

P7_TA(2010)0260

A közlekedés fenntartható jövője

Az Európai Parlament 2010. július 6-i állásfoglalása a közlekedés fenntartható jövőjéről (2009/2096(INI))

Az Európai Parlament,

- tekintettel „A közlekedés fenntartható jövője: útban az integrált, csúcstechnológiát képviselő, felhasználóbarát rendszer felé” című bizottsági közleményre (COM(2009)0279),
- tekintettel a „A közlekedés fenntartható jövője: útban az integrált, csúcstechnológiát képviselő, felhasználóbarát rendszer felé” című bizottsági közleményről szóló 2009. december 17–18-i elnökségi következtetésekre (17456/2009),
- tekintettel az „Európai közlekedéspolitika 2010-re: ideje dönteni” című bizottsági fehér könyvre (COM(2001)0370),
- tekintettel a „Fenntartható mobilitás kontinensünk számára – Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei felülvizsgálata” című bizottsági közleményre (COM(2006)0314),
- tekintettel a környezetvédelmi és a kapcsolódó politikai célokra szolgáló piaci alapú eszközökről szóló bizottsági zöld könyvre (COM(2007)0140),
- tekintettel „A külső költségek internalizálását elősegítő stratégia” című bizottsági közleményre (COM(2008)0435),
- tekintettel a „Környezetbarátabb közlekedés” című bizottsági közleményre (COM(2008)0433),
- tekintettel „A globális éghajlatváltozás 2 Celsius-fokra való csökkentése – Az előttünk álló út 2020-ig és azon túl” című bizottsági közleményre (COM(2007)0002),
- tekintettel a „TEN-T: Szakpolitikai felülvizsgálat – Egy megfelelőbb módon integrált és a közös közlekedéspolitikát szolgáló transzeurópai közlekedési hálózat felé” című bizottsági zöld könyvre (COM(2009)0044),
- tekintettel a „Cselekvési terv az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazásának európai bevezetésére” című bizottsági közleményre (COM(2008)0886),
- tekintettel „Az Európai Unió teherszállítási stratégiája: az európai teherszállítás hatékonyságának, integrációjának és fenntarthatóságának fokozása” című bizottsági közleményre (COM(2007)0606),
- tekintettel „A teherfuvarozási logisztikáról szóló cselekvési terv” című bizottsági közleményre (COM(2007)0607),
- tekintettel az „Európai teherszállítási logisztika: a fenntartható mobilitás kulcsa” című bizottsági közleményre (COM(2006)0336),

- tekintettel a vasúti piac fejlődésének nyomon követéséről szóló második bizottsági jelentésre (COM(2009)0676),
- tekintettel a „Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri közlekedési politikájának vonatkozásában a 2018-ig terjedő időszakra” című bizottsági közleményre (COM(2009)0008),
- tekintettel a korlátok nélküli európai tengeri szállítási térség létrehozására irányuló bizottsági közleményre és cselekvési tervre (COM(2009)0010),
- tekintettel a rövid távú tengeri szállításról szóló bizottsági közleményre (COM(2004)0453),
- tekintettel az európai kikötői politikáról szóló bizottsági közleményre (COM(2007)0616),
- tekintettel az „Európa biztonságosabb, tisztább és hatékonyabb mobilitása felé: Az első »Intelligens autó« jelentés” című bizottsági közleményre (COM(2007)0541),
- tekintettel „Az európai közúti biztonság akcióprogram — a közúti balesetek halálos áldozatainak felére csökkentése az Európai Unióban 2010-re: Közös felelősség” című bizottsági közleményre (COM(2003)0311),
- tekintettel az „Európai cselekvési program a közúti közlekedés biztonságáért – félidős mérleg” című bizottsági közleményre (COM(2006)0074),
- tekintettel „A városi mobilitás új kultúrája felé” című bizottsági zöld könyvre (COM(2007)0551),
- tekintettel „Cselekvési terv a városi mobilitásról” című bizottsági közleményre (COM(2009)0490),
- tekintettel az „EU 2020” stratégiáról szóló 2010. március 10-i állásfoglalására¹,
- tekintettel a rövid távú tengeri szállításról szóló, 2005. április 12-i állásfoglalására²,
- tekintettel „Az európai közúti közlekedésbiztonsági cselekvési program: a közúti balesetek halálos áldozatainak felére csökkentése az Európai Unióban 2010-re: közös felelősség” című 2005. szeptember 29-i állásfoglalására³,
- tekintettel az „Európai cselekvési program a közúti közlekedés biztonságáért – félidős értékelés” című 2007. január 18-i állásfoglalására⁴,
- tekintettel a „Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára” című, 2007. július 12-i állásfoglalására⁵,

¹ Elfogadott szövegek, P7_TA(2010)0053.

² HL C 33 E., 2006.2.9., 142. o.

³ HL C 227 E., 2006.9.21., 609. o.

⁴ HL C 244 E., 2007.10.18., 220. o.

⁵ Elfogadott szövegek, P6_TA(2007)0345.

