

Torsdagen den 15 december 2011

Ett gemensamt europeiskt transportområde

P7_TA(2011)0584

Europaparlamentets resolution av den 15 december 2011 om färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem (2011/2096(INI))

(2013/C 168 E/10)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens vitbok "Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem" (KOM(2011)0144),
- med beaktande av sin resolution av den 12 februari 2003 om kommissionens vitbok om den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden ⁽¹⁾,
- med beaktande av sin resolution av den 12 juli 2007 om hållbara transporter för ett rörligt Europa ⁽²⁾,
- med beaktande av sin resolution av den 6 juli 2010 om hållbara framtida transporter ⁽³⁾,
- med beaktande av sin resolution av den 21 oktober 2010 om en integrerad havspolitik – utvärdering av gjorda framsteg och nya utmaningar ⁽⁴⁾,
- med beaktande av sin resolution av den 5 juli 2011 om kommissionens femte sammanhållningsrapport och strategin för sammanhållningspolitiken efter 2013 ⁽⁵⁾,
- med beaktande av sin resolution av den 6 juli 2011 om luftfartsskydd med särskild inriktning på säkerhetsskannrar ⁽⁶⁾,
- med beaktande av sin resolution av den 27 september 2011 om trafiksäkerhet i Europa 2011–2020 ⁽⁷⁾,
- med beaktande av kommissionens meddelanden "Ett trafiknät för alla" (KOM(1995)0601) och "Handlingsplan för rörlighet i städer" (KOM(2009)0490),
- med beaktande av kommissionens meddelande "För en rättvis och effektiv prissättning inom transportsektorn" (KOM(1995)0691) från 1995 och dess meddelande om koldioxidutsläpp inom transportsektorn KOM(1998)0204 från 1998, det senare meddelandet bör kommissionen nu offentliggöra på nytt,
- med beaktande av Europa 2020-strategin,
- med beaktande av gemenskapslagstiftningen på transportområdet,
- med beaktande av artikel 48 i arbetsordningen,

⁽¹⁾ EUT C 43 E, 19.2.2004, s. 250.

⁽²⁾ EUT C 175 E, 10.7.2008, s. 556.

⁽³⁾ EUT C 351 E, 2.12.2011, s. 13.

⁽⁴⁾ Antagna texter, P7_TA(2010)0386.

⁽⁵⁾ Antagna texter, P7_TA(2011)0316.

⁽⁶⁾ Antagna texter, P7_TA(2011)0329.

⁽⁷⁾ Antagna texter, P7_TA(2011)0408.

Torsdagen den 15 december 2011

- med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism och yttrandena från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet, utskottet för industrifrågor, forskning och energi och utskottet för regional utveckling (A7-0425/2011), och av följande skäl:
- A. Den europeiska transportpolitiken påverkar ofta unionsmedborgarnas dagliga liv direkt och ett verkligt gemensamt europeiskt transportområde där alla hinder mellan olika transportmedel och nationella system har avvecklats och där det inte finns någon illojal konkurrens och social dumpning skulle vara av betydande gagn för unionsmedborgarna.
 - B. Transportsektorn är av största betydelse för utvecklingen i Europeiska unionen och dess regioner och städer, eftersom sektorn står för ca 5 procent av BNP och skapar omkring 10 miljoner arbetstillfällen. Det är mycket viktigt att bevara EU:s kapacitet att bedriva utveckling och innovation inom områden som mobilitet, transport och logistik, som är avgörande för EU:s position som ett industriellt och ekonomiskt centrum och dess globala konkurrensställning. Små och medelstora företag spelar en särskilt betydelsefull roll i transportsektorn.
 - C. Den framtida europeiska transport- och rörlighetspolitiken bör omfatta 20-20-20-målen fram till 2020 som en viktig grund för beslutsfattande inom detta område.
 - D. Transportsektorn kan lämna ett väsentligt bidrag till Europa 2020-strategin särskilt när det gäller sysselsättning, hållbar ekonomisk tillväxt, forskning, energi, innovation och miljö. Inom ramen för denna strategi bör säkerheten och miljöskyddet stärkas konsekventare och samordnas närmare.
 - E. Vissa av målen i den förra vitboken uppfylldes inte, och därför bör de mål som ställs upp i den aktuella vitboken kontrolleras och utvärderas regelbundet.
 - F. Transportsätten bör inte konkurrera med varandra utan bör komplettera varandra, med effektiv sam-modalitet som vägledande princip för effektiv fördelning mellan de olika transportsätten.
 - G. Trafikomställningsmålen kan inte nås genom lagstiftning utan endast genom fungerande infrastruktur, genom fördelarna med och styrkan i vissa lösningar samt genom incitament.
 - H. Det är viktigt att säkra en framgångsrik utveckling av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), effektivt koppla samman transportnäten i samtliga EU:s regioner och undanröja skillnaderna i infrastrukturutveckling i EU:s medlemsstater.
 - I. Transportsektorn och den gränsöverskridande infrastrukturen har många kvarstående historiska och geografiska hinder (olika spårvidd och svårforcerade bergskedjor, såsom Alperna, Pyrenéerna och Karpaterna), som ger upphov till gränseffekter som delvis är lätta att åtgärda och som därför bör minskas.
 - J. Skillnaderna mellan olika regioner i Europa (perifert läge, infrastruktur, natur, befolkningstäthet och socioekonomisk situation) ger upphov till mycket olika problem och kräver flexibla lösningar.

