

Единно европейско транспортно пространство

Резолюция на Европейския парламент от 15 декември 2011 г. относно „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (2011/2096(INI))

Европейският парламент,

- като взе предвид Бялата книга на Комисията, озаглавена „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (COM(2011)0144),
- като взе предвид своята резолюция от 12 февруари 2003 г. относно Бялата книга на Комисията „Европейска транспортна политика за 2010 г.: време за решения“¹,
- като взе предвид своята резолюция от 12 юли 2007 г. относно съобщението „За Европа в движение. Устойчива мобилност за нашия континент“²,
- като взе предвид своята резолюция от 6 юли 2010 г. относно устойчиво бъдеще за транспорта³,
- като взе предвид своята резолюция от 21 октомври 2010 г. относно интегрираната морска политика (ИМП) – Оценка на постигнатия напредък и нови предизвикателства⁴,
- като взе предвид своята резолюция от 5 юли 2011 г. относно пети доклад на Европейската комисия относно сближаването и стратегия за политика за сближаване за периода след 2013 г.⁵,
- като взе предвид своята резолюция от 6 юли 2011 г. относно сигурност на въздухоплаването, по-специално във връзка с използването на скенери за целите на сигурността⁶,
- като взе предвид своята резолюция от 27 септември 2011 г. относно пътната безопасност в Европа през периода 2011-2020 г.⁷,
- като взе предвид съобщенията на Комисията, озаглавени „Гражданската мрежа“ (COM(1995)0601) и „План за действие за градска мобилност“ (COM(2009)0490),
- като взе предвид съобщението на Комисията от 1995 г., озаглавено „Към

¹ ОВ С 43 Е, 19.2.2004 г., стр. 250.

² ОВ С 175, 10.7.2008 г., стр. 556.

³ ОВ С 351 Е, 2.12.2011 г., стр. 13.

⁴ Приети текстове, P7_TA(2010)0386.

⁵ Приети текстове, P7_TA(2011)0316.

⁶ Приети текстове, P7_TA(2011)0329.

⁷ Приети текстове, P7_TA(2011)0408.

справедливо и ефикасно тарифиране в транспорта“ (СОМ(1995)0691) и своето съобщение от 1998 г., озаглавено „Транспорт и СО₂“ (СОМ(1998)0204), като има предвид, че Комисията следва отново да публикува последното,

- като взе предвид стратегията „Европа 2020“,
 - като взе предвид достиженията на правото на общността в областта на транспорта,
 - като взе предвид член 48 от своя правилник,
 - като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм и становищата на комисията по околна среда, общественото здраве и безопасност на храните, на комисията по промишленост, изследвания и енергетика и на комисията по регионално развитие (А7-0425/2011),
- А. като има предвид, че европейската транспортна политика оказва пряко влияние върху гражданите на ЕС в много житейски ситуации и като има предвид, че истинско единно европейско транспортно пространство, в което се премахват всички пречки между видовете транспорт и националните системи и в което няма нарушения на конкуренцията и социален дъмпинг, би било от значителна полза за тях;
- Б. като има предвид, че секторът на транспорта има основно значение за развитието на Европейския съюз, неговите региони и градове, тъй като той генерира 5 % от БВП и осигурява около 10 милиона работни места; като има предвид, че е от изключително значение поддържането на капацитета на ЕС за развитие и новаторство в области като мобилност, транспорт и логистика, които имат решаваща роля за мястото на Европа като индустриален и икономически център и за неговата конкурентна позиция на световно равнище; като има предвид, че малките и средните предприятия играят особено значима роля в транспортния сектор;
- В. като има предвид, че бъдещата европейска политика за транспорт и мобилност следва да интегрира целите 20-20-20 до 2020 г. като основна база за вземане на решения в тази област,
- Г. като има предвид, че секторът на транспорта може значително да допринесе за Стратегията „Европа 2020“, особено в области като заетост, устойчив икономически растеж, научни изследвания, енергетика, иновации и околна среда, като не се забравя, че безопасността и опазването на околната среда трябва да бъдат насърчавани по-последователно и координирани по-тясно;
- Д. като има предвид, че определени цели от последната Бяла книга не бяха постигнати и поради тази причина следва редовно да се извършва проверка и оценка на заложените тук цели,
- Е. като има предвид, че видовете транспорт не следва да се конкурират, а да се допълват в рамките на една ефикасна интермодалност, която да бъде водещ принцип за ефикасно разпределение на видовете транспорт,
- Ж. като има предвид, че целите за смяна на вида транспорт не могат да се постигнат