- tekintettel az első vasúti csomag végrehajtásáról szóló, 2007. július 12-i állásfoglalására¹,
- tekintettel az „Európai teherszállítási logisztika – a fenntartható mobilitás kulcsa” című 2007. szeptember 5-i állásfoglalására²,
- tekintettel az európai energiaügyi és környezetvédelmi politikák figyelembevételével a fenntartható európai közlekedéspolitikáról szóló, 2008. március 11-i állásfoglalására³,
- tekintettel az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának benyújtott, „Európa biztonságosabb, tisztább és hatékonyabb mobilitása felé: Az első »ntelligens autó« jelentés” című bizottsági közleményről szóló 2008. június 19-i állásfoglalására⁴,
- tekintettel az európai teherszállításról szóló, 2008. szeptember 4-i állásfoglalására⁵,
- tekintettel az európai kikötői politikáról szóló, 2008. szeptember 4-i állásfoglalására⁶,
- tekintettel a közlekedés területén a környezetvédelmi szempontok integrálásáról és a külső költségek internalizálásáról szóló, 2009. március 11-i állásfoglalására⁷,
- tekintettel a TEN-T hálózat jövőjéről szóló zöld könyvről szóló, 2009. április 22-i állásfoglalására⁸,
- tekintettel az intelligens közlekedési rendszerekről szóló cselekvési tervről szóló, 2009. április 23-i állásfoglalására⁹,
- tekintettel a városi mobilitásról szóló cselekvési tervről szóló, 2009. április 23-i állásfoglalására¹⁰,
- tekintettel az 549/2004/EK, az 550/2004/EK, az 551/2004/EK és az 552/2004/EK rendeletnek az európai légiközlekedési rendszer teljesítményének és fenntarthatóságának javítását célzó módosításáról szóló, 2009. október 21-i 1070/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre¹¹,
- tekintettel eljárási szabályzata 48. cikkére,
- tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére, valamint a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság, az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság és a Regionális Fejlesztési Bizottság véleményére

¹ Elfogadott szövegek, P6_TA(2007)0344.

² HL C 187 E., 2008.7.24., 154. o.

³ HL C 66 E., 2009.3.20., 1. o.

⁴ HL C 286 E., 2009.11.27., 45. o.

⁵ HL C 295 E., 2009.12.4., 79. o.

⁶ HL C 295 E., 2009.12.4., 74. o.

⁷ Elfogadott szövegek, P6_TA(2009)0119.

⁸ Elfogadott szövegek, P6_TA(2009)0258.

⁹ Elfogadott szövegek, P6_TA(2009)0308.

¹⁰ Elfogadott szövegek, P6_TA(2009)0307.

¹¹ HL L 300., 2009.11.14., 34. o.

(A7-0189/2010),

- A. mivel a közlekedési ágazat az Európai Unió, a régiók, és a városok fejlődésének egyik fontos elemét képezi, és pedig olyan elemét, amely közvetlen hatással van a régiók és a városok versenyképességére és társadalmi kohéziójára, és ezáltal jelentősen hozzájárul az európai belső piac kiteljesedéséhez;
- B. mivel a közlekedés hármass – gazdasági, társadalmi és területi kohéziós – feladatot lát el, és mivel mindhárom szerep alapvető jelentőségű az európai integráció szempontjából;
- C. mivel a közlekedési ágazat kulcsfontosságú szerepet játszik a gazdaság és a foglalkoztatás szempontjából, tekintettel arra, hogy (GDP-ben kifejezve) az EU jövedelmének 10%-át adja és több mint tízmillió munkahelyet biztosít, és ezért döntő szerepe lesz az Európa 2020 stratégia megvalósításában;
- D. mivel a közlekedés az európai politika lényeges eleme, és mivel ennél fogva az EU-nak olyan pénzügyi kerettel kell rendelkeznie, amely megfelel a közlekedési politika előtt a következő években jelentkező kihívásoknak, a gazdaság számára rövid távon ösztönzést jelent, közép és hosszú távon pedig fokozza a termelékenységet és megerősíti Európát, mint a kutatások otthonát;
- E. mivel a közlekedési ágazat jelentős hatással van a környezetre, valamint az emberek életminőségre és egészségére, és bár lehetővé teszi az emberek személyes és szakmai mobilitását, 2008-ban az ágazat egésze a teljes CO₂-kibocsátás 27%-áért volt felelős, és ez az arány azóta még tovább emelkedett; mivel 2007-ben a közlekedési ágazatból származó összes CO₂-kibocsátásból a közúti közlekedés 70,9%-os, a légi közlekedés 12,5%-os, a tengeri illetve belvízi hajóutak 15,3%-os, és a vasutak 0,6%-os arányban részesültek;
- F. mivel Európában valamennyi közlekedési eszköz tekintetében erőfeszítések történtek a biztonság javítása érdekében; mivel 2008-ban ennek ellenére mintegy 39 000 ember vesztette életét és 300 000 ember szenvedett súlyos sérüléseket közlekedési balesetben, ezért további erőfeszítésekre van szükség a biztonsággal kapcsolatos minden vonatkozásban, és különösen a közúti közlekedés biztonsága tekintetében;
- G. mivel az EU az éghajlat-változási csomagban kötelezettséget vállalt arra, hogy az üvegházhatású gázok kibocsátását 1990-hez képest 2020-ig 20%-kal csökkenti, és ez továbbra is kötelező célkitűzés;
- H. mivel a 2001. évi fehér könyvben meghatározott célkitűzéseket csak részben sikerült elérni, és ezért felül kell vizsgálni, hogy ezeket a célkitűzéseket fenn kell-e tartani vagy új célkitűzéseket kell megfogalmazni, és ahol szükségesnek bizonyul, ott erőfeszítéseket kell tenni e célkitűzések megerősítése érdekében;
- I. mivel az uniós jogszabályok nemzeti jogba történő átültetésével kapcsolatos problémák – például a késedelmes vagy a hiányos átültetés – lényegesen csorbítják az európai jogalkotás hatékonyságát, mivel emiatt sürgős fellépésre van szükség e tekintetben;
- J. mivel a parlamenti munkának következetesnek kell lennie, különösen a