Torsdagen den 15 december 2011

- K. Öppnandet av transportmarknaderna bör ske under förutsättning att man vidtar alla regleringsåtgärder som krävs för att garantera att det leder till bättre kvalitet på tjänster, utbildning och sysselsättningsvillkor.
- L. EU bör fastställa enhetliga normer för alla transportsätt, särskilt i fråga om säkerhet, teknik, miljöskydd och arbetsvillkor, och samtidigt ha i åtanke att man, för sektorer där internationella bestämmelser faktiskt gäller, kan uppnå en ändamålsenlig reglering via relevanta internationella fora.
- M. Lagstiftningen på transportområdet måste införlivas, genomföras och verkställas korrekt, konsekvent och skyndsamt.
1. Europaparlamentet välkomnar vitboken från 2011, men konstaterar att viktiga mål i vitboken från 2001 har uppnåtts endast delvis eller inte alls. Därför föreslår parlamentet
- att kommissionen till 2013, på grundval av rapporten om trafiksäkerheten i Europa 2011–2020 och i enlighet med subsidiaritetsprincipen, lägger fram konkreta förslag för att senast 2020 minska antalet döda och svårt skadade i trafiken med 50 procent jämfört med 2010; i dessa förslag ska man ta särskild hänsyn till de mest utsatta trafikanterna och i varje enskilt fall ange vilka minskningar i olycksstatistiken man förväntar sig, och
 - att kommissionen senast 2014 ska lägga fram förslag på en internalisering av externa kostnader för både gods- och passagerartransporter i alla transportslag i enlighet med transportslagens specifika egenskaper, och samtidigt undvika dubbla avgifter och snedvridningar av marknaden. Inkomsterna av denna internalisering av externa kostnader ska användas till investeringar i säkerhet, forskning, ny teknik, klimat- och bullerminskning inom ramarna för en hållbar rörlighet samt i infrastruktur.
2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att till 2013 lägga fram ett förslag om de sociala villkoren och arbetsvillkoren, i syfte att underlätta skapandet av en fullständigt integrerad europeisk transportmarknad och samtidigt göra sektorn attraktiv för de anställda. Detta förslag bör bygga på en fördjupad analys av den aktuella situationen beträffande sociala och arbetsmässiga förhållanden inom alla transportslag och graden av harmonisering mellan medlemsstaternas lagstiftning, och på en konsekvensbedömning om utvecklingen av arbetsmarknaden inom transportsektorn fram till 2020. Genom detta förslag ska sysselsättningen ökas och arbetarnas förhållanden förbättras i hela transportsektorn. I förslaget beaktas ny teknik och logistiska tjänster som kan användas för att förbättra transporttjänsterna i allmänhet och transporttjänsterna för funktionshindrade personer i synnerhet.
3. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att utifrån information från medlemsstaterna senast 2013 lägga fram en komplett, kvantitativ analys av den nuvarande situationen på infrastrukturområdet, samt av transportnätets täthet och servicekvaliteten på transportområdet i samtliga EU:s medlemsstater. I analysen ska man ge en översikt av den rådande situationen i EU-27, påpeka ojämlikheter i utvecklingen av transportinfrastruktur mellan medlemsstaterna och deras regioner och belysa hur transportinfrastrukturen på alla områden finansieras idag samt vilka finansieringsprioriteringar som ska göras i framtiden.
4. Europaparlamentet är medvetet om transportsektorns viktiga bidrag till EU:s industripolitik, konkurrenskraft och handelsbalans. År 2009 uppgick exporten av maskiner och utrustning i transportsektorn till totalt 454,7 miljarder euro, vilket är 41,5 procent av den samlade exporten ut ur EU-27. Samma år registrerade EU sina största handelsöverskott på maskin- och utrustningsområdet i transportsektorn (112,6 miljarder euro) och på transporttjänsteområdet (21,5 miljarder euro).

