

2007. július 12., csütörtök

149. felhív a „Tengerpolitika: kísérleti projektek” költségvetési cím létrehozására a különböző tengeri ellenőrzési és megfigyelési rendszerek integrálására, a tengerre vonatkozó adatok gyűjtésére, illetve a tengerpolitika és a part menti gazdaság hálózatainak és legjobb gyakorlatainak terjesztésére irányuló kísérleti projektek támogatása érdekében; felhív arra, hogy az EU 2013 utáni politikái és eszközei költségvetésének tervezése során megfelelően vegyék figyelembe a tengeri politikát;

*
* *
*

150. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának.

P6_TA(2007)0344

Az első vasúti csomag végrehajtása

Az Európai Parlament 2007. július 12-i állásfoglalása az első vasúti csomag végrehajtásáról (2006/2213(INI))

Az Európai Parlament,

- tekintettel az Európai Parlamenthez, a Tanácshoz, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsághoz és a Régiók Bizottságához intézett, az első vasúti csomag végrehajtásáról szóló bizottsági jelentésre (COM(2006)0189) és a kapcsolódó bizottsági belső munkadokumentumra (SEC(2006)0530),
 - tekintettel a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽¹⁾,
 - tekintettel a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló, 95/18/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/13/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽²⁾,
 - tekintettel a vasúti infrastruktúrapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽³⁾,
 - tekintettel az ERTMS/ETCS (egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszer) telepítéséről szóló, 2006. június 15-i állásfoglalására ⁽⁴⁾,
 - tekintettel eljárási szabályzatának 45. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A6-0219/2007),
- A. mivel az első vasúti csomag célja, hogy egy integrált európai vasúti térség megvalósításának első lépéseként újjáélessze az ágazatot és felgyorsítsa a közlekedési módok között váltásban az előrehaladást, azaz az árufuvarozás közútról vasútra történő áthelyezését;
- B. mivel a Parlament a harmadik vasúti csomag első olvasata során kérte a Bizottságot, hogy nyújtson be jelentéseket az első és a második vasúti csomag hatásairól;
- C. mivel a közlekedési ágazat felelős az Európai Unió teljes CO₂-kibocsátásának 15 és 30% közötti hányadáért, és ezért ösztönözni kell az átállást a közúti közlekedésről a vasúti és a belvízi közlekedésre, amelyek kevésbé vannak negatív hatással az éghajlatra;

⁽¹⁾ HL L 75., 2001.3.15., 1. o.

⁽²⁾ HL L 75., 2001.3.15., 26. o.

⁽³⁾ HL L 75., 2001.3.15., 29. o.

⁽⁴⁾ HL C 300. E, 2006.12.9., 499. o.

