

2009. április 22., szerda

A TEN-T politika jövőjéről szóló zöld könyv

P6_TA(2009)0258

Az Európai Parlament 2009. április 22-i állásfoglalása a TEN-T hálózat jövőjéről szóló zöld könyvről (2008/2218(INI))

(2010/C 184 E/07)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a 2009. február 4-i „Zöld könyv a területi kohézióról: TEN-T: Szakpolitikai felülvizsgálat” című bizottsági közleményre (COM(2009)0044),
- tekintettel az európai gazdasági fellendülés tervéről szóló, 2008. november 26-i bizottsági közleményre (COM(2008)0800),
- tekintettel a Tanácsnak a szállítmányozás környezetbarátá tételéről hozott következtetéseire, ahogyan azokat a Közlekedési, Távközlési és Energiaügyi Tanács 2008. december 8–9-i ülésén elfogadta,
- tekintettel a „Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára – Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei felülvizsgálata” című 2006. június 22-i bizottsági közleményre (COM(2006)0314),
- tekintettel a 2008. január 23-i, a „2020-ra 20-20 % – Az éghajlatváltozásból származó lehetőségek Európa számára” című bizottsági közleményre (COM(2008)0030),
- tekintettel a 2007. október 18-i, „A teherfuvarozási logisztikáról szóló cselekvési terv” című bizottsági közleményre (COM(2007)0607),
- tekintettel a 2008. május 14-i, a 2007–2013-as programozási időszakra vonatkozó kohéziós politikai stratégiákról és programokról folytatott tárgyalások eredményeiről szóló bizottsági közleményre (COM(2008)0301),
- tekintettel a 2009. január 20-i, a transzeurópai közlekedési hálózat iránymutatásainak 2004–2005 között történt végrehajtásáról szóló bizottsági jelentésre (COM(2009)0005),
- tekintettel a lisszaboni stratégiáról szóló 2009. március 11-i állásfoglalására ⁽¹⁾,
- tekintettel az „Európai teherszállítási politika: a fenntartható mobilitás kulcsa” című, 2007. szeptember 5-i állásfoglalására ⁽²⁾,
- tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
- tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére és a Regionális Fejlesztési Bizottság véleményére (A6-0224/2009),

⁽¹⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2009)0120.

⁽²⁾ HL C 187. E, 2008.7.24., 154. o.