Torsdagen den 15 december 2011

5. Europaparlamentet ansluter sig till de 10 mål för ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem som anges i vitboken och som ska uppnås till 2050 och 2030, men anser dock att perioden fram till 2020 bör definieras tydligare när det gäller finansiering – mot bakgrund av den ekonomiska situationen i de enskilda medlemsstaterna – och de allmänna utmaningarna för transportsektorn på energi- och miljöområdet. Därför uppmanar parlamentet kommissionen att lägga fram förslag på lagar för att nå 20 procents minskning av transporterens koldioxidutsläpp och andra växthusgaser (jämfört med 1990 års referensvärden) och efterföljande delmål till 2020 (jämfört med 2010 års referensvärde) och att i enlighet med 20-20-20-målen och i samarbete med internationella partner

- minska koldioxidutsläppen från vägtransporter med 20 procent,
- minska bullret från spårbundna fordon och deras energikonsumtion med 20 procent,
- minska koldioxidutsläppen inom luftfarten i hela det gemensamma europeiska luftrummet med 30 procent,
- nå en EU-övergripande enhetlig minskning av sjöfartens utsläpp av koldioxid och föroreningar med 30 procent, till detta kommer även det energieffektivitetsindex och den energieffektivitetsplan för fartyg som har avtalats inom internationella sjöfartsorganisationen att bidra.

Parlamentet kräver att alla mål som anges i denna punkt ska betraktas som prioriteringar och därför kontrolleras varje år.

6. Europaparlamentet betonar att målet bör vara att fullborda EU:s inre transportmarknad genom att öppna upp transportnäten och transportmarknaderna ytterligare och då även beakta ekonomiska, sysselsättningsmässiga, miljömässiga, sociala och territoriella aspekter. Parlamentet uppmanar kommissionen att se till att förslagen om en öppning av tjänstesektorn på samtliga transportmarknader inte ger upphov till social dumpning, tjänster av sämre kvalitet, monopol eller oligopol. Parlamentet understryker att det fortfarande finns ett brådskande behov av riktlinjer för statligt stöd till kusthamnar.

7. Europaparlamentet betonar att transporter fortfarande erbjuder en stor outnyttjad potential på många områden samt understryker betydelsen av ett gemensamt europeiskt transportområde med samtrafik och driftkompatibilitet, som bygger på en genuint europeisk förvaltning av transportinfrastrukturen och transportsystemen. Detta uppnås genom att avskaffa gränseffekter mellan medlemsstaterna inom alla transportslag så att man ökar konkurrenskraften och attraktiviteten i hela EU. Parlamentet understryker betydelsen av territoriell sammanhållning och då i synnerhet tillgänglighetsproblemen för yttersta randområden, öar, inlandsregioner och perifera regioner samt vikten av goda förbindelser mellan medlemsstater och deras grannländer.

8. Europaparlamentet betonar att en effektiv sammodalitet för persontrafik och godstransporter inom hela transport- och logistikkedjan – vilket mäts genom ekonomisk lönsamhet, miljöskyddsaspekter, energitrygghet, sociala villkor, hälsa, arbetsvillkor och säkerhetsaspekter och tar hänsyn till territoriell sammanhållning och den geografiska miljön i enskilda länder och regioner – bör ses som en ledande princip för den framtida transportpolitiken. Parlamentet anser att transportslag måste komplettera varandra och samverka samt att de ovannämnda parametrarna bör användas för att fastställa den nuvarande och framtida fördelningen mellan de olika transportsätten i medlemsstater och regioner i enlighet med deras enskilda möjligheter. Parlamentet anser vidare att användningen av hållbara transportslag systematiskt bör främjas även på korta och medellånga sträckor.