2007. július 12., csütörtök

- D. mivel mindezidáig nem történt kellő előrelépés a közlekedési módok közötti váltás megvalósítása és az intermodális láncok optimalizálása területén, illetve mivel az első vasúti csomag nem hozta még meg a kívánt eredményeket;
- E. mivel a vasúti, a közúti, a légi és a tengeri szállítás közötti verseny és együttműködés feltételei elkerülhetetlenül kihatnak minden egyes szállítási mód teljesítményére, és mivel a szállítási módok közötti tisztességes verseny kérdése a szállítási módok hatékonyságáról és versenyképességéről folyó valamennyi vita kiindulópontja kell hogy legyen;
- F. mivel a környezetkárosító közúti közlekedést előnyben részesítik az egész EU-ban rögzített felső határral rendelkező úthasználati díjak miatt, amelyeket a tagállamok csak önkéntes alapon, legtöbbször autópályákon és csak a tehergépjárművekre vetnek ki a külső költségek beépítése nélkül;
- G. mivel az úthasználati díj bevezetése figyelemre méltó sikerrel járt a közlekedés közútról vasútra való áthelyezésében (például Svájcban), és ez az EU közlekedéspolitikája számára igen jelentős példa lehet, különösen azért, mert a közúti árufuvarozás hatékonyságának növelésével a felhasználók költségei csak 0,5%-kal növekedtek;
- H. mivel az EU a Svájccal kötött megállapodás és az Alpesi Egyezmény keretében közlekedési jegyzőkönyveket írt alá, amelyekben rögzítette, hogy az EU jövőbeni közlekedéspolitikájában az Alpokon áthaladó árufuvarozás erőteljesebben áthelyeződik majd a vasúti közlekedésre;
- I. mivel a tapasztalatok szerint a piacnyitás szintjét és a piacra lépett vállalkozások számát illetően igen nagyok az eltérések Európán belül és kívül is, valamint a kisebb és a nagyobb, illetve az új és a régi tagállamokban egyaránt; mivel a versenyt bevezető országokban a verseny bevált, és a kisebb vasúttársaságok gyakran sikeresen töltnek ki olyan piaci réseket, amelyek a nagyobbak számára nem voltak kifizetődőek;
- J. mivel a 15-ről először 25, most pedig 27 tagúra történő bővítés során olyan államok csatlakoztak az EU-hoz, amelyek esetében a vasúti ágazat szerkezete részben egyértelműen különbözik a „rég” tagállamokban meglévő szerkezettől, ami ennek megfelelően a vasúti ágazat számára más lehetőségeket és kockázatokat hoz magával; mivel az EU-bővítés és az EU szomszédsági politikája a megfelelő különbségtétel tekintetében új kihívások elé állítja az EU vasúti politikáját;
- K. mivel egyes új tagállamokban – különösen a balti államokban – a teljes forgalom csaknem felét a harmadik országokba irányuló, illetve onnan érkező teherforgalom teszi ki; mivel a vasúti szektor liberalizálását gátolják az EU-val szomszédos országok különböző jogi keretei, valamint az EU és ezen államok közötti aktív párbeszéd hiánya; mivel ennek következtében a hagyományos vasúttársaságok piaci erőfölénnyel rendelkeznek a nem európai uniós vasút-üzemeltetőkkel való együttműködéskor;
- L. mivel a hálózatok megnyitása azon tényezők egyike, amelyeknek köszönhetően a vasúti árufuvarozás aránya az Egyesült Királyságban 60%-kal, Hollandiában 42,5%-kal, Lengyelországban több mint 30%-kal, Németországban pedig 25%-kal növekedett, míg Franciaországban, ahol az állami vasútnak gyakorlatilag egyelőre nincs versenytársa, 28%-kal csökkent ez az arány; mivel ez kihatással van a munkahelyekre és a szolgáltatás minőségére is, nem utolsósorban pedig az éghajlatra, ugyanis az immár nem vasúton szállított árut közúton szállítják;
- M. mivel mindez különösen azzal a ténnyel áll összefüggésben, hogy a német vasúthálózaton, ahol jelentősen megelőzték a piacnak a verseny számára történő megnyitásának tervezett határidejét, 274 vasúti árufuvarozó cég működik; és mivel Lengyelországban 60, míg Franciaországban – ahol a piac megnyitásának határidejét szigorúan alkalmazták – csak öt, nem beszélve olyan más országokról, mint például Finnország és Szlovénia, ahol a monopolhelyzetű állami társaságoknak még nincsenek versenytársaik;

2007. július 12., csütörtök

- N. mivel a vasúti infrastruktúrára alkalmazandó tisztességes és átlátható díjszabás ebben az ágazatban a verseny elengedhetetlen előfeltétele; mivel annak ellenére, hogy a 2001/14/EK irányelv szerint a díjszabás alapelve a határköltség elve, mozgásteret biztosít az infrastruktúradíjak felszámításánál, ami egészen eltérő díjrendszerekhez és -összegekhez vezet a különböző tagállamokban; mivel a tagállamok eltérő mértékű vasúti beruházásai megmutatkoznak a pályahálózat-működtető által megszabott különböző mértékű díjakban;
- O. mivel az eddigi tapasztalatok és a verseny jelenlegi intenzitása azt mutatja, hogy a vasúttrendszer akkor is működik, ha a hálózat és a működtetés szabályozott módon egymástól külön vannak választva;
- P. mivel az egyedi kocsirakományú fuvarozás 50%-ot meghaladó arányával fontos része az európai vasúti áru fuvarozásnak, amelyre a vasúttársaságok számos ügyfele számít;
- Q. mivel a vasúti balesetekről rendelkezésre álló statisztikák bár még hiányosak, mégis kedvező fejlődést mutatnak a vasúti biztonság terén az áru fuvarozási piac megnyitását követően is; mivel azok a tagállamok, amelyek a legnagyobb mértékben nyitották meg piacukat, nem tapasztalnak semmilyen romlást a biztonság terén; mivel a biztonsági tanúsítványok beszerzését a gyakorlatban túlságosan megnehezítik a végrehajtási problémák, az átláthatóság hiánya, és a szervezeti-igazgatási akadályok;