2009. április 22., szerda

- A. mivel a TEN-T politika politikai meghatározása – ahogyan ezt a transeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozat ⁽¹⁾, illetve a transeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló 1692/96/EK határozat módosításáról szóló, 2004. április 29-i 884/2004/EK európai parlamenti és tanácsi határozat ⁽²⁾ ismerteti – egy 30, főként nemzeti érdekek ihlette, elsőbbséget élvező projektet tartalmazó „kívánságlistát” eredményezett,
- B. mivel javítani kell a vasúti és tengeri teherszállítás közötti teherszállításához viszonyított külső versenyképességét az autópályák, a tengeri útvonalak és a vasúti teherszállítási folyosók kiegyensúlyozott igénybevétele érdekében,
- C. mivel a 30 elsőbbséget élvező projekt nyomán a Bizottság a 2007–2013-as pénzügyi keretből 20 000 000 000 eurós támogatást javasolt a transeurópai közlekedési hálózat egészére, amely végül a Tanács nyomatékos kérésére 8 000 000 000 euróra csökkent, amelyből csak 5 300 000 000 euró jut az elsőbbségi projektek megvalósítására,
- D. mivel az Európai Unió köztudottan képtelen megfelelni a TEN-T hálózatok finanszírozása tekintetében a transeurópai közlekedési és energiahálózatok területén történő közösségi pénzügyi támogatás nyújtásának általános szabályairól szóló, 2007. június 20-i 680/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben ⁽³⁾ lefektetett szabályoknak, ami bizonytalanságot kelt a projektek finanszírozásának tervezése terén,
- E. mivel meg kell erősíteni a Bizottság azon képességét, hogy folytassa azokat a főbb, határokon átnyúló projekteket – különösen a vasúti ágazatban –, amelyek az érintett tagállamok között folyamatos és szorosabb együttműködést igényelnek, finanszírozásuk több évre kiterjed és időben túlnyúlnak a többéves pénzügyi kereten,
- F. mivel a fent említett, 2008. május 14-i bizottsági közleményhez csatolt mellékletek szerint a közlekedési projektekre szánt előirányzatok 49 %-át utakra, 31 %-át vasutakra és 9 %-át városi közlekedésre fordítják, ám az nem derül ki egyértelműen, hogy mely konkrét projekteket társfinanszírozzák,
1. elismeri, hogy az uniós szállítási infrastruktúrapolitika kidolgozására irányuló első erőfeszítéseknek – az Európai Iparosok Kerekasztala (ERT) során „hiányzó kötelékek” ihletése mellett – „A közös közlekedési politika fejlődésének jövője” című, 1992. december 2-i bizottsági közlemény adott lendületet, „a gazdasági növekedés, versenyképesség és foglalkoztatás megvalósításával” indokolva ezt, a próbálkozásokat helyes útra pedig Karel Van Miert egykori közlekedési biztos terelte; megjegyzi, hogy a közösségi pénzügyi támogatás transeurópai hálózatok területén történő nyújtásának általános szabályairól szóló, 1995. szeptember 18-i 2236/95/EK tanácsi rendelet ⁽⁴⁾ és a 884/2004/EK határozat a fent említett célok elérésére törekedett; továbbá felhívja a figyelmet arra, hogy Loyola de Palacio alelnök, energia- és közlekedésügyi biztos is ösztönözte e politikát;
2. úgy véli, hogy a TEN-T koordinátorok jelentései a további koordinációhoz és a legfontosabb projektek közül kiválasztott korlátozott számú projekt integrálásához szolgálnak érdekes példát; ezért kéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy folytassák a már futó elsőbbségi projektek megerősítésére irányuló erőfeszítéseiket; úgy véli, hogy a közép- és hosszú távú beruházásokat folytatni kell a teljes hálózat kiépítése céljából;
3. üdvözli a fent említett, 2009. február 4-i bizottsági közlemény korai előterjesztését, amelynek célja az EU szállítási infrastruktúrája, illetve a TEN-T politika alapos felülvizsgálata a szállítás, a határokon átnyúló mobilitás, a pénzügyek, a gazdaság, a szociális helyzet, a biztonság és a környezetvédelem terén felmerülő jelenlegi és jövőbeni kihívások tükrében;

⁽¹⁾ HL L 15., 1997.1.17., 1. o.

⁽²⁾ HL L 167., 2004.4.30., 1. o.

⁽³⁾ HL L 162., 2007.6.22., 1. o.

⁽⁴⁾ HL L 228., 1995.9.23., 1. o.