közlekedéspolitikát közvetlenül érintő területeken, így többek között környezetvédelmi politikai, szociálpolitikai, urbanizációs politikai, foglalkoztatáspolitikai és gazdaságpolitikai téren;

- K. mivel a pénzügyi és gazdasági válság súlyos következményekkel járt a közlekedési ágazatra, ezt azonban lehetőségként kellene kihasználni a közlekedési ágazat jövőorientált támogatására és erősítésére, különösen a fenntartható közlekedési módok – többek között a vasúti és a vízi közlekedés – előmozdítása és az abba való beruházás révén; mivel ez jobban biztosítja az egyenlő versenyfeltételeket a piacon;
- L. mivel az ügynökségek közeljövőben elvégzendő felülvizsgálata részeként elemezni kell az ügynökségek hozzáadott értékét, valamint egy európai közlekedési ügynökség felállításának szükségességét;
- M. mivel létfontosságú a mérhető célok kitűzése a közlekedési ágazat tekintetében, egyrészt a közlekedési politika hatékonyságának célravezetőbb felülvizsgálata, másrészt a társadalmi és gazdasági tervezési irányvonalak kialakítása révén, valamint kimutatva, hogy a javasolt intézkedések szükségesek a meghatározott közlekedési politika végrehajtásához;
- N. mivel jelentős kutatási, infrastrukturális és műszaki fejlődés történt, ami miatt kiigazításokat kell tenni a pénzügyi források és eszközök tekintetében;
- O. mivel a társadalomban és a gazdasági ágazatokban bekövetkezett széles körű fejlődés következtében a közlekedési ágazat szolgáltatásai iránti kereslet ugrásszerűen megnőtt, és emiatt minden közlekedési módra szükség van; mivel azonban ezeket gazdaságpolitikai, környezetvédelmi, szociál- és foglalkoztatáspolitikai hatékonyságuk szerint kellene értékelni;
- P. mivel a jövőben biztosítani kell a személy- és az áruszállítás valamennyi módjának fenntartható, kölcsönös összekapcsolódását annak érdekében, hogy biztonságos, fenntartható és logisztikai szempontból összefüggő, és ennek köszönhetően hatékony közlekedési láncok alakuljanak ki, ideértve a multimodális megoldásokat, valamint a helyi és a távolsági közlekedés összekapcsolását;

Társadalmi, gazdasági és környezeti kihívások

1. meggyőződése, hogy az EU politikájának általában tiszta és koherens képet kell alkotnia a közlekedés – mint a belső piac egyik alapját jelentő ágazat – jövőjéről, amely garantálja a személyek és áruk szabad mozgását, és Európában mindenütt biztosítja a területi kohéziót; véleménye szerint amellet, hogy a közlekedési ágazatnak továbbra is jelentősen hozzá kell járulnia az európai fenntartható növekedéshez és versenyképességhez, garantálnia kell gazdasági hatékonyságát és azt, hogy folyamatosan magas társadalmi és környezetvédelmi standardoknak megfelelően fejlődjön;
2. meggyőződése, hogy a demográfiai változások következtében, különösen városi övezetekben a közlekedés és a mobilitás terén egyre több lesz a kihívás, és hogy e tekintetben döntő fontosságú a mobilitáshoz való alapvető jog biztosítása, többek között a hozzáférés javítása, az infrastruktúra hiányzó elemeinek pótlása és e jog alkalmazhatóvá tétele révén; hangsúlyozza, hogy e tekintetben városi környezetben az

élen járó megoldást a jól integrált multimodális közlekedési láncok jelentik, ideértve a gyalogos és kerékpáros, valamint a tömegközlekedés megerősítését; hangsúlyozza ezzel kapcsolatban, hogy városi környezetben különösen a már meglévő infrastruktúra határozza meg, hogy melyik közlekedési mód a legmegfelelőbb; úgy véli, hogy vidéki környezetben a jó tömegközlekedési kapcsolatok csökkentenék a személygépkocsik használatát; kéri funkcionális városrégiók kialakítását az összekapcsolt városi és városkörnyéki közlekedési rendszerek megteremtése, valamint a vidéki lakosság megtartása érdekében;