9. Europaparlamentet noterar att EU i hög grad är beroende av importerade fossila bränslen, vars leverans från länder utanför unionen innebär stora risker när det gäller EU:s ekonomiska trygghet och flexibiliteten i dess utrikespolitiska alternativ, och uppmanar kommissionen att fastställa och regelbundet mäta unionens yttre energiförsörjningstrygghet.

Torsdagen den 15 december 2011

10. Europaparlamentet framhåller särskilt betydelsen av att utveckla transportinfrastrukturen i de nya medlemsstaterna, inklusive vägarna, för att skapa ett gemensamt europeiskt transportområde och ansluta deras transportnät till grannländernas. Parlamentet uppmanar kommissionen att ta med behovet av utveckling av transportinfrastrukturen i de nya medlemsstaterna i sin kommande fleråriga budgetram så att transportinfrastrukturen i de nya medlemsstaterna når upp till nivån i övriga medlemsstater senast 2025.

11. Europaparlamentet välkomnar och stöder kommissionens förslag om ett instrument för att koppla samman Europa och initiativet om obligationer för att finansiera projekt, samt uppmanar medlemsstaterna att införa stamnätet eftersom TEN-T-konceptet ska erbjuda större och realistisk finansiering för ett begränsat antal hållbara projekt som ger ett europeiskt mervärde. Parlamentet begär

- att medlemsstaterna åtar sig att eliminera de huvudsakliga kända flaskhalsarna i det europeiska transportområdet till 2020 och, vid behov, stödja kringgåendet av dessa genom att bygga upp en intermodal infrastruktur i början och slutet av varje sträcka; vidare bör medlemsstaterna prioritera gränsöverskridande projekt mellan alla medlemsstater utan att försumma anslutningar till grannländer samt lägga fram en godkänd finansieringsplan till 2015,
- att kommissionen åtar sig att öka stabiliteten i finansieringen av TEN-T-projekt i samordning med regionalpolitiken,
- att kommissionen åtar sig att stödja alternativa finansieringsmodeller och finansieringsinstrument, bl.a. projektobligationer, och i samband med förslagen om internalisering av de externa kostnaderna se till att de intäkter som därmed uppstår allt mer används för finansiering av TEN-T-projekt,
- att prioriteringarna fastställs i nära samband med villkoren för utnyttjande av regionalt strukturstöd och medlemsstaterna åläggas att garantera finansiering av dessa projekt utöver tidsfristen för EU:s fleråriga program, för att säkerställa den långsiktiga effektiviteten och synbarheten av EU:s åtgärder inom TEN-T-ramen,
- att prioriteringen av projekten efter 2015 endast bibehålls i de fall då medlemsstaterna fattat bindande budgetbeslut för att säkerställa genomförandet av dessa projekt, och att EU:s medfinansiering grundas på principen om att outnyttjade medel går förlorade ("use it or lose it"-principen),
- att EuroVelo, det europeiska nätet av långdistanscykelvägar, ingår i TEN-T-nätet.

12. Europaparlamentet understryker att införandet av lämplig transportinfrastruktur och god tillgång kommer att göra samtliga regioner ekonomiskt starkare och mer attraktiva för direktinvesteringar, något som kommer att öka både deras egen konkurrenskraft och hela EU:s konkurrensställning på lång sikt, och därmed garantera att den inre marknaden utvecklas på ett stabilt sätt och att målet med territoriell sammanhållning uppnås.

13. Europaparlamentet erinrar om att transportnäten spelar en central roll inom politiken för fysisk planering. Parlamentet understryker hur viktiga stora transportinfrastrukturer, såsom järnvägslinjer för höghastighetståg, är för att främja den lokala utvecklingen. Parlamentet anser att makroregionerna och strategierna för att främja deras utveckling skulle kunna spela en mer aktiv roll i genomförandet av en samordnad, effektiv och hållbar transportpolitik. Parlamentet erinrar om att det är viktigt att utveckla, planera och genomföra gemensamma strategier för transportinfrastruktur samt att det är nödvändigt att sprida bästa praxis på transportområdet. Parlamentet betonar att EU:s medborgare och företag direkt kommer att gynnas av ett gemensamt europeiskt transportområde som syftar till att begränsa den tid och de resurser som satsas på gods- och passagerartransporter och åstadkomma en mer långtgående integration av marknaderna.