Az intermodális verseny feltételei

1. emlékeztet arra, hogy figyelembe véve a közlekedés növekvő volumenét, az egyre magasabb kibocsátásértékeket, az energiaforrások korlátozottságát és a közlekedési balesetek áldozatainak ezres nagyságrendű számát, a vasúti közlekedés újjálesztése az EU közlekedéspolitikájának központi eleme, továbbá felkéri a Bizottságot, hogy ezt a tényt vegye figyelembe az első vasúti csomag végrehajtásakor;
2. úgy véli, hogy az „Eurovignette 2” irányelv a tisztességes intermodális verseny létrehozása felé tett első lépés: a tisztességes verseny nem lehetséges, ha az egész EU-ban kötelező érvényű díjakat számítanak fel minden vasútvonalon és minden vonat esetében, amíg az úthasználati díj az EU-ban korlátozott mértékű, és csupán önkéntes alapon, a külső költségek beépítése nélkül, legtöbbször csak az autópályákon és csak a tehergépjárművekre vetik ki; ezért felkéri a Bizottságot, hogy 2008-ig terjesszen elő egy irányelvet (vö. a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló, 1999/62/EK irányelv módosításáról szóló, 2006. május 17-i 2006/38/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ 1. cikkének (9) bekezdése), amelyben az euomatricát hozzáigazítják a pályahálózat-hozzáférési díjrendszerhez, és így az EU minden útjára kötelezően úthasználati díjat írnak elő minden 3,5 tonnát meghaladó tehergépjárműre, valamint beépítik a külső költségeket;
3. felkéri a Bizottságot, hogy a Svájjal kötött egyezmény és az Alpesi Egyezmény közlekedési jegyzőkönyveinek alapelveit megfelelő intézkedések formájában ültesse át a gyakorlatba az Alpokon áthaladó áru fuvarozás vasútra történő áthelyezésének érdekében;
4. megjegyzi, hogy a vasúti és a légi közlekedés között versenytorzulás tapasztalható; úgy véli, hogy a kerozin adómentességét, és a nemzetközi repülőjegyek héa-mentességét sürgősen fel kell venni a napirendi pontok közé nemzetközi és uniós szinten egyaránt;
5. összegegyeztetetlennek tartja az európai közlekedéspolitikával, hogy a tagállamok magas pályahálózat-hozzáférési díjakat állapítsanak meg a vasúti áru fuvarozási hálózatra, ugyanakkor a tehergépjárművekre nem szabnak ki úthasználati díjat;
6. hangsúlyozza, hogy továbbra is a hálózatok interoperabilitásának a hiánya a fő akadály az integrált európai vasúti térség megteremtése előtt, és üdvözli a Bizottságnak azt a határozatát, hogy új kezdeményezést terjesszen elő ezzel kapcsolatban; úgy véli, hogy a liberalizálásnak párhuzamosan kellett volna folynia az interoperabilitás irányába tett előrelépésekkel, és sajnálattal veszi tudomásul, hogy a két folyamat nagyon különböző ütemben halad előre; rámutat arra, hogy a hálózatok verseny előtti megnyitása csak akkor lesz eredményes, ha valódi integrált transzeurópai hálózat áll fenn; felszólít arra, hogy a jövőben ezt a kérdést prioritásként kezeljék;

⁽¹⁾ HL L 157., 2006.6.9., 8. o.