- със законодателни средства, а единствено с използването на функционираща инфраструктура, съществени предимства, силни страни и стимули,
3. като има предвид, че е от съществено значение да се гарантира успешното развитие на транс европейската транспортна мрежа (TEN-T), да се свържат ефективно транспортните мрежи на всички региони на ЕС и да се премахнат различията между равнищата на инфраструктурно развитие в държавите-членки на ЕС,
- И. като има предвид, че транспортният сектор и трансграничната инфраструктура продължават да се сблъскват с много исторически и географски пречки (различно между релсово разстояние или непреодолимите препятствия на планински вериги като Алпите, Пиринеите или Карпатите), които водят до „гранични ефекти“, които отчасти могат да бъдат преодолен лесно и следователно трябва да бъдат премахвани,
- Й. като има предвид, че различията между отделните региони в Европа (периферно положение, инфраструктура, ландшафт, гъстота на населението, социално-икономическо положение) поражда различни проблеми, които се нуждаят от гъвкави решения,
- К. като има предвид, че отварянето на пазарите на транспортни услуги трябва да бъде обвързано с развитието на всичките регулаторни предпазни мерки, необходими за да се гарантира, че то ще доведе до подобро качество на услугите и на условията за обучение и заетост,
- Л. като има предвид, че ЕС трябва да създаде съгласувани стандарти за всички видове транспорт, особено по отношение на сигурността, технологиите, опазването на околната среда и условията на труд, като същевременно взема предвид, че при секторите, в които де факто се прилагат глобални правила, ефективно регулиране може да се постигне чрез съответните международни форуми,
- М. като има предвид, че законодателството в областта на транспорта трябва правилно, последователно и бързо да бъде транспонирано, приложено и приведено в сила,
1. Приветства Бялата книга за 2011 г., но констатира, че важни цели, заложи в Бялата книга от 2001 г., не са постигнати или са постигнати само частично и предлага:
- до 2013 г. въз основа на доклада относно пътната безопасност в Европа през периода 2011-2020 г. и при спазване на принципа на субсидиарност, Комисията да представи конкретни предложения за намаляване с 50 % до 2020 г. на броя на убитите и тежко ранените при пътно-транспортни произшествия в сравнение с 2010 г. Тези предложения следва да отделят специално внимание на най-уязвимите участници в движението и във всеки случай да посочат очакваните резултати по отношение на намаляването на произшествията;
 - до 2014 г. Комисията да представи предложение за интернализирание на външните разходи за всички видове товарен и пътнически транспорт, като се взема предвид спецификата на всеки вид транспорт и се избягва двойното облагане и нарушаването на пазарните принципи. Приходите от

интернализирането на външните разходи следва да се използват за финансиране на инвестициите в безопасност, научни изследвания, нови технологии, опазване на климата и намаляване на шума в контекста на устойчивата мобилност и инфраструктура;