3. kéri a Bizottságot, hogy terjesszen elő fenntartható városi mobilitási terveket a 100 000 főt meghaladó lakosságú városokra, és a szubszidiaritás elvének megfelelő tiszteletben tartása mellett bátorítsa a városokat olyan mobilitási tervek készítésére, amelyek integrált közlekedési felfogást kínálnak a környezetvédelmi károk csökkentése, valamint a mobilitás egészségesebbé és hatékonyabbá tétele céljával;
4. úgy véli, hogy a kereslet növekedésének következménye többek között az infrastrukturális problémákból fakadó kapacitáshiány és a hatékonyság csökkenése, ezért mindenekelőtt fokozni kellene a komodális szállítást és a szállításban részt vevő személyek és áruk biztonságát, alapvetően javítani kell az infrastruktúrát, továbbá különösen fontos az évek óta fennálló szűk keresztmetszetek felszámolása;
5. hangsúlyozza, hogy a közlekedés szénmentesítése az EU jövőbeni közlekedési politikájának egyik legfőbb kihívása, és hogy e cél elérése érdekében fel kell használni minden tartósan rendelkezésre álló eszközt – többek között a környezetbarát technológiák és közlekedési módok kutatását és fejlesztését elősegítő energiamixet, az árképzési intézkedéseket és a külső költségek internalizálását valamennyi közlekedési mód tekintetében –, azzal a feltétellel, hogy az EU-szinten így keletkező bevételeket a mobilitás fenntarthatóságának javítására fordítják, és intézkedéseket hoznak a közlekedési ágazat felhasználói és szakmai szereplői magatartásformáinak átalakítására (a tudatosság növelése, környezetbarát viselkedés stb.); hangsúlyozza, hogy ebből a célból mindenekelőtt pénzügyi ösztönzőket kellene kidolgozni, kiküszöbölve a szállítási módok és a tagállamok közötti versenytorzulásokat e folyamatban;
6. elismeri, hogy a tengeri közlekedésből származó CO₂-kibocsátás a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) adatai szerint 3–5-ször kisebb, mint a szárazföldi kibocsátás, de aggodalommal tölti el, hogy a tengeri közlekedés SO_x- és NO_x-kibocsátási szintje 2020-ra várhatóan megegyezik majd a szárazföldi szállítással, és hogy az IMO CO₂-kibocsátáscsökkentési rendszer bevezetésére irányuló kísérlete nem hozott végleges megoldást;
7. hangsúlyozza, hogy a lakosságot jobban kell tájékoztatni a szabadidőben történő utazás következményeiről, és felhívja a Bizottságot, hogy vegye figyelembe a szabadidős utazásokat a szakpolitikai megközelítésében;

Biztonság

8. hangsúlyozza, hogy a biztonságunk továbbra is a jövő egyik elsődleges közlekedéspolitikai célkitűzésének kell lennie, és hogy az aktív és passzív közlekedési résztvevők biztonságát garantálni kell; úgy véli, hogy rendkívül fontos a közlekedés egészségügyi hatásainak – különösen a korszerű technológiák használata révén történő

– csökkentése, valamint az utasok jogainak egyértelmű és átlátható szabályozás által történő biztosítása valamennyi közlekedési mód tekintetében, különös tekintettel a mozgásukban korlátozott utasokra; támogatja az utasok chartájának létrehozását az Európai Unióban;

9. kéri, hogy a Bizottság terjesszen elő egy rendkívül tömör tanulmányt, amely részletesen ismerteti a tagállamok bevált gyakorlatait a különböző jármű- és úttípusokra – lakott területen belül és kívül – alkalmazott sebesség-korlátozók hatásai tekintetében, a kibocsátások csökkentésére és a közúti biztonság fokozására irányuló jogalkotási intézkedések előterjesztése céljából;
10. hangsúlyozza, hogy a közlekedési ágazatban dolgozók személyes biztonságát és jogbiztonságát egyaránt garantálni kell, többek között elegendő számú biztonságos parkolóhely létesítésével, valamint a közúti közlekedésre vonatkozó szabályok és az általuk előírt szankciók végrehajtásának harmonizálásával; hangsúlyozza, hogy a szankciók határon átnyúló végrehajtásának bevezetése minden felhasználó javára növeli majd a közutak biztonságát;
11. felhívja a figyelmet arra, hogy a transz-európai közúti hálózatban (TERN) a tehergépjárművek számára kialakított parkolóhelyek kínálata nem tartott lépést a közúti árufuvarozás növekedésével, ami azt jelenti, hogy amennyiben az Európai Unió tagállamaiban nem javítják mennyiségi és minőségi szempontból egyaránt a pihenési létesítményeket, úgy nemcsak a hivatásos gépkocsivezetők számára kötelezően előírt vezetési és pihenési idők betartása kerül – különösen az éjszaka folyamán – veszélybe, hanem ezáltal a közlekedés általános biztonsága is;