2007. július 12., csütörtök

7. felszólítja a Bizottságot, hogy korszerűsítse és fejlessze az intermodális infrastruktúrát, különösen a kikötői infrastruktúrával rendelkező csomópontokat;

Az intramodális verseny feltételei

8. hangsúlyozza, hogy a vasúti közlekedésben tovább kell javítani a kölcsönös interoperabilitást a vasút versenyképességének javítása érdekében; ezzel összefüggésben kéri annak a hat közlekedési folyosónak ERTMS-sel való haladéktalan és hiánytalan felszerelését, amelyről az EU – Karel Vinck koordinátor segítségével – megállapodott a vasúttársaságokkal és a tagállamokkal: (A: Rotterdam–Genova, B: Nápoly–Berlin–Stockholm, C: Antwerpen–Bázel/Lyon, D: Sevilla–Lyon–Torino–Trieszt–Ljubljana, E: Drezda–Prága–Brno–Bécs–Budapest, F: Duisburg–Berlin–Varsó);

9. sürgeti a Bizottságot, hogy a gördülőállományra nyújtott állami támogatások jó példáját – mint ahogy az lehetséges volt az ERTMS-rendszer vonatokban történő felszerelése/javítása esetében – alkalmazza a tehergatonok által okozott zaj csökkentésére, mivel ennek segítségével megtakarításokat lehet majd elérni az infrastrukturális beruházásoknál;

10. elismeri, hogy a vasúti személyszállításnak az árufuvarozás kárára történő előnyben részesítése, ami az igen magas pályahálózat-hozzáférési díjak felszámításának köszönhető, negatív módon befolyásolja a vasúti árufuvarozás versenyképességét; megállapítja, hogy a vasúttársaságok ilyen magatartása közvetlenül annak köszönhető, hogy a tagállamok elégtelen pénzügyi támogatást nyújtanak e vállalatok számára; felhívja ezért a Bizottságot, hogy tegyen meg minden jogi lépést annak érdekében, hogy megakadályozza ezt a gyakorlatot;

11. felhívja a Bizottságot, hogy lépjen fel az ellen a gyakorlat ellen, amely szerint a közlekedési ágazatban olyan tagállamok jutnak uniós támogatásokhoz, amelyek azt szinte kivétel nélkül a közúthálózat támogatására fordítják, a vasúti hálózatot pedig elhanyagolják; úgy véli, hogy a társfinanszírozás esetében a támogatás legalább 40%-át a vasutak javára kellene fordítani;

12. megállapítja, hogy a három balti tagállam végrehajtotta az európai uniós jogszabályokat, és liberalizálja piacait, miközben a szomszédos Oroszországban ez nem történt meg. Ezt a különleges helyzetet figyelembe kellett volna venni az Európai Bizottság jelentésében;

13. támogatja a Bizottság azon törekvéseit, hogy a transzeurópai vasúti árufuvarozási hálózatot tovább fejlessze, és elvárja, hogy elsősorban a transzeurópai hálózat elsőbbségi projektjeit támogassa;

14. kéri a Bizottságot, hogy terjesszen elő ajánlásokat a vasút pénzügyi szerkezetének fenntartható reformjára vonatkozóan (lásd a 91/440/EGK tanácsi irányelv 9. cikkét);

15. felhívja a Bizottságot, hogy készítsen egy tervet az ipari vállalkozások vasúti árufuvarozási hálózathoz kapcsolódó vágánycsatlakozásai újjáépítésének előmozdítására és a meglévő csatlakozások lebontásának megakadályozására;

16. felhívja a Bizottságot, hogy vizsgálja meg a pályahasználati díjak átláthatóbbá és kiszámíthatóbbá tételének lehetőségét, és az interoperabilitás javítása érdekében állapítsa meg az árharmonizáció minimum-feltételeit azokra a nemzetközi közlekedési folyosókra vonatkozóan, amelyekre a vasútvállalatok befektetési irányulnak annak érdekében, hogy javítsák az interoperabilitást;

A hálózat és a működtetés különválasztásának szabályozása

17. úgy véli, hogy a vasúti infrastruktúra és a működtetés különválasztása az ágazat szempontjából a vasúti politika kulcskérdése, tekintettel a pályahálózat-működtetőnek a vasúti szektorban játszott központi szerepére, és ebben az összefüggésben elengedhetetlennek tartja egy független és átlátható szabályozószerv létrehozását, amelyet megfelelő pénzügyi eszközökkel kell ellátni;