Torsdagen den 15 december 2011

14. Europaparlamentet noterar att samma riskanpassade säkerhetsstandarder, som har harmoniserats på europeisk nivå, bör gälla alla former av passagerar- och godstransport samt efterlyser ett förslag på finansiering så att detta krav kan uppfyllas. Parlamentet anser att internationell samordning bör vara ett krav inom sjöfarten och luftfarten och att befintliga regler bör ses över och vid behov korrigeras till 2015 samt löpande integreras i avtal med tredjeländer.

15. Europaparlamentet betonar betydelsen en strategi för övergången till alternativ och förnybar energi för transportsektorn och framhåller att de fastställda målen kan uppnås genom en energimix och de energibesparingsmöjligheter som redan finns. Parlamentet understryker att denna övergång kräver specifik infrastruktur och motsvarande initiativ och att minskningsmålen därför bör formuleras på ett teknikneutralt sätt.

16. Europaparlamentet efterlyser ett förslag om rörlighet i städerna som ska läggas fram till 2015, enligt vilket projektstöd, med respekt för subsidiaritetsprincipen, endast ska ges förutsatt att lokala myndigheter utarbetar rörlighetsplaner för effektiva person- och godslogistikkedjor i städer och tätorter. Planerna ska bidra till att minska transportvolymerna, olyckorna, luftföroreningarna och bullret samt följa normerna och målen för unionens transportpolitik och vara förenliga med planer för omgivande städer och regioner och inte skapa nya marknadshinder. Parlamentet föreslår ett utbyte av bästa praxis inom innovation och forskning om hållbara koncept för rörlighet i städer.

17. Europaparlamentet betonar att trafikanternas beteende är avgörande och efterlyser incitament för att människor ska välja hållbara, säkra och hälsosamma transport- och rörlighetssätt som innebär fysisk aktivitet. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att, samtidigt som man beaktar subsidiaritetsprincipen, senast 2013 lägga fram förslag för att utveckla initiativ som främjar miljövänlig kollektivtrafik, gång och cykling inom i synnerhet städer, för att fördubbla antalet användare av dessa transportslag. Det är därför viktigt att utveckla säker infrastruktur för fotgängare och cyklister, i synnerhet i städer, och att förbättra driftkompatibiliteten mellan transporttjänsterna genom att främja införandet av ett gemensamt transportdokument och ett integrerat elektroniskt biljettsystem för multimodala resor som även knyter samman resor över långa avstånd med lokaltrafiken. Parlamentet erinrar om att tillgänglighet kopplad till prisöverkomlighet inom transport är avgörande för social rörlighet, och att man i planeringen av den framtida transportpolitiken bör lägga större vikt på att förena hållbarhetsmålen med behoven i samhället.

18. Europaparlamentet är övertygat om att de grundläggande reglerna om passagerares rättigheter bör förankras i en stadga som omfattar passagerares rättigheter inom samtliga trafikslag. Därför förväntar sig parlamentet att kommissionen senast i början av 2012 lägger fram ett sådant förslag där man tar hänsyn till varje enskilt transportsätts karaktärsdrag och tidigare erfarenheter samt även inkluderar ett kapitel om rättigheter för passagerare med funktionshinder. Parlamentet begär samtidigt en gemensam tolkning och konsekvent tillämpning, genomförande och verkställande av dessa rättigheter, utifrån tydliga definitioner och riktlinjer och öppenhet rörande förvaltningen av dem. Parlamentet understryker dessutom behovet av lagsiftning avseende extra avgifter inom alla transportslag.

19. Europaparlamentet understryker att det behövs en integrerad transportpolitik för hela transport- och logistikkedjan för att på lämpligt sätt ta itu med utmaningarna på transport- och rörlighetsområdet, framför allt i tätorter. Parlamentet efterlyser ökad samordning mellan politiska beslutsfattare vid EU-institutionerna och en fortlöpande dialog och samråd med logistikbranschen, leverantörer av transporttjänster och kunder i ett europeiskt forum för logistik och rörlighet.