Hatékony komodalitás

12. úgy véli, hogy a személy- és áruszállítás fejlődése összességében nagyban függ a különböző közlekedési módok hatékony kihasználásától, és ezért az európai közlekedési politikának a hatékony komodalitást kellene célként kitűzni, amely szorosan kapcsolódik a közlekedés szénmentesítéséhez, biztonságához és gazdasági szempontjaihoz; úgy véli, hogy ez hozzájárul majd a különböző közlekedési módok közötti optimális újraelosztáshoz és a fenntarthatóbb közlekedési módokra történő áttéréshez, továbbá gondoskodik a közlekedési módokon belüli és az azok közötti átjárhatóságról, támogatja a fenntarthatóbb közlekedési és logisztikai láncokat és modális láncokat, és elősegíti a forgalom zökkenőmentes áramlását a módok és a csomópontok között;
13. hangsúlyozza, hogy a hatékony komodalitást nem csak a költséghatékonysági kritériumok alapján kellene értékelni, hanem a környezetvédelemmel, a szociális és munkafeltételekkel, a biztonsági szempontokkal és a területi kohézióval kapcsolatos kritériumok alapján is, továbbá az értékelés során figyelembe kellene venni a különböző szállítási módok és az európai országok, régiók és nagyvárosok eltérő technikai lehetőségeit és kiindulási szintjét;
14. hangsúlyozza, hogy a hatékony komodalitásba beletartozik az infrastruktúra fejlesztése – többek között zöldfolyosók kialakítása, a szűk keresztmetszetek számának csökkentése és a vasúti és vízi közlekedés fejlesztése révén –, a biztonság új technológiák alkalmazásával történő fokozása és a munkakörülmények javítása;

Az egységes piac megvalósítása

15. kéri, hogy a hatékonyság biztosítása érdekében rendszeresen ellenőrizzék az európai jogszabályokat, illetve azok átültetését és alkalmazását; felszólítja a Bizottságot, hogy következetesen gördítse el az útból azokat az akadályokat, amelyek az európai jogszabályok tagállamok általi hiányos vagy késedelmes átültetéséből erednek;
16. javasolja, hogy a Lisszaboni Szerződés új keretében és a Bizottság jóváhagyásával évente legalább egy alkalommal tartsanak megbeszélést a nemzeti parlamentek közlekedésért felelős képviselőivel annak érdekében, hogy közös nevezőre jussanak és együttműködjenek a közlekedésre vonatkozó uniós jogszabályok jobb és hatékonyabb végrehajtása érdekében;
17. úgy véli, hogy a közlekedés meghatározó szerepet játszik az európai egységes piac megvalósítása, valamint a személyek és az áruk szabad mozgása tekintetében, és mindenekelőtt a vasúti közlekedésben az Európai Unió valamennyi tagállamában szabályozott piacnyitásra van szükség; úgy véli, hogy a piac teljes megnyitása a fogyasztók javát szolgálja majd, és azt a közszolgáltatás minőségét biztosító lépéseknek, valamint a hatékonyság és a biztonság javítását szolgáló, az infrastruktúrát és a műszaki átjárhatóság elérését célzó, hosszú távra szóló beruházási tervnek, továbbá – többek között társadalmi, fiskális, biztonsági és környezetvédelmi téren – az intramodális és intermodális versenytorzulás elkerülését célzó intézkedéseknek kellene kísérnük; a külső szociális és környezetvédelmi költségek internalizálását fokozatosan kellene megvalósítani, a szennyezőbb közúti és légi közlekedési módozatokkal kezdve;
18. felhívja a Bizottságot és a tagállamok hatóságait, hogy könnyítsék meg a kabotázsfuvarozás teljes liberalizációját az üresfutás csökkentése érdekében, valamint arra, hogy további fuvarátrakodási központok kialakítása révén gondoskodjanak egy fenntarthatóbb út- és vasúthálózat létrehozásáról;
19. úgy véli, hogy a hatékony, az egyéb szállítási módokat kiegészítő tengeri szállítás megvalósításához elengedhetetlen ismételt a piac megnyitására összpontosítani, hogy az valóban versenyképes lehessen;
20. a gazdasági szükségletek tekintetében hangsúlyozza, hogy szükség van a közlekedési infrastruktúrák (azaz a fuvarozási és személyszállítási vasúti folyosók, az egységes európai égbolt, a kikötők és azok közlekedési hálózattal való összeköttetései, a határok nélküli tengeri térség, illetve a belvízi hajóutak) ténylegesen európai igazgatására a „határjellegű” hatás felszámolása érdekében valamennyi szállítási mód esetében, valamint az Unió versenyképességének és vonzerejének növelése céljából;
21. felszólít egy közös európai jegyfoglalási rendszer létrehozására a különböző közlekedési eszközök hatékonyságának növelése, valamint interoperabilitásuk egyszerűsítése és fokozása érdekében;
22. hangsúlyozza, hogy a közlekedés hatással van a szociál-, az egészségügyi és a biztonságpolitikára, továbbá hogy az egységes közlekedési térség megteremtése keretében európai szintű hatékony társadalmi párbeszéd alapján, magas szinten össze kell hangolni és folyamatosan javítani kell a fogfoglalkoztatást és munkafeltételeket, illetve az oktatást és a képzést; hangsúlyozza, hogy többek között az európai képzési központok és az uniós kiválósági központok tagállamokon belüli létrehozása

hozzájárulhat a képzések mérhető minőségének és a közlekedésben foglalkoztatottak helyzetének javításához, valamint a képzések kölcsönös elismeréséhez;