2. призовава Комисията до 2013 г. да представи предложение за социалните и трудовите условия, за да се улесни създаването на истински интегриран европейски транспортен пазар и в същото време да се увеличи привлекателността на сектора за работниците; тези предложения следва да са основани на задълбочен анализ на текущото положение по отношение на социалните и трудовите условия при всички видове транспорт и на равнището на хармонизиране между законодателствата в държавите-членки, както и на оценка на въздействието на развитието на пазара на труда в транспортния сектор за периода до 2020 г.; това предложение следва да увеличи заетостта и да подобри положението на работниците в целия транспортен сектор, като взема предвид новите технологии и логистични услуги, които могат да бъдат използвани за подобряване на транспортните услуги като цяло и в частност за лицата с увреждания;
3. отправя искане към Комисията да предостави до 2013 г. въз основа на предоставената от държавите-членки информация последователен количествен анализ на текущото положение по отношение равнището на инфраструктурата, гъстотата на транспортната мрежа и качеството на транспортните услуги във всички държави-членки на ЕС; това ще осигури поглед върху текущото положение в ЕС-27, ще подчертае неравенствата в развитието на транспортната инфраструктура между държавите-членки и техните региони, ще покаже начините, по които понастоящем се финансира транспортната инфраструктура, както и бъдещите приоритети за инвестиции;
4. Осъзнава важния принос на транспортния сектор по отношение на индустриалната политика, конкурентоспособността и търговския баланс на ЕС; отбелязва, че през 2009 г. износът на машини и оборудване в транспортния сектор възлезе на 454,7 милиарда евро, което представлява 41,5 % от целия износ от ЕС-27; освен това отбелязва, че през 2009 г. ЕС отчете най-големите си търговски излишъци в областта на машиностроенето и оборудването в транспортния сектор (112,6 милиарда евро) и транспортните услуги (21,5 милиарда евро);
5. Одобрява 10-те цели за конкурентоспособна и ефективна от гледна точка на ресурсите транспортна система, както и назованите в Бялата книга цели за 2050 г. и 2030 г., счита обаче, че периодът до 2020 г. трябва да бъде по-точно дефиниран по отношение на финансирането – предвид икономическото положение в отделните държави-членки – и по отношение на общите предизвикателства пред транспортния сектор в областта на енергетиката и опазването на околната среда и поради това призовава Комисията в съответствие с целите „20-20-20“ и в сътрудничество с международни партньори да изготви законови правила за постигане на 20 % намаление на CO₂ и други парникови газове, отделяни от транспорта (като стойностите за 1990 г. служат за референтни), и за постигане на следните междинни цели до 2020 г. (като съответните стойности за 2010 г. служат за референтни):
 - намаляване с 20 % на емисиите на CO₂ от автомобилния транспорт,
 - намаляване с 20 % на шума и консумацията на енергия при железопътния

транспорт;

- намаляване с 30 % на емисиите на CO₂ от въздушния транспорт за цялото европейско въздушно пространство,
- единно намаляване на територията на целия ЕС с 30 % на емисиите на CO₂ и на вредните вещества при корабоплаването, за което ще допринесат и споразуменията на ММО относно индекса за енергийна ефективност и плана за управление на енергийната ефективност на корабите;

призовава всичките цели, посочени в настоящия параграф, да се разглеждат като приоритетни и поради тази причина изпълнението им да бъде проверявано ежегодно;

6. Подчертава, че целта следва да бъде завършване на европейския вътрешен пазар на транспортни услуги чрез по-нататъшно отваряне на транспортните мрежи и пазари, като се вземат предвид икономическите, екологичните, териториалните и социалните аспекти, както и аспектите, свързани със заетостта, и призовава Комисията да гарантира, че предложенията за отваряне на всички пазари за транспортни услуги не водят до социален дъмпинг, до услуги с по-ниско качество и до създаването на монополи или олигополи; подчертава, че все още има належаща нужда от насоки за държавна помощ за морски пристанища;
7. Подчертава все още недостатъчно изследвания потенциал на транспортния сектор в много области и държи на значението на Единното европейско транспортно пространство с взаимна свързаност и оперативна съвместимост, основаващи се на истинско европейско управление на транспортната инфраструктура и системи, постигнато чрез премахването на „граничните ефекти“ между държавите-членки за всички видове транспорт, с цел да се засили конкурентоспособността и привлекателността на целия Европейски съюз; подчертава значението на териториалното сближаване, по-конкретно проблемите по отношение на достъпа, пред които са изправени най-отдалечените региони, островите, анклавите и периферните зони, както и на добрите връзки между държавите-членки и техните съседи;
8. Изтъква, че ефикасната интермодалност при мобилността на пътниците и превоза на товари по цялата верига на транспортните и логистичните услуги, която се измерва чрез икономическа рентабилност, опазване на околната среда, енергийна сигурност, условия на труд, социална закрила и здравеопазване, чрез безопасност и сигурност и взема предвид териториалното сближаване и географската среда в отделните държави-членки и региони, следва да се превърне във водеща идея за бъдещата транспортна политика; счита, че видовете транспорт трябва взаимно да се допълват и да си взаимодействат, както и че посочените по-горе параметри следва да се използват за определяне на текущото и бъдещо разпределение на видовете транспорт в държавите и регионите според техните конкретни възможности; счита, освен това, че използването на устойчиви транспортни средства следва системно да се насърчава и на къси и средни разстояния;
9. Отбелязва високата степен на зависимост на Съюза от вносни изкопаеми горива, чието доставяне извън Съюза е свързано със значителни рискове от гледна точка на икономическата сигурност на Съюза и от гледна точка на гъвкавостта на неговите външнополитически опции, и призовава Комисията да определи и редовно да