20. Europaparlamentet anser att grön logistik och förbättrad mobilitetsledning bör prioriteras.

Torsdagen den 15 december 2011

21. Europaparlamentet hävdar att hållbar multimodalitet för passagerar- och godslogistik kräver intermodala knutpunkter och terminaler, integrerad planering och logistik samt integrerad utbildning och yrkesutbildning.

22. Europaparlamentet betonar att EU bör förbli ledande när det gäller teknisk innovation för att kunna förbättra effektiviteten och främja hållbarheten och sysselsättningen. Parlamentet vill se finansiering för forsknings- och utvecklingsprogram som särskilt riktas på hållbar och säker rörlighet och har en specifik genomförande strategi, tidsplan och effektiv ekonomisk kontroll i syfte att

- upprätthålla EU:s ledarställning som produktions- och forskningscentrum för alla former av transport, med särskilt fokus på att utfasa fossila bränslen, minska utsläppen och bullret samt höja säkerheten,
- skapa effektiva, intelligenta, driftkompatibla och sammankopplade system för att stödja Sesar, Galileo, GMES, ERTMS, flodinformationstjänster, SafeSeaNet, LRIT och ITS,
- ta fram praktiskt fungerande lösningar i samarbete med en expertgrupp bestående av företrädare för näringsliv, forskning, politik och samhälle,
- inom ramen för det fortsatta e-säkerhetsinitiativet förbättra vägtrafiksäkerheten och bygga upp den infrastruktur som är nödvändig för nödsamtalssystemet e-Call, samtidigt som uppgiftsskyddet beaktas.

23. Europaparlamentet anser att de byråkratiska hindren bör avvecklas för alla trafikslag och vill därför att transport- och logistikdokumenten ska förenklas och harmoniseras ytterligare för framför allt godstransporterna, och vill senast 2013 se ett förslag om enhetliga fraktdokument och e-dokument som även ska främja multimodala transporter.

24. Europaparlamentet betonar nödvändigheten av bättre och standardiserad kontrollutrustning, exempelvis hastighetskameror, fordonsenheter, kommunikationssystem och kommunikationssätt, samt efterlyser ett förslag om ömsesidigt godkännande av och driftskompatibilitet för sådan utrustning till 2013. Parlamentet betonar att det är viktigt att öka samordningen och samarbetet mellan de nationella myndigheterna när det gäller gränsöverskridande straffrättsliga förfaranden och skapa större enhetlighet i vägsäkerhetsnormerna.

25. Europaparlamentet understryker att modifieringar och standardisering av lastenheter, med hänsyn till lastenheter som används i globala transporter och storleken på transportfordonen, måste främja de multimodala transporterna och ge påvisbara fördelar i form av bränslebesparingar, minskade utsläpp och förbättrad vägsäkerhet.

26. Europaparlamentet föreslår att medlemsstaterna endast godkänner användandet av det europeiska modulsystemet på vissa sträckor och den befintliga infrastrukturen och säkerhetskraven tillåter det samt informerar kommissionen om att man har gett sitt godkännande.

27. Europaparlamentet betonar vikten av de olika transportorganen på EU-nivå och uppmanar till nya ansträngningar för att stärka deras europeiska dimension.

28. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att stödja och arbeta för lika villkor mellan alla transportsätt när det gäller energibesättning och mervärdesskatt.