23. úgy véli, hogy a közlekedési politika hatékonyabbá tételének érdekében értékelni kell a programokat (például a Galileót és a valamennyi szállítási módot érintő ITS-t), és az eredmények függvényében a stratégia és a programok irányát adott esetben meg kell változtatni; szükségét látja tehát többek között egy új közúti biztonsági program bevezetésének, a TEN-T további dinamizálásának, a NAIADES program időközi értékelésének, az „egységes európai égbolt”, a SESAR program és a nyolcadik kutatási keretprogram sürgős és teljes körű végrehajtásának, valamint a Marco Polo program egyszerűsített formában történő folytatásának;

Európai ügynökségek

24. úgy véli, hogy a műszaki átjárhatóság és annak finanszírozása, az európai tanúsítás, típusjóváhagyás és kölcsönös elismerés egy jól működő egységes piac lényeges elemei, és ezek átültetésének fokozottabban a különböző ügynökségek feladatkörébe kellene tartoznia; hangsúlyozza, hogy az összes ügynökségnek törekednie kell a felelősségvállalás és a kompetencia hasonlóan magas szintjének elérésére, és rövid időn belül meg kell valósítania azt, és hogy az összes ügynökséget rendszeresen értékelni kell; ösztönzi konkrétan az Európai Vasúti Ügynökség teljes kapacitásának kiépítését, beleértve azt, hogy az ügynökség fokozatosan vegye át az összes új gördülőállomány és vasúti infrastruktúra tanúsításával, illetve a nemzeti biztonsági hatóságok vagy a tagállamok ezekkel egyenértékű testületei rendszeres auditálásával járó feladatköröket, amint azt a 2004. április 29-i 2004/49/EK irányelv megállapítja;
25. hangsúlyozza, hogy a közlekedés 75%-ban a közúton zajlik, és ezért annak megfontolását kéri, hogy szükség van-e egy közúti közlekedéssel foglalkozó ügynökség létrehozására, elsősorban a közúti biztonság javítása érdekében, valamint a polgárok biztonságos mobilitáshoz való alapvető jogának biztosítása céljából új alkalmazások (például a Galileo vagy az intelligens közlekedési rendszerek számára ugyanúgy alkalmas technológiák) támogatása és kutatási programok levezetése révén; úgy véli továbbá, hogy ennek az ügynökségnek képesnek kell lennie szabályozói lépéseket tenni a fenntartható egységes piacot akadályozó tényezők elhárítása érdekében;
26. rámutat arra, hogy a belvízi közlekedés még mindig szerteágazó intézményes kerettel rendelkezik, és kéri az illetékes intézmények állandó és strukturált együttműködésének megteremtését e közlekedési mód által kínált lehetőségek teljes kiaknázása érdekében;

Kutatás és technológia

27. szorgalmazza a közlekedési ágazattal kapcsolatos kutatásra és technológiára vonatkozó menetrend kidolgozását; úgy véli, hogy ezt a menetrendet az iparág minden releváns érintett felével együttműködve kell megalkotni, hogy meg lehessen érteni az ágazat igényeit és ennek megfelelően lehessen javítani az uniós finanszírozás elosztásán; véleménye szerint elsőbbséget kell biztosítani azon projekteknek, amelyek a közlekedés szén-dioxid-mentesítésére törekednek, növelik a beszállítói lánc átláthatóságát és a közlekedés biztonságát és védelmét, javítják a közlekedésirányítást és csökkentik az adminisztratív terheket;

28. hangsúlyozza, hogy a kutatást, a fejlesztést és az innovációt támogatni kell, mivel azok a károsanyag-kibocsátás és a közlekedési zaj csökkentése révén valamennyi szállítási mód esetében jelentősen hozzájárulnak a környezet minőségének javításához, a már létező infrastruktúrakapacitás jobb kihasználásának biztosítására és a közlekedés szűk keresztmetszeteinek csökkentésére irányuló megoldások révén fokozzák a biztonságot, valamint nem utolsósorban az egész közlekedési hálózat minden módozatában az energiatartalom növeléséhez vezetnek; ennek kapcsán hangsúlyozza, hogy az intelligens, átjárható és összekapcsolt közlekedésszervezési és biztonsági rendszerek – például az ERTMS, a Galileo, a SESAR, az ITS és az ezeknek megfelelő technológiák – mind a kutatás és fejlesztés, mind pedig alkalmazásuk terén támogatásra szorulnak; felszólítja a tagállamokat annak biztosítására, hogy ezek az intelligens közlekedési rendszerek Európa valamennyi polgárának javát szolgálják; tudomásul veszi, hogy az ígéretes technológiák tekintetében meg kell szabni a szükséges feltételek keretrendszerét és nyílt szabványokat kell bevezetni, anélkül, hogy bármely specifikus technológia indokolatlanul előnyben részesülne;
29. hangsúlyozza, hogy az éghajlatváltozás elleni küzdelem és az Unió energiatartalmának megvalósítása keretében csökkenteni kell valamennyi szállítási mód szén-dioxid-kibocsátását, továbbá az innovatív, energiatartalmú és tiszta technológiákra és a megújuló energiára irányuló – többek között a valamennyi szállítási módot fenntarthatóbb járművekkel ellátó – kutatás és fejlesztés révén támogatni kell azokat; úgy véli, hogy ez egyben erősítené az európai vállalatok versenyképességét;
30. hangsúlyozza, hogy az eredmények és az esetlegesen végrehajtandó intézkedések összehasonlíthatóságának biztosítása érdekében a közúti közlekedés biztonságához és a balesetek kutatásához kapcsolódó lényeges fogalmakra egységes meghatározásokat kell kidolgozni;
31. hangsúlyozza, hogy a szállítási dokumentumok legújabb kommunikációs szabványoknak megfelelő összehangolása, illetve azok multimodális és nemzetközi alkalmazhatósága jelentősen javíthatja a biztonságot és logisztikát, valamint az igazgatási költségek erőteljes csökkenését eredményezheti;