2009. április 22., szerda

4. e tekintetben nem látja értelmét a „TEN-T fogalmi pillér” homályos fogalma bevezetésének, mivel az túlterhelné a prioritási listát; úgy véli, hogy a Bizottság kifejezett célkitűzése ellenére egy kifejezetten fogalmiként megjelenő pillér nem képes javítani a TEN-T politika hitelességét, amely sokkal inkább konkrét projektek kidolgozásával érhető el;
5. ezért egyetért azzal, hogy egységesebb és integráltabb hálózati szemléletet kell kialakítani, amely az utas- és teherszállítás által támasztott, intermodális kapcsolatok iránti igényt tükrözi; ezért hangsúlyozza, hogy elsőbbséget kell tulajdonítani a vasútnak, a kikötőknek, a fenntartható tengeri és belvízi utaknak és hátszági összeköttetéseknek vagy az új tagállamokkal és azokon belül létrejövő infrastrukturális kapcsolatokban található, a különböző közlekedési módokat összekapcsoló csomópontoknak, és hogy különös figyelmet kell fordítani a határokon átnyúló közlekedési útvonalakra, valamint a repülőtereket és a tengeri kikötőket nagyobb mértékben integrálni kell a transzeurópai hálózatokba; hangsúlyozza, hogy figyelmet kell fordítani a polgári közlekedés és a teherszállítás eltérő, ám egymást kiegészítő igényeire; javasolja a tagállamoknak és a regionális hatóságoknak, hogy javítsák a közbelső állomások és a helyi összekapcsolódások TEN-T-hez való kapcsolatát a peremhelyzetből adódó költségek minimálisra csökkentése érdekében;
6. kéri a Bizottságot, hogy kiemelten támogassa azokat az elsőbbségi projekteket, amelyek keretében intermodális csatlakozásokat és kölcsönösen következetesen átjárható rendszereket magában foglaló, több tagállamon áthaladó útvonalak létesülnek; hangsúlyozza, hogy a gazdasági térségeknek ezen elsőbbségi projektek mentén történő összekapcsolása nemzeti feladat;
7. örömmel veszi tudomásul, hogy a környezetkímélő közlekedési formák a listára került elsőbbségi projektek aránytalanul nagy részét teszik ki; ezzel összefüggésben kéri a Bizottságot, hogy biztosítsa ezen arány fenntartását a jövőben is, amikor a projektek végrehajtására kerül a sor;
8. hangsúlyozza, hogy az európai infrastrukturális politikába be kell építeni az éghajlatvédelmet és valamennyi közlekedési mód fenntartható fejlesztését annak érdekében, hogy megfeleljen a CO₂-kibocsátás csökkentésére irányuló uniós célkitűzéseknek;
9. kéri a Bizottságot, hogy biztassa arra a tagállamokat, hogy a TEN-T projektekkel kapcsolatos döntéshozatali és tervezési folyamatokba építsék be az olyan európai környezetvédelmi jogszabályokat, mint a Natura 2000, a SEA, a levegőminőségi irányelv, a vízügyi keretirányelv, a madarakról és az élőhelyekről szóló irányelvek, valamint az Európai Környezetvédelmi Ügynökség által elkészítendő, a közlekedésre és a környezetre vonatkozó mutatókat tartalmazó TERM-jelentések (közlekedési és környezeti jelentéstételi mechanizmus);
10. sürgeti a Bizottságot, hogy csökkentse minimálisra a közös érdekre vonatkozó nyilatkozatokhoz és a környezetvédelmi jogszabályok alkalmazásához kapcsolódó, nem érthető vagy ellentmondásos rendelkezések számát; ezenkívül úgy véli, hogy a TEN-T státusz projekteknek történő megadása után a tagállamoknak nem szabad visszaélniük a (9) bekezdésben említett európai jogszabályokkal a TEN-T projektek megvalósításának blokkolása érdekében;
11. kéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy az európai szállítási infrastruktúrára vonatkozó politika szempontjából számottevő tényezőként vegye figyelembe az olyan új fejleményeket, mint a pénzügyi világválság, a demográfiai változások, az EU bővülése, az új szomszédos országok, valamint a keleti és mediterrán országokkal való élénk kapcsolatok;
12. hangsúlyozza – különösen a gazdasági válság jellemezte jelenlegi helyzetben –, hogy a TEN-T fejlesztése és az európai uniós közlekedés integrálása a szomszédos országok közlekedésével a legmegbízhatóbb módja annak, hogy biztosítsuk az Unióban a belső piac és a társadalmi kohézió hosszú távú fenntarthatóságát;
13. kéri a Bizottságot, hogy tegyen fokozottabb erőfeszítéseket a területfejlesztés (az Európai Unió területfejlesztési menetrendje, valamint a területi kohézió elve) és a közlekedéspolitikai tervezés európai összehangolásának javítására a régiók elérhetőségének a régiók közötti hálózatok fejlesztése révén történő javítása figyelembe vételével; megjegyzi, hogy tekintetbe kell venni a hegyvidéki, partvidéki vagy szigeteken fekvő, központi, periférikus, és más jellegű, határ menti területek közötti óriási különbségeket, valamint a városi mobilitási rendszerek a TEN-T-be való jobb integrálásának szükségességét;
14. kéri a bizottságot, hogy különösképp helyezze előtérbe a fő vasúti, közúti és belvízi útvonalakra vonatkozó kulcsfontosságú projekteket annak érdekében, hogy biztosítsa az új tagállamokkal és a harmadik országokkal való határokon átnyúló összeköttetéseket;