оценява външната сигурност на енергийните доставки на Съюза;

10. Изтъква значението на развитието на транспортната инфраструктура на новите държави-членки, в това число пътната инфраструктура, за постигане на единно европейско транспортно пространство и свързването на инфраструктурите на тези държави с инфраструктурите на съседните държави; призовава Комисията да включи нуждите от развиване на транспортната инфраструктура на новите държави-членки в своята бъдеща многогодишна финансова рамка, за да може до 2025 г. транспортната инфраструктура на новите държави-членки да достигне нивото на останалите държави-членки;
11. Приветства и подкрепя предложението на Комисията относно „Механизма за свързването на Европа“ и инициативата за облигации, свързани с конкретен проект, и призовава държавите-членки да прилагат основната мрежа, тъй като концепцията „TEN-T“ следва да осигури ограничен брой устойчиви проекти с европейска добавена стойност и с по-голямо и реалистично финансиране; настоятелно призовава:
 - държавите-членки да се задължат до 2020 г. да премахнат основните известни проблемни зони при всеки от видовете транспорт в европейското транспортно пространство и, ако е необходимо, да насърчат тяхното заобикаляне чрез установяване на интермодална инфраструктура в началните и крайните точки на всеки участък; да дадат приоритет на трансграничните проекти между държавите-членки, без да омаловажават връзките със съседните страни и да предоставят одобрен план за финансиране до 2015 г.;
 - Комисията да поеме ангажимент да увеличи стабилността на финансирането на проектите по „TEN-T“ при координация с регионалната политика;
 - Комисията да се задължи да подкрепя алтернативни модели и инструменти за финансиране, включително облигации, свързани с конкретен проект, а в предложенията за интернализирани външни разходи да предвиди засилено използване на генерираните по този начин приходи за финансиране на проекти по TEN-T,
 - с цел осигуряване на дългосрочна ефективност и видимост на действията на ЕС в рамките на „TEN-T“, определянето на приоритети трябва да се разглежда в тясна връзка с условията за използването на регионалните структурни фондове, като държавите-членки трябва да се задължават да гарантират финансирането на тези проекти след края на многогодишните програми на ЕС,
 - приоритетите на проектите следва да се запазят след 2015 г., само ако държавите-членки са взели обвързващи бюджетни решения, които гарантират изпълнението на проектите, а съфинансирането на ЕС следва да се основава на принципа „използвай или загуби“;
 - EuroVelo, европейската мрежа от велосипедни маршрути на дълги разстояния, следва да бъде включена в мрежата TEN-T;
12. Подчертава, че създаването на добра транспортна инфраструктура и на добро

равнище на достъп до нея ще направи всички региони икономически по-силни и по-привлекателни за преки инвестиции, като в дългосрочен план ще осигури засилването както на тяхната собствена конкурентоспособност, така и на конкурентното положение на ЕС като цяло, и ще гарантира правилното развитие на вътрешния пазар и постигането на целта за териториално сближаване;