A közlekedési alap és az európai közlekedési hálózat

32. hangsúlyozza, hogy a hatékony közlekedéspolitikához a felmerülő kihívásokkal arányban álló pénzügyi keretre van szükség, és ehhez a közlekedésre és a mobilitásra irányuló jelenlegi forrásokat növelni kell; ehhez az alábbiakat tartja szükségesnek:
- a. közlekedési alap létrehozása az Unió költségvetésén belül már rendelkezésre álló forrásokat kiegészítő pénzügyi eszközök révén, amely tartalmazza egyrészt a strukturális és kohéziós politika pénzeszközeinek egy részét, másrészt a köz- és magánszféra közötti partnerségek forrásait és egyéb pénzeszközöket, például garanciákat; ezt az alapot a kormányzás minden szintjén a közlekedési infrastruktúra javítására, a TEN-T projektek támogatására, a műszaki és működési átjárhatóság biztosítására, a kutatás elősegítésére és az intelligens közlekedési rendszerek valamennyi szállítási mód esetében történő alkalmazásának előmozdítására kellene felhasználni; a finanszírozást az (5) bekezdésben említett hatékony komodalitást, a szociálpolitikát, a biztonságot és a társadalmi, gazdasági és területi kohéziót figyelembe vevő, átlátható odaítélési

kritériumok alapján kell megvalósítani;

- b. a közlekedéspolitikára irányuló költségvetési kötelezettségvállalás a többéves pénzügyi kereten belül;
 - c. az a lehetőség, hogy a Stabilitási és Növekedési Paktum keretében és a közép- és hosszú távú fenntarthatóság előmozdítása érdekében, az államháztartási hiány számításakor vegyék figyelembe a gazdaság versenyképességét növelő közlekedési infrastruktúra-beruházások hosszú távú jellegét, amennyiben az Európai Bizottság azt előzetesen jóváhagyja;
 - d. az alap felhasználásának feltétele legyen többek között a külső költségek internalizálásából származó bevételből történő társfinanszírozás;
33. szorgalmazza egy olyan koherens és integrált közlekedési politika megvalósítását, amely az állami támogatásokra vonatkozó uniós szabályozásnak megfelelő, a versenykritériumoktól független pénzügyi támogatás segítségével előmozdítja többek között a vasúti közlekedést, a hajózást, a kikötőpolitikát és a tömegközlekedést;
34. úgy véli, hogy a pénzügyi és gazdasági válságot lehetőségként kell felhasználni arra, hogy a közlekedési ágazatot célzottan támogassák, valamint pénzügyi támogatások segítségével beruházásokat hajtsanak végre elsősorban a biztonságos, környezetbarát és ezáltal fenntartható közlekedés terén; úgy véli, hogy a közlekedési projektekbe történő uniós befektetéseket figyelembe kell venni az Európa 2020 stratégia során, mivel a közlekedési és mobilitási rendszerek egyedülálló lehetőséget teremtenek stabil munkahelyek teremtésére;
35. meg van győződve arról, hogy az európai közlekedési politikában továbbra is kiemelt fontosságú TEN-hálózaton belüli európai maghálózat meghatározását a fenntartható fejlődés kritériumai alapján európai, regionális és helyi szinten is értékelni kell, és hogy a multimodális platformok és a szárazkikötők továbbra is az infrastruktúrakínálat egyik lényeges elemét jelentik, hiszen a különböző szállítási módok között hatékony összeköttetéseket tesznek lehetővé;
36. azon a véleményen van, hogy a TEN-T projekteknek továbbra is az EU közlekedési szakpolitikája kiemelt témájának kell maradniuk, illetve hogy sürgősen kezelni kell az infrastruktúra hiányát és át kell hidalni a határokon még mindig fennálló történelmi és földrajzi akadályokat; hangsúlyozza, hogy a TEN-T programot az Unió határain túlmutató összeköttetésekkel rendelkező, páneurópai hálózatba kell integrálni, és úgy véli, hogy ezt a folyamatot a finanszírozás fokozásával lehet felgyorsítani;
37. felszólít arra, hogy a belvízi hajózás infrastruktúrája, a belvízi kikötők és a tengeri kikötőknek a hátszaggal és a vasúti hálózattal való multimodális összekapcsolása kapjon fokozottabb szerepet az európai közlekedési politikában, és hogy ezek részesüljenek nagyobb támogatásban, hogy csökkenteni lehessen az uniós közlekedés környezetkárosító hatását és növelni annak biztonságát; úgy véli, hogy a legújabb kibocsátásellenőrző technológiával ellátott hajtóművek beépítésével radikálisan növelni lehet a belvízi járművek környezetvédelmi tulajdonságait;
38. hangsúlyozza, hogy szükség van arra, hogy a rövid távú tengeri szállítással és a tengeri közlekedési folyosókkal kapcsolatos projekteket tágabb értelemben, Európa