Torsdagen den 15 december 2011

29. När det gäller vägtransportsektorn vill Europaparlamentet

- att man senast 2013 ser över regelverket om kör- och vilotider i samband med person- och godstrafik och genomför de förändrade reglerna, samt harmoniserar tolkningen av genomförandet och verkställandet samtidigt som man beaktar Europaparlaments ståndpunkt om harmonisering av sanktioner inom vägtransportsektorn; parlamentet anser att det krävs en samordning av begränsningarna för godstransporter i hela EU,
- att de fastställda målen följs och att man ger ny kraft till de prioriterade projekten inom det trans-europeiska vägnätet,
- att man till 2020 utökar antalet säkra uppställningsplatser för lastbilar i det transeuropeiska vägnätet med 40 procent jämfört med 2010 och förbättrar kvaliteten på dessa (hygienstandarden),
- att kommissionen stödjer medlemsstaternas initiativ för att skapa en säker och miljövänlig fordonspark genom skattelättnader,
- att kommissionen till slutet av 2013 lägger fram en rapport med en analys av förhållandena på unionens vägtransportmarknad, inklusive en utvärdering av effektiviteten av kontrollerna och utvecklandet av anställningsförhållandena för yrket, samt en bedömning av huruvida en harmonisering av reglerna på området, däribland regler och lagar om efterlevnad, vägavgifter, sociala förhållanden och säkerhet, har kommit så långt att man kan överväga att öppna den inhemska vägtransportmarknaden ytterligare och då bland annat även avskaffa cabotagebegränsningarna,
- att utbildningen och fortbildningen samt tillgången till sysselsättning för personer som arbetar inom transportsektorn stärks, däribland även för personer som tillhandahåller transportrelaterade tjänster för passagerare, i syfte att förbättra arbetsvillkoren och lönerna och göra dessa yrken mer attraktiva, och
- att en standardiserad metod på EU-nivå införs för att beräkna transport- och logistiksektorns koldioxidavtryck i syfte att undvika en mängd olika nationella strategier och stödja sektorns initiativ att främja beräkning av koldioxidavtryck, särskilt för godstransporter på väg.

30. När det gäller sjöfarten vill Europaparlamentet

- att det senast 2013 läggs fram ett förslag om Blue Belt-konceptet för att underlätta administrationen för fartyg som seglar mellan EU-hamnar och utveckla den potential som motorvägar till sjöss erbjuder genom att etablera en genuin gemensam marknad för EU-interna sjötransporter i enlighet med den befintliga miljö- och naturvårdslagstiftningen,
- att initiativ tas för att säkerställa att en minskning av svavelutsläppen från fartyg inte leder till en bakåtsträvande trafikomställning,
- att man inför en EU-politik för närsjöfart och sjöfart på medellånga sträckor i syfte att utnyttja den fria kapacitet som finns på de inre vattenvägarna för att uppnå EU:s mål för att minska växthusgasutsläppen i transportsektorn,

Torsdagen den 15 december 2011

- att man fortsätter stödja Naiades-programmet, i enlighet med den befintliga miljö- och naturvårdslagsstiftningen, och att man tar fram ett uppföljningsprogram för att säkerställa att Naiades-programmet löper vidare från och med 2014,
- att det läggs fram ett förslag om ökning av antalet multimodala förbindelser (plattformar) med 20 procent för inlandssjöfarten, inlandshamnarna och järnvägstransporterna till 2020 jämfört med 2010, och att relevant finansiellt stöd tillhandahålls, samt att Marco Polo-programmet förlängs efter 2013 för att fullt ut utnyttja sjöfartens potential,
- att minst 15 procent av TEN-T-medlen under nästa fleråriga budgetram för perioden 2014–2020 tilldelas projekt som förbättrar de hållbara och multimodala förbindelserna vid kusthamnar, inlandshamnar och multimodala plattformar, med tonvikt på vattenvägstransporter, och
- att man med tanke på sjöfartens internationella karaktär harmoniserar sjöfartsutbildningarna till en internationell standard senast 2012 och framför allt snarast antar kommissionens förslag om ändring av direktiv 2008/106/EG om minimikrav för utbildning av sjöfolk så att de ändringarna i konventionen om sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning som gjordes 2010 införs i EU-lagstiftningen, samt lägger fram ett förslag om ömsesidigt erkännande av ramvillkor för utbildning av hamnarbetare före utgången av 2013 samt en strategi för att säkra återväxten inom sjöfartsyrkena.