13. Изтъква, че транспортните мрежи играят водеща роля в политиките на пространствено планиране; подчертава особеното значение на основната транспортна инфраструктура, като например високоскоростния железопътен транспорт, за засилване на развитието на местно равнище; счита, че макро-регионите и стратегиите за тяхното развитие имат възможностите да играят по-активна роля при прилагането на една координирана, ефективна и устойчива транспортна политика; припомня значението на изготвянето, планирането и прилагането на съвместни транспортни инфраструктурни стратегии, както и необходимостта от разпространяване на най-добри практики в областта на транспорта; подчертава, че гражданите и предприятията на ЕС ще бъдат пряко облагодетелствани от единното европейско транспортно пространство, чиято цел е намаляване на заделените време и ресурси за превоз на товари и пътници и по-силната интеграция на пазарите;
14. Отбелязва, че за всички форми на транспорт на пътници и товари следва да се прилагат еднакви, съобразени с риска и хармонизирани на равнището на ЕС стандарти за сигурност и призовава да се предложи финансиране на разходите за постигане на съответствие с това изискване; счита, че международната координация следва да бъде предварително условие в случаите на морски и въздушен транспорт и че съществуващите правила следва да бъдат преразгледани и, ако е необходимо, да бъдат променени до 2015 г., като бъдат постепенно включени в споразуменията с трети страни;
15. Подчертава значението на съгласувана стратегия за осъществяване на преход към алтернативни и възобновяеми източници на енергия за транспорта и подчертава, че установените цели могат да бъдат постигнати чрез използване на енергиен микс и вече съществуващите възможности за енергоспестяване; изтъква, че този преход се нуждае от специфична инфраструктура и съответни стимули и че целите за намаляване следва да бъдат формулирани по неутрален по отношение на технологията начин;
16. Изисква представянето до 2015 г. на предложение относно градската мобилност, в което - при спазване на принципа на субсидиарност - подкрепата за проекти да зависи от представянето от страна на местните органи на планове за устойчива мобилност, които да предвиждат ефективна логистична верига за превоза на пътници и товари в градски и застроени райони, да допринасят за намаляване на обема на трафика, произшествията, замърсяването на въздуха и шума, да спазват стандартите и целите на европейската транспортна политика, да съответстват на нуждите на околните градове и региони и да не създават нови пречки за пазара; предлага обмен на най-добри практики в областта на иновациите и научните изследвания за устойчиви концепции за градска мобилност;
17. Подчертава, че поведението на потребителите на транспортни услуги е от решаващо значение и призовава за създаването на стимули за избор на устойчиви,

свързани с физически активност, безопасни и здравословни видове транспорт и мобилност; призовава Комисията и държавите-членки, като спазват принципа за субсидиарност, да представят до 2013 г. предложения за разработване на инициативи за насърчаване на екологосъобразен обществен транспорт, за придвижване пеша и с велосипед, по-специално в градовете, с цел удвояване на броя на ползвателите; по тази причина счита, че е важно да се изгради безопасна инфраструктура за пешеходци и велосипедисти, по-специално в градовете, както и да се подобри оперативната съвместимост между транспортните услуги, да се насърчи въвеждането на единен транспортен документ и на интегрирана система за електронни билети за многовидови пътувания, която да свързва транспорта на дълги разстояния с местния транспорт; припомня, че достъпността и осигуряването на приемливи цени на транспорта са от ключово значение за социалната мобилност и че при планирането на транспортната политика в бъдеще повече внимание следва да се обръща на съвместяването на целите за устойчивост със социалните нужди;

18. Счита, че основните правила за правата на пътниците във всички видове транспорт следва да бъдат установени в Харта на правата на пътниците и по тази причина очаква Комисията да внесе най-късно до началото на 2012 г. съответно предложение, което да отчита специфичните характеристики на видовете транспорт и придобития опит, както и да съдържа отделна глава, посветена на правата на пътниците с увреждания; призовава същевременно за еднакво третиране и последователно внедряване, прилагане и изпълнение на тези права въз основа на ясни дефиниции и насоки, както и за прозрачност по отношение на управлението им; подчертава освен това нуждата от законодателство в областта на налагането на допълнителни такси по отношение на всички видове транспорт;
19. Подчертава необходимостта от интегрирана транспортна политика за цялата верига на създаване на стойност в транспорта и логистиката, за да се отговори адекватно на предизвикателствата в областта на транспорта и мобилността, по-специално на тези, които възникват в градските зони; призовава за засилена координация между лицата, изготвящи политиките в европейските институции, както и за постоянен диалог и консултации с отрасъла на логистиката, доставчиците на транспортни услуги и клиентите в рамките на европейски форум за логистика и мобилност;
20. Призовава да се даде предимство на насърчаването на екологосъобразна логистика и по-добро управление на мобилността;
21. Заявява, че устойчивата многомодалност за логистиката по отношение на пътници и товари се нуждае от предоставянето на интермодални точки на свързване и терминали, интегрирано планиране и логистика, както и интегрирано образование и професионално обучение;
22. Подчертава, че ЕС трябва да запази водещата си позиция в технологичните иновации, за да допринесе за постигане на ефективност, устойчивост и заетост; призовава за предоставяне на средства за разработването на програма за научноизследователска и развойна дейност, специално насочена към устойчивата и безопасна мобилност, с конкретна стратегия за прилагане, график и ефикасен финансов контрол с цел:
 - запазване на водещата роля на ЕС като център за производство и научноизследователска дейност за отделните видове транспорт със специален