2007. július 12., csütörtök

18. mind a különválasztási, mind az integrációs modellt a közösségi jognak megfelelőnek tartja, amennyiben a legfontosabb funkciók függetlenségét a 2001/14/EK irányelv értelmében biztosítják; úgy véli, hogy ez még nem teljes mértékben adott, amit megmutat a piacra lépő, a régóta működő állami vasúttársaságokkal versenyző vállalkozások számos panaszja; rámutat, hogy panaszai többek között a következőkre vonatkoznak, illetve vonatkoztak:

- a hálózathoz vagy egy kedvező menetvonalhoz való hozzáférést nem lehetett biztosítani, mert azt már kiutalták egy, a vállalatcsoporthoz tartozó vasúttársaságnak;
- kívánságaikat nem tudták kielégíteni, mert már azt megelőzően kiterőket építettek ki és/vagy összekötő sínárokat szereltek le;
- ok nélkül lassúmenet szakaszokat (sebességkorlátozásokat) jelöltek ki annak érdekében, hogy a versenytárs biztos csatlakozását tönkretegyék;
- a használt mozdonyokat nem lehetett beszerezni, mert azokat ócskavasként még azt megelőzően kislejtezték, vagy mivel a potenciális vásárlókat ebben megakadályozták a nemzeti vasúttársaságok;
- a pályahálózat-hozzáférési díjat drasztikusan felemelték az egykori állami vasúttársaság felvásárlása után;
- a pályahálózat-hozzáférési díjat olyan rövid idő alatt emelték fel, hogy azt már nem lehetett az árképzés során figyelembe venni, míg a vállalatcsoporthoz tartozó vasutat előre tájékoztatták erről;
- az erőfőlényrel rendelkező vállalatcsoportokon belüli keresztámogatást nem akadályozták meg, ugyanis az általuk fizetett pályahálózat-hozzáférési díj egy része hálózati hozzájárulás formájában a holdinghoz jutott, ahelyett hogy azt az infrastruktúrára fordították volna, ami nemcsak a vállalatcsoportok nyereségét növelte, hanem azt is lehetővé tette számukra, hogy kedvezőbb ajánlattal álljanak elő a piacon;
- a nem állami vállalatok gyakran magasabb energiaárakat fizetnek, mint a vállalatcsoport leányvállalatai, annak ellenére, hogy a holding az energiaszolgáltatást is felügyeli, és ez a versenytorzulás a Frankfurti Tartományi Bíróság (OLG Frankfurt/Main) ítélete szerint még meg is engedhető;
- országonként különböznek az engedélyezésre – különösen a mozdonyok engedélyezésére – vonatkozó szabályok, minden tagállam külön engedélyt kér a saját hálózatához, ami nemcsak sok időt vesz igénybe, hanem visszariasztó költségekkel is jár;

19. megállapítja, hogy az egyedi kocsirakományú fuvarozás szolgáltatóinak piacra lépése a rendező-pályaudvarok hatékony működtetésétől függ; szükségesnek tartja a rendező-pályaudvarok semleges üzemeltetését az összes vállalkozás megkülönböztetéstől mentes kezelése érdekében, és felhívja a Bizottságot, hogy vegye tervbe az uniós jogszabályok ennek megfelelő módosítását;

20. felkéri a Bizottságot, hogy olyan módon változtassa meg a nemzeti határokon belülről korlátozódó vasútrendszereket, hogy valamennyi, egy adott tagállam jogi és műszaki feltételeit teljesítő vasúttársaság számára legyen megengedett a teljes európai hálózaton történő közlekedés (kölsönös elismerés), ami nemcsak a transzeurópai, hanem a határokon átnyúló regionális közlekedést is elősegíti; nyomatékosítja, hogy ennek eredményeképpen a közúti és a légi közlekedés évek óta fennálló előnye is megszűnik;