31. När det gäller luftfarten vill Europaparlamentet

- att kommissionen och medlemsstaterna främjar genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet II, för vilket införandet av Sesar kommer att vara betydelsefullt, samt uppmanar kommissionen att senast 2013 lägga fram ett förslag om att fullborda det gemensamma europeiska luftrummet genom att minska antalet funktionella luftrumsblock,
- att kommissionen stärker samordningen mellan reglerna för det gemensamma luftrummet, Sesar-projektet och Galileo-projektet, samt Clean Sky-initiativen, för att åstadkomma fler åtgärder för energieffektivitet och minskade utsläpp av växthusgaser,
- att man i samband med ytterligare förslag om öppnande av marknaderna prioriterar kvaliteten på tjänsterna och samordningen med internationella åtgärder,
- att kommissionen och medlemsstaterna vidtar alla nödvändiga åtgärder för att EU:s handel med utsläppsrätter ska accepteras internationellt till 2012 och därmed säkerställa en rättvis konkurrens internationellt, och
- att aktivt arbeta för att utveckla projektet "Checkpoint of the Future" för säkerhetskontroller av passagerare och varor.

32. När det gäller järnvägstransporter vill Europaparlamentet

- att kommissionen i samband med förslag till ytterligare liberalisering av marknaderna tar hänsyn till medlemsstaternas åtaganden avseende den lokala kollektivtrafiken och det befintliga tjänsteutbudet, i syftet att förbättra det nuvarande tjänsteutbudet och samtidigt säkerställa rättvisa konkurrensvillkor och förhindra social dumpning,

Torsdagen den 15 december 2011

- att man i större utsträckning främjar teknisk harmonisering och driftkompatibilitet mellan medlemsstaterna, och i synnerhet att man till 2015 harmoniserar bestämmelserna om godkännande av fordon så att förfarandet för godkännande av rullande materiel tar högst två månader och sker på ett ekonomiskt öppet sätt, samt att man genomför nödvändiga förändringar i Europeiska järnvägsbyråns befogenheter och dess finansiering fram till 2012,
 - att man på ett välgenomtänkt sätt ger ny kraft för utveckling av järnvägsinfrastruktur, minskat buller och ERTMS-handlingsplanen för perioden fram till 2020,
 - att kommissionen senast den 31 december 2012 lägger fram ett förslag till ett direktiv som innehåller bestämmelser om förhållandet mellan infrastrukturförvaltare och trafikoperatörer och ett förslag på att öppna upp den nationella passagerartrafiken på järnvägarna utan att detta försämrar kvaliteten på järnvägstransporttjänsterna eller förhindrar åtagandena om service till allmänheten,
 - att de nationella tillsynsmyndigheterna ska vara oberoende och stärkas för att skapa effektivare järnvägar, att det ska finnas ett närmare samarbete mellan de europeiska nätverken och att kommissionen, för att ytterligare stödja detta mål, till 2014 lägger fram ett förslag om inrättande av en europeisk tillsynsmyndighet,
 - att utbildning och fortbildning som följer högt uppsatta standarder får större betydelse och att det gränsöverskridande erkännandet av examina och kvalifikationer förbättras,
 - att kommissionen utvärderar vilka effekter öppnandet av godstrafikmarknaden har haft på vagnlasttransporterna och, om det visar sig att denna trafik har minskat, senast den 31 december 2012 lägger fram ett förslag som gör det möjligt för medlemsstaterna att stödja denna verksamhet eftersom den ger ekonomiska, sociala och miljömässiga fördelar.
33. Europaparlamentet konstaterar att EU:s järnvägsindustri blir allt känsligare för konkurrensen från leverantörer från tredjeland på EU-marknaden. Parlamentet är bekymrat över de allvarliga hinder som gör att EU-leverantörer inte kan lämna anbud vid offentliga upphandlingar i länder utanför EU.
34. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att i sina konsekvensbedömningar av lagstiftningsinitiativ kartlägga, kvantifiera och utvärdera möjligheterna att skapa "gröna arbetstillfällen" samt åtgärder för att främja detta.
35. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att lägga fram en gemensam strategi för information, kommunikation och samråd med alla berörda aktörer, med särskild betoning på de berörda medborgarnas deltagande, om behov, planering, utveckling och finansiering av den infrastruktur som krävs för tillväxt, rörlighet, utveckling och sysselsättning enligt de åtaganden som gjorts i Europa 2020-strategin.
36. Europaparlamentet påpekar att de lokala och regionala myndigheterna har avsevärda befogenheter på det transportpolitiska området. Deras deltagande måste därför främjas genom flernivåstyre.
37. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att årligen utvärdera målen i vitboken och läget när det gäller insatser och resultat samt underrätta parlamentet vart femte år om genomförandet av vitboken.
38. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet och kommissionen.
-