фокус върху декарбонизацията на транспорта, намаляването на емисиите и на шума, осигуряването на безопасност и сигурност;

- създаване на ефективни, интелигентни, оперативно съвместими и свързани системи за подпомагане на SESAR, Галилео, европейската програма за наблюдение на Земята (GMES), европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS), информационното обслужване на речния транспорт, системите за морско наблюдение (SafeSeaNet), далечното опознаване и проследяване на кораби (LRIT) и интелигентните транспортни системи (ITS);
 - намиране на ориентирани към практиката решения с участието на група от експерти в сферите на икономиката, науката, политиката и обществото;
 - продължаване на инициативата за електронна безопасност с цел подобряване на безопасността по пътищата и създаване на необходимата инфраструктура за въвеждане на система за спешни повиквания (e-call), като същевременно се спазват правилата за защита на данните;
23. Счита, че следва да се намалят бюрократичните пречки за всички видове транспорт и по тази причина изисква по-голямо опростяване и хармонизиране на транспортните и логистичните документи, по-специално по отношение на превоза на товари, както и представянето до 2013 г. на предложение относно стандартизацията на товаротранспортните и електронните документи, също с цел подпомагане на многомодалния транспорт;
24. Подчертава необходимостта от подобряване и стандартизация на контролните уреди, като например радари, измерващи скоростта, бордови устройства, както и на комуникационни системи или носители и изисква представянето до 2013 г. на предложение относно взаимното признаване и оперативната съвместимост на тези уреди; подчертава необходимостта от засилена координация и по-тясно сътрудничество между националните органи при трансгранични наказателни преследвания, както и от осигуряване на по-голяма степен на сближаване при прилагането на стандартите за безопасност по пътищата;
25. Подчертава, че възможните промени и стандартизацията на транспортните единици, като се отчитат транспортните единици, използвани в глобалния транспорт, както и размерите на транспортните средства, трябва да служат за оптимизиране на многомодалния транспорт и да предоставя явни предимства под формата на икономия на гориво, намалени емисии и подобрена безопасност по пътищата;
26. Предлага единствено държавите-членки да разрешават използването на европейската модулна система само на определени отсечки при условие, че съществуващата инфраструктура и изискванията за безопасност го позволяват като уведомяват Комисията за издаването на разрешение;
27. Подчертава значението на различните европейски транспортни агенции и призовава за нови усилия за засилване на тяхното европейско измерение;
28. Призовава държавите-членки да подпомагат и работят за установяване на

равнопоставеност между всички видове транспорт от гледна точка на енергийното данъчно облагане и данък добавена стойност (ДДС);

29. Призовава по отношение на автомобилния транспорт за:

- ново преразглеждане до 2013 г. на нормативната рамка, определяща периодите на управление на превозното средство и почивка при преvoза на пътници и товари, както и на прилагането ѝ, а така също за хармонизирано тълкуване на прилагането и изпълнението, като се отчита позицията на Европейския парламент по отношение на хармонизирането на санкциите в пътнотранспортния сектор; счита, че също така е необходимо да се хармонизират ограниченията за превоз на товари в Европейския съюз;
- постигане на вече установените цели и даване на нов тласък на приоритетните проекти в трансевропейската пътна мрежа (TERN);
- цялостно увеличение с 40 % до 2020 г. в сравнение със стойностите за 2010 г. на броя на сигурните места за паркиране за товарни автомобили в трансевропейската пътна мрежа (TERN) и подобрения на качеството им (стандартите за хигиена),
- подкрепа от страна на Комисията за инициативите на държавите-членки за създаване на безопасен и екологосъобразен автомобилен парк чрез данъчни облекчения,
- изготвяне от страна на Комисията до края на 2013 г. на доклад относно състоянието на общностния пътнотранспортен пазар, който да съдържа анализ на пазарната ситуация, включително оценка на ефективността на контрола и на развитието на условията за заетост в професията, както и оценка на въпроса, дали постигнатият напредък при хармонизирането на правилата в области като например правоприлагането и таксите за потребители на пътищата, както и в социалното законодателство и законодателството в областта на безопасността, позволява да се предвиди по-нататъшното отваряне на вътрешните пътнотранспортни пазари, включително премахването на ограниченията за каботажа;
- подобряване на образованието и обучението на лицата, наети в транспортния сектор и на тези, предоставящи свързани с транспорта услуги за пътниците, както и подобряване на достъпа до съответните професии, за да се подобрят условията на труд и заплащането и да се засили привлекателността на сектора;
- стандартизирана методология на ЕС за изчисляване на въглеродния отпечатък от транспортни и логистични операции с цел избягване на разпространението на национални подходи и подпомагане на браншови инициативи за насърчаване на изчисляването на въглеродния отпечатък, по-специално за сухопътния товарен транспорт;

30. Призовава по отношение на водния транспорт за:

- представяне до 2013 г. на предложение относно т.нар. „син пояс“ за

- улесняване на формалностите за кораби, плаващи между пристанища на ЕС, и за развиване на потенциал от морски магистрали чрез осъществяване на истински единен пазар за външноевропейски морски транспорт в съответствие със съществуващото законодателство в областта на околната среда и опазването на природата,
- инициативи, с които да се гарантира, че намаляването на емисиите на сярата от кораби не води до обратна смяна на вида транспорт;
 - въвеждането на европейска политика за морско корабоплаване на къси и средни разстояния, с цел използване на наличния свободен капацитет на вътрешните водни пътища и постигане на целите на ЕС за намаляване на емисиите на парникови газове в транспортния сектор;
 - по-нататъшна подкрепа за програмата NAIADES в съответствие със съществуващото законодателство в областта на околната среда и опазването на природата, както и програма за последващи действия с цел гарантиране на продължаването на текущата програма NAIADES към 2014 г.;
 - предложение относно 20-процентно увеличение на броя на многовидовите връзки (платформи) за транспорта по вътрешните водни пътища, вътрешните пристанища и железопътния транспорт до 2020 г., в сравнение със стойностите за 2010 г., и съответната финансова подкрепа, както и удължаването на програмата „Марко Поло“ след 2013 г., с цел да се използва ефективно потенциалът на корабоплаването;
 - разпределяне в следващата Многогодишна финансова рамка за 2014–2020 г. на поне 15 % от финансирането за трансевропейски транспортни мрежи (TEN-T) за проекти, които подобряват устойчивите и многовидови връзки между морските пристанища, вътрешните пристанища и многовидовите платформи, като се набляга върху проекти за воден транспорт;
 - с оглед на международния характер на морския транспорт, хармонизиране на обучението в сектора на водния транспорт до 2012 г., в съответствие с международен стандарт и по-специално бързо приемане на предложението на Комисията за изменение на Директива 2008/106/ЕО относно минималното ниво на обучение на морските лица с цел включване в законодателството на ЕС измененията от 2010 г. на Конвенцията за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците, представяне на предложение относно взаимното признаване на рамковите условия за обучението на пристанищни работници до края на 2013 г., както и изготвяне на стратегия за набиране на младши персонал за морски професии;
31. Призовава по отношение на въздушния транспорт за:
- насърчаване от страна на Комисията и държавите-членки на прилагането на „Единно европейско небе II“, за което важна роля ще изиграе внедряването на SESAR, и за предоставяне от страна на Комисията до 2013 г. на предложение за осъществяването на единно европейско небе чрез намаляване на броя на функционалните блокове въздушно пространство;