21. felhívja a Bizottságot, hogy haladéktalanul kezdeményezzen jogi eljárást azok ellen a tagállamok ellen, amelyek a meghatározott időpontig nem hajtották végre az első és/vagy a második vasúti csomagot;

22. megjegyzi, hogy az első vasúti csomag teljes körű végrehajtásának korlátlan elsőbbséget kell adni, beleértve az első vasúti csomag végrehajtásáról szóló jelentéséhez csatolt mellékletekben a Bizottság által meghatározott vizsgálati kritériumokat is;

23. rámutat, hogy a vasút részesedése a fuvarozási piacon 2001 óta stabilizálódik a 25-tagú EU-ban, és a legjobb teljesítmény – a balti államokat figyelmen kívül hagyva, amelyeknek kedvez rendkívül egyedi földrajzi helyzetük és a szállított áruk fajtája – azokban a tagállamokban tapasztalható, amelyek a közösségi irányelvek kihirdetését megelőzően elsőként kezdték el megreformálni vasúti ágazatukat és megnyitni a piacot;

2007. július 12., csütörtök

24. megállapítja, hogy a vasúti kapacitásokban megmutatkozó hiány Európában negatív hatást gyakorol a vasutak működésére más szállítási módokhoz viszonyítva; felhívja a Bizottságot, hogy 2007 vége előtt tanulmányozza a 2001/14/EK irányelv 22., 25. és 26. cikkének hatásait a kapacitáselemzést és – az infrastruktúra túlszűfolttsága esetén – a fenti cikkekben előírt kapacitásnövelési tervet illetően;

25. felhívja a figyelmet, hogy a szektor versenyképességének a piac megnyitásán keresztül történő fejlesztése a jövőbeni befektetések támogatását, és ennek révén a lisszaboni stratégia két célkitűzésének, a gazdasági növekedésnek és foglalkoztatásnak a biztosítását jelenti; megjegyzi, hogy ezen túlmenően a környezetbarát közlekedés fejlesztéséhez való hozzájárulással a Közösség tudatosan a fenntartható közlekedés fejlesztését választja;

26. hangsúlyozza a vasútállalatok független szerepének fontosságát a műszaki, szervezeti és pénzügyi vezetés szempontjából, mint ahogyan azt többek között a 91/440/EGK irányelv 5. cikke rögzíti; megállapítja ennek a szerepnek a vasút szállítóeszközként való fejlesztésére gyakorolt pozitív hatásait;

27. hangsúlyozza az európai társadalmi párbeszéd fontosságát annak megelőzése érdekében, hogy a liberalizálás folyamata megkönnyítse a szociális dömpinget;

*
* *

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

P6_TA(2007)0345

Fenntartható mobilitás**Az Európai Parlament 2007. július 12-i állásfoglalása: Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára (2006/2227(INI))**

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság által a Tanácshoz és az Európai Parlamenthez intézett, „Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára – Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei felülvizsgálata” című közleményére (COM(2006)0314),
 - tekintettel a finn elnökség által a Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvéről összeállított szintézisre, amely tükrözi a Közlekedési Tanács 2006. október 12-i ülésén elhangzottakat (tanácsi szám: 13847/06 TRANS 257),
 - tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére és az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság véleményére (A6-0190/2007),
- A. mivel az érdekeltek bevonásával lezajlott széles körű egyeztetést követően megjelent a Bizottság említett közleménye; mivel naprakész megközelítésen alapszik, összhangban van a lisszaboni célokkal és a fenntartható európai fejlődés keretébe illeszkedik;
- B. mivel a Parlament elismeri az európai közlekedési politika különböző területein elért eddigi eredményeket, és hangsúlyozza a további erőfeszítések fontosságát, nevezetesen:
- a közlekedési belső piac létrehozása az infrastruktúra-hálózat összekapcsolása, az átjárhatóság elősegítését célzó szakpolitikák, a határok szükséges átjárhatóságának megteremtésével az ehhez a piachoz való hozzáférés biztosítása, valamint a legkülső régiók és az EU külső határaival szomszédos országok földrajzi helyzetéből eredő hátrányok csökkentését célzó egyedi intézkedések alkalmazása révén,