közvetlenül szomszédos országait is magában foglalva vizsgáljuk; kiemeli, hogy ez jobb szinergiát fog megkövetelni a regionális, a fejlesztési és a közlekedési politika között;

39. elismeri, hogy a regionális repülőterek a peremterületek és a legkülső régiók fejlődésében kulcsfontosságú szerepet töltenek be a nemzetközi központokkal való összeköttetésük fejlesztése révén; különösen célszerűnek tartja – amennyiben a lehetőségek engedik – a különböző közlekedési módozatokat összekapcsoló megoldások alkalmazását; úgy véli, hogy a repülőterek közötti (gyors-) vasúti összeköttetések kitűnő lehetőséget nyújtanak arra, hogy a különböző közlekedési módokat fenntartható módon kössék össze;

A közlekedés globális megközelítése

40. hangsúlyozza, hogy az európai közlekedési térség megteremtése olyan fontos, kiemelt terület, amely nagymértékben függ a valamennyi közlekedési módot – különösen a légi és tengeri forgalmat – érintő, megkötésre váró megállapodások keretében történő nemzetközi elfogadástól, és e tekintetben az Uniónak fokozottan irányító szerepet kell játszania a megfelelő nemzetközi testületeken belül;

Mérhető célkitűzések 2020-ig

41. világosabb és mérhetőbb, 2020-ra elérendő, 2010-hez viszonyított célok betartását kéri, és ezért a következőket javasolja:
- a közúti közlekedésben aktívan vagy passzívan részt vevők halálos vagy súlyos kimenetelű baleseteinek 40%-os csökkentése, és e célnak mind a tervezett közlekedési fehér könyvben, mind az új „Európai cselekvési program a közúti közlekedés biztonságáért” elnevezésű programban történő lefektetése;
 - a nehézgépjárművek számára kialakított parkolóhelyek számának 40%-os növelése minden tagállamban a transz-európai közúti hálózatban (TERN), hogy biztosítani lehessen a közlekedés biztonságát, valamint a hivatásos gépkocsivezetők számára előírt pihenési idők betartását;
 - a buszok, villamosok és vonatok (valamint adott esetben a hajók) utasszámának megduplázása és a gyalogos- és kerékpárosbarát közlekedési koncepciók finanszírozásának 20%-os emelése, biztosítva a közösségi jogszabályokban foglalt jogokat, különös tekintettel a fogyatékkal élő és mozgáskorlátozott utasok jogaira;
 - a személy- és áruszállításhoz kapcsolódó közúti közlekedésben a szén-dioxid-kibocsátás 20%-kal való csökkentése megfelelő innovációs megoldások, az alternatív energiaforrások támogatása és a teher- és személyszállítás logisztikai optimalizálása révén;
 - a kötött pályás közlekedési eszközök energiateljesítményének 20%-os csökkentése a 2010-es szinthez képest, valamint a dízelolaj használatának 40%-os csökkentése a vasúti ágazatban, a vasúti infrastruktúra villamosítására irányuló célzott beruházások révén;
 - a 2011-től megrendelt valamennyi új vasúti gördülőállomány és a 2011-től kezdve megnyíló összes új és felújított összekötő vonal felszerelése az ERTMS rendszerrel kompatibilis és átjárható, automatikus, vonatsebességet ellenőrző rendszerrel, fokozott uniós pénzügyi támogatás az ERMTS kiépítési tervének végrehajtásához és kibővítéséhez;

- az Unió légterében zajló légi közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátás 30%-os csökkentése 2020-ig; onnantól kezdve a légi közlekedés növelését szénszemleges módon kell megoldani;
- a belvízi hajózásban, a belvízi kikötőkben és a vasúti forgalomban multimodális összeköttetések (platformok) optimalizálásának, fejlesztésének és szükség esetén megteremtésének pénzügyi támogatása és az összeköttetések számának 20%-kal való növelése,
- a TEN-T-források legalább 10%-ának belvízi projektekre való felhasználása;

42. felhívja a Bizottságot, hogy kövesse nyomon az e célok elérése felé tett előrehaladást, és arról évente számoljon be az Európai Parlamentnek;

o

o o

43. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.