- засилване от страна на Комисията на координацията между нормативната уредба за единно небе и проектите SESAR и „Галилео“ и инициативите „Чисто небе“ с цел по-ефективно прилагане на мерките за енергоспестяване и за намаляване на емисиите на парникови газове;
- отдаване на приоритет на качеството на услугите и координацията с международните стандарти в по-нататъшните предложения относно отварянето на пазара;
- предприемане от страна на Комисията и държавите-членки на всички стъпки, необходими за осигуряване на международното приемане на европейската схема за търговия със сертификати за емисии до 2012 г., като по този начин се гарантира равнопоставеност на международно равнище;
- активна работа по разработването на „пункт за проверка за сигурност на бъдещето“ за проверките за сигурност на пътници и товари;

32. Призовава по отношение на железопътния транспорт за:

- отчитане от страна на Комисията на задълженията на държавите-членки по отношение на местния обществен транспорт и съществуващото предлагане на услуги при внасянето на предложение за по-нататъшно отваряне на пазарите, с цел подобряване на настоящото предлагане на услуги при същевременно осигуряване на лоялна конкуренция и предотвратяване на социален дъмпинг;
- засилване на насърчаването на техническата хармонизация и оперативната съвместимост между държавите-членки и по-специално на хармонизирането на правилата относно разрешаването на превозни средства до 2015 г., така че разрешаването да не отнема повече от два месеца при финансово прозрачни условия, както и за извършване на съответни промени в областите на компетентност на Европейската железопътна агенция и финансирането ѝ през 2012 г.;
- добре обмислени нови импулси за железопътната инфраструктура, за намаляване на шума и за плана за действие за европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS) за периода до 2020 г.
- представяне от страна на Комисията не по-късно от 31 декември 2012 г. на предложение за директива, което да съдържа разпоредби, свързани с взаимовръзката между управление на инфраструктура и транспортни дейности, както и предложение за отваряне на вътрешния пазар за железопътни пътнически превози, което да не накърнява качеството на услугите за железопътен превоз и да запазва задълженията по отношение на предоставянето на обществени услуги;
- независимост и укрепване на правомощията на националните регулаторни органи с оглед постигане на по-голяма ефективност на железопътния транспорт, по-тясно сътрудничество между него и Европейската мрежа, както и предоставяне до 2014 г. на предложение от страна на Комисията относно допълнително подпомагане на тази цел и създаването на европейски регулаторен орган;

- отделяне на повече внимание на образованието и по-нататъшното обучение на основата на високи стандарти, както и на насърчаването на трансграничното признаване на дипломи и квалификации;
 - изготвяне от страна на Комисията на оценка на въздействието от отварянето на пазара за товарни железопътни превози върху трафика на отделните товарни вагони и ако се установи, че обемът на този трафик е намалял, не по-късно от 31 декември 2012 г. да излезе с предложение, което позволява на държавите-членки да подпомагат тази дейност предвид икономическите, социалните и екологичните ползи от нея;
33. Признава, че европейският железопътен отрасъл е подложен на все по-силна конкуренция на европейския пазар от страна на доставчиците от трети държави; изразява загриженост поради значителните пречки, които възпрепятстват навлизането на европейските доставчици на пазара на обществени поръчки в държави, които не са част от Европейския съюз;
 34. Призовава Комисията, в проучванията относно въздействието на законодателните предложения, да установи, да даде количествено измерение и да оцени възможностите за създаване на „екологична заетост“ и мерките за нейното насърчаване;
 35. Призовава Комисията и държавите-членки да представят съвместна стратегия, включваща информация, комуникация и консултация с участниците, включително по-специално участието на заинтересованите граждани, относно нуждите, планирането, развитието и финансирането на необходимата инфраструктура за растеж, мобилност, развитие и заетост, в съответствие с ангажиментите, поети в рамките на стратегията „Европа 2020“;
 36. Като взема предвид факта, че местните и регионалните органи имат значителни правомощия в областта на транспортната политика, счита, че е изключително важно те да могат да участват чрез подход на многостепенно управление;
 37. Призовава Комисията да извършва годишна оценка на целите на бялата книга, постигнатия напредък и резултатите и да докладва на Парламента на всеки 5 години относно прилагането на Бялата книга;
 38. Възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция на Съвета и на Комисията.