2009. április 22., szerda

15. ezzel összefüggésben azt javasolja, hogy az Európai Területfejlesztési Tervet (ETFT) használják a tervezés alapjaként, és az Európai Területrendezési Megfigyelő Hálózat (ESPON) által elkészített, rendelkezésre álló tanulmányokat használják a közlekedésfejlesztésre vonatkozó tudományos, tervezésközpontú háttér-információkként;

16. hangsúlyozza, hogy mind a lisszaboni stratégia, mind a fellendülési terv céljait fel kell használni a TEN-T-politikák kidolgozása során, hiszen az e politikák nyújtotta mobilitás, hozzáférhetőség és logisztika kulcsfontosságú az EU versenyképessége és a területi kohézió szempontjából;

17. kéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy a zöld folyosók, vasúti teherszállítási hálózatok, az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS) folyosói, a tengeri gyorsforgalmi utak, pl. a rövid távú tengeri szállításra használt útvonalak, a korlátozott kapacitású, meglévő belvízi útvonalak vagy az elégtelen kapacitással rendelkező zsilipek, szárazföldi kikötők, logisztikai platformok, városi közlekedési csomópontok, a TEN-T hálózatnak az európai szomszédságpolitika országaira való tervezett kibővítésének valamint a keleti és mediterrán országoknak egy intermodális TEN-T koncepcióba való integrálásával dolgozzanak ki egy kevésbé környezetkárosító, kisebb olajfogyasztással járó és biztonságosabb szállítási módok igénybe vétele érdekében tervezett fellépéseken alapuló, a különböző közlekedési módozatokat összekapcsoló TEN-T koncepciót; ezen túlmenően kéri, hogy biztosítsák a jelenlegi és a jövőbeni TEN-T keretrendszer és a vasúti teherszállítási folyosókra vonatkozó jogalkotási javaslatok egységességét;

18. megjegyzi, hogy a legutóbbi kutatások szerint az európai infrastrukturális alapok mindössze 1 %-át fordították eddig belvízi útvonalakra; úgy véli, hogy elegendő európai támogatásra van szükség az európai belvízi infrastruktúra fejlesztéséhez annak érdekében, hogy ki lehessen használni a belvízi hajózás mint fenntartható és megbízható közlekedési mód teljes potenciálját;

19. kéri a Bizottságot, hogy a hálózat hatékonyságának növelése és a szállítás meggyorsítása érdekében törekedjen a vasúti teherszállítás intenzívebb bővülésének biztosítására;

20. ezzel kapcsolatban üdvözlö a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló bizottsági javaslatot (COM(2008)0852) és a fent említett, 2007. október 18-i bizottsági közleményt;

21. hangsúlyozza az intermodális szállítás területén az információmegosztás lehetővé tételének fontosságát, az immateriális és a materiális infrastruktúrák (informatikai hálózatok, pl. ERTMS/RIS/ITS/SESAR/Galileo) közötti kapcsolatok előmozdítása és támogatása, az interoperabilitás javítása, a gördülőállomány (vonatokra telepített ERTMS hardver és szoftverállomány, továbbá a tehervagonok zajcsökkentésének) javítása, a zöld logisztika, a különböző közlekedési módozatokat összekapcsoló csatlakozások és csomópontok, a decentralizált, háztól-házig tartó szállítási szolgáltatások, valamint a mobilitásirányítás előmozdítása érdekében;

22. hangsúlyozza annak fontosságát, hogy harmonizált és szabványos intelligens közlekedési rendszereket fejlesszenek ki a TEN-T hálózat számára annak érdekében, hogy hatékonyabb, gördülékenyebb, biztonságosabb és környezetkímélőbb közlekedési irányítással rendelkezünk;

23. javasolja, hogy javítsák a TEN-T végrehajtását azáltal, hogy a TENtec információs rendszerhez hasonló rendszerek révén biztosítják az információhoz való jobb hozzáférést, létrehozva egy, a küszöbértékek meghatározását és a legjobban bevált gyakorlati megoldások cseréjét magában foglaló nyílt koordinációs módszert;

