristanišči EU, in bi se razvil potencial pomorskih avtocest,
- k pobudam za zagotovitev, da zmanjšanje emisij žvepla iz ladij ne bo povzročilo vzratnega prehoda na druge vrste prevoza,
- k uvedbi evropske politike za pomorski prevoz na kratke in srednje razdalje, da bi uporabili prosto zmogljivost, ki je na razpolago na celinskih plovnihih poteh, in uresničili cilje EU za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v prometnem sektorju,



**Četrtek, 15. december 2011**

- k nadaljnji podpori programu NAIADES v skladu z veljavno zakonodajo na področju varstva okolja in narave ter k nadaljnjemu programu, da se zagotovi nadaljevanje programa NAIADES po letu 2014,
  - k predlogu za povečanje števila večmodalnih povezav (platform) za plovbo po celinskih vodnih poteh, pristanišča na celinskih vodnih poteh in železniški promet za 20 % do leta 2020 glede na njihovo število leta 2010, in k ustrezni finančni podpori ter k podaljšanju programa Marco Polo vsaj do leta 2013, da bi učinkovito izkoristili potencial ladijskega prometa,
  - naj se najmanj 15 % sredstev TEN-T iz naslednjega večletnega finančnega okvira za obdobje 2014–2020 nameni projektom za izboljšanje trajnostnih in večmodalnih povezav med morskimi pristanišči, pristanišči na celinskih plovnih poteh in večmodalnimi platformami s poudarkom na projektih vodnega prometa;
  - naj se glede na mednarodno naravo pomorskega sektorja usposabljanje v ladijskem sektorju do leta 2012 uskladi z mednarodnimi standardi, zlasti pa naj se hitro sprejme predlog Komisije o spremembi Direktive 2008/106/ES o minimalni ravni izobraževanja pomorščakov, da se v zakonodajo EU vključijo spremembe Konvencije o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov iz leta 2010, ter naj se pred koncem leta 2013 poda predlog o vzajemnem priznavanju okvirnih pogojev za usposabljanje pristaniških delavcev in pripravi osnutek strategije za zaposlovanje mladega osebja v pomorskih poklicih;
31. v zvezi z letalskim prometom poziva:
- naj Komisija in države članice spodbujajo izvajanje enotnega evropskega neba II, pri čemer bo imelo pomembno vlogo izvajanje programa SESAR, ter naj Komisija do leta 2013 poda predlog o popolni vzpostavitvi enotnega evropskega zračnega prostora z zmanjšanjem števila funkcionalnih blokov zračnega prostora,
  - naj Komisija okrepi usklajevanje med uredbami o enotnem nebu ter projektoma SESAR in Galileo ter pobudami za čisto nebo, da bi se učinkoviteje izvajali ukrepi za varčevanje z energijo in zmanjšanje emisij toplogrednih plinov,
  - naj se pri nadaljnjih predlogih za odprtje trga prednost nameni kakovosti storitev in usklajevanju z mednarodnimi standardi,
  - naj Komisija in države članice storijo vse, kar je potrebno za sprejetje evropskega trgovanja s certifikati o emisijah na mednarodni ravni do leta 2012, s čimer se bodo zagotovili enaki konkurenčni pogoji na mednarodni ravni,
  - k dejavnemu prizadevanju pri razvoju "kontrolne točke prihodnosti" za varnostno kontrolo potnikov in tovorar;
32. v zvezi z železniškim prometom poziva:
- naj Komisija v predlogu o odprtju trgov upošteva obveznosti držav članic na področju lokalnega javnega prevoza, da bi izboljšala sedanjo ponudbo storitev, hkrati pa zagotovila pošteno konkurenco in preprečila socialni damping,

Četrtek, 15. december 2011

- k okrepljenemu spodbujanju tehnične uskladitve in interoperabilnosti med državami članicami, in zlasti k uskladitvi pravil o izdaji dovoljenj za vozila do 2015, tako da bo pridobitev dovoljenja pod finančno preglednimi pogoji trajala največ dva meseca, za kar je treba leta 2012 ustrezno prilagoditi pristojnosti in sredstva Evropske železniške agencije,
  - naj se na ustrezno zasnovan način da svež zagon železniški infrastrukturi, zmanjševanju hrupa in akcijskemu načrtu ERTMS za obdobje do leta 2020,
  - naj Komisija najpozneje do 31. decembra 2012 poda predlog direktive, ki bo vsebovala določbe o povezavi med upravljanjem železniške infrastrukture in prevoznih dejavnosti, ter predlog za odprtje notranjega trga železniškega potniškega prometa, ki ne bo spodbujal k znižanju kakovosti železniških prometnih storitev in ki bo ohranil obveznosti javne službe,
  - k neodvisnosti nacionalnih regulativnih organov in krejitvi njihovih pristojnosti v prid večji učinkovitosti železnic in k njihovemu tesnejšemu sodelovanju v evropskem omrežju ter naj Komisija do leta 2014 poda predlog za nadaljnje podpiranje tega cilja in o ustanovitvi evropskega regulativnega organa,
  - k večjemu poudarku na izobraževanju in usposabljanju, ki temelji na visokih standardih, ter k pospešitvi čezmejnega priznavanja diplom in kvalifikacij;
  - naj Komisija oceni učinek, ki ga je imelo odprtje železniškega tovornega prometa na enovagonski tovorni promet, in če se izkaže, da je obsega takšnega prometa upadel, naj najpozneje do 31. decembra 2012 predloži predlog, po katerem se državam članicam dovoli podpiranje te dejavnosti glede na njene gospodarske, družbene in okoljske koristi;
33. ugotavlja, da je evropska železniška industrija na trgu EU vedno bolj občutljiva na konkurenco dobaviteljev iz tretjih držav; izraža zaskrbljenost zaradi precejšnjih ovir, ki dobaviteljem iz EU onemogočajo oddajo ponudb v postopkih javnih naročil v državah, ki niso članice EU;
34. poziva Komisijo, naj v študijah učinka zakonodajnih predlogov opredeli, količinsko ovrednoti in oceni področje za uvedbo "ekološkega zaposlovanja" ter ukrepe za spodbujanje tega pristopa;
35. poziva Komisijo in države članice, naj predložijo skupno strategijo, ki vključuje obveščanje udeležencev ter komunikacijo in posvetovanje z njimi, med drugim zlasti udeležbo zadevnih državljanov v zvezi s potrebami, načrtovanjem, razvojem in financiranjem infrastrukture, ki je potrebna za rast, mobilnost, razvoj in zaposlovanje, v skladu z zavezami v okviru strategije Evropa 2020;
36. meni, da je treba lokalnim in regionalnim organom glede na njihove pomembne pristojnosti na področju prometne politike omogočiti sodelovanje prek pristopa v skladu z upravljanjem na več ravneh;
37. poziva Komisijo, naj letno ocenjuje prizadevanja za uresničevanje ciljev iz bele knjige in rezultate ter naj vsakih 5 let Parlamentu predloži poročilo o izvajanju bele knjige;
38. naroči svojemu predsedniku, naj to resolucijo posreduje Svetu in Komisiji.
-