24. kiemeli, hogy a TEN-T projektekben már működő infrastruktúra hatékonyságát mielőbb fokozni kell – különösen azokban az esetekben, ahol az ilyen projektek végrehajtása már elkezdődött –, hogy a folyosók már rövid távon életképesebbek és hatékonyabbak legyenek, ahelyett, hogy ölbe tett kézzel várjuk az e folyosókra irányuló hosszú távú óriásprojektek megvalósulását;

25. támogatja a a zöld könyvben a „TEN-T kialakítására javasolt 3. változatot”, vagyis azt a kétrétegű megközelítést, amelyet a jelenlegi TEN-T térképekre épülő átfogó hálózat, és egy „maghálózatot” alkot, mely utóbbi még meghatározásra vár, és elsősorban vasúti, fenntartható vízi útvonalakat és kikötőket, valamint a logisztikai központokkal való összekapcsolásukat foglalja magában;

26. támogatja a „maghálózat” koncepcióját, amely egy földrajzi pillérből és egy fogalmi pillérből áll, ahol is a „fogalmi pillér” olyan kritériumokat és célokat tartalmaz, amely lehetővé teszi, hogy a projekteket, folyosókat és a hálózat részeit időbeli rugalmassággal lehessen meghatározni, és ne mereven, a költségvetési időszak elején a teljes időszakra vonatkozóan; úgy véli, hogy lehetővé kell tenni a TEN-T rugalmas kibővítését a költségvetési időszak során annak érdekében, hogy alkalmazkodni tudjanak a változó piaci feltételekhez;

2009. április 22., szerda

27. elismeri, hogy a tagállamok – regionális és helyi hatóságaikkal, a civil társadalom és a helyi lakosság érdekelt feleivel egyeztetve – kulcsszerepet játszanak a szállítási infrastruktúrával kapcsolatos döntéshozatalban, tervezésben és finanszírozásban, beleértve a határokon átnyúló európai szintű koordinációt és együttműködést; kéri a Tanácsot, hogy teremtsen nagyobb összhangot a TEN-T projektekre irányuló felhívásai és az ezekkel kapcsolatos költségvetési döntései között; figyelembe véve az EU pénzügyi keretének féldős felülvizsgálatát, valamint tekintettel az EU fellendülési tervének jelenleg folyó vitájára, kéri a tagállamokat, hogy megfelelően – az eddig létrehozott uniós politikák alapján prioritásként – vegyék figyelembe a TEN-T hálózat részét képező közlekedési infrastruktúrákhoz szükséges pénzügyi támogatás kérdését;

28. teljes mértékben egyetért azzal a közösségi céllal, hogy csökkenteni kell az adminisztratív terheket, és ennek érdekében határozottan bátorítja a Bizottságot, hogy a bürokrácia további csökkentése érdekében vizsgálja felül a TEN-T prioritást élvező projektjeinek pénzügyi keretét;

29. kéri a tagállamokat és a Bizottságot, hogy erősítsék meg az együttműködést a nemzeti szinten folytatott politikák területén annak érdekében, hogy az EK-Szerződés 154. és 155. cikkének megfelelően konzisztenssé tegyék a TEN-T program társfinanszírozását és megvalósítását;

30. e tekintetben hangsúlyozza, hogy a pénzügyi válság még inkább megköveteli az Európai Uniótól, a tagállamoktól és a régióktól, hogy a szállítási infrastruktúrával kapcsolatos projektekre vonatkozó döntéseiket megbízható költség-haszon elemzések, a fenntarthatóság és a határokon átívelő európai együttműködések nyújtotta hozzáadott érték kritériumai alapján hozzák meg;

31. megjegyzi azonban, hogy a közlekedési infrastruktúrába való beruházás a gazdasági és pénzügyi válság kezelésének egyik kulcsterülete, ezért kéri a Bizottságot, hogy gyorsítsa fel a TEN-T-hez kapcsolódó és a Strukturális és/vagy Kohéziós Alapból finanszírozott infrastrukturális projekteket; kéri a tagállamokat, hogy ezt a szemléletmódot figyelembe véve értékeljék újra beruházási prioritásaikat annak érdekében, hogy felgyorsítsák a felelősségük alá tartozó TEN-T projekteket, különösen a határokon átnyúló szakaszokon;

32. emlékezteti a Bizottságot, hogy a szállítási infrastruktúrával kapcsolatos projekteknek a TEN-T keretében, a kohéziós és regionális alapok, valamint az EBB által történő társfinanszírozása az alábbi feltételeknek kell, hogy megfeleljen: gazdasági életképesség, a fokozott versenyképesség, az egységes piac elősegítése, a környezeti fenntarthatóság, átláthatóság az adófizetők számára és a polgárok bevonása (partnerség elve); hangsúlyozza e tekintetben annak fontosságát, hogy fejlesszék a köz- és magánszféra közötti partnerségeket a TEN-T projektek finanszírozása terén, és hogy rugalmas megoldásokat találjanak az ilyen nagyságrendű munkálatok során felmerülő problémákra (földrajzi, technikai nehézségek, a közvélemény tiltakozása stb.);

33. ezzel kapcsolatosan annak biztosítását kéri a Bizottságtól, hogy az EU pénzügyi programjai keretében értékelt projektek vegyék figyelembe az egyéb – uniós alapok által nem támogatott – szükséges beruházásokhoz adott nemzeti finanszírozásra gyakorolt lehetséges hatásaikat; nevezetesen úgy véli, hogy a tagállamok által az uniós támogatásban részesülő projektek kiegészítésére felhasznált előirányzatokat nem kellene bekötő útvonalak fenntartása vagy az azokba való beruházás árán kihelyezni; ennél fogva úgy véli, hogy a projekteket inkább – legalább részben – az alapján kellene megtervezni és értékelni, hogy mennyire képesek beépíteni (és nem figyelmen kívül hagyni) a szükséges kiegészítő bekötőút-infrastruktúra fejlesztését és karbantartását;

34. hangsúlyozza az európai légi közlekedési piac az Egységes Európai Égbolt II csomag, valamint a javasolt, „teljes légi közlekedési rendszert előnyben részesítő megközelítés” keretében gyorsan növekvő beruházási igényeit; ezért kéri a Bizottságot, hogy a TEN-T költségvetési keretének felülvizsgálatakor fontolja meg a repülőterek, valamint a légiforgalmi szolgáltatás és a léginavigációs szolgálatok (ATM/ANS) számára rendelkezésre álló finanszírozás növelését;

35. megjegyzi, hogy mélyrehatóbb kutatásra van szükség a szállítási infrastruktúra finanszírozása terén folytatott leginkább bevált és leghatékonyabb gyakorlatok, valamint ezek versenyképességre és a mennyiségi és minőségi szempontú foglalkoztatásra gyakorolt pozitív hatásai tekintetében, valamint e gyakorlatok továbbfejlesztésére, beleértve a köz- és magánszféra közötti partnerségek vonatkozásában e területen gyűjtött tapasztalatokat, ahogy ezek elemzése a Bizottság jelenlegi tanulmányaiban már meg is jelenik;

36. hangsúlyozza, hogy munkacsoportot kellene létrehozni a TEN-T Végrehajtó Ügynökségén belül annak érdekében, hogy növeljék a köz- és magánszféra közötti partnerségek felhasználását egyes elsődleges fontosságú projektek vagy szakaszok finanszírozása érdekében, és hogy terjesszék a megoldásokat mint legjobban bevált gyakorlatokat;

2009. április 22., szerda

37. hangsúlyozza, hogy a köz- és magánszféra közötti partnerségekre és az Európai Befektetési Bankra való fokozott hagyatkozás nem lehet a többgenerációs periódus alatt megtérülő nagyszabású projektekre adott költségvetési támogatások jelentős részének helyettesítője;
38. támogatja azt, hogy a tagállamok a 2009–2010-es pénzügyi terv féldícs felülvizsgálata kapcsán gondolják újra a TEN-T költségvetését az egyéb projektek és az azokkal együtt járó vasúti és vízi útvonalak fejlesztésére irányuló törekvések drasztikus leépítésének visszafordítása tekintetében;
39. hangsúlyozza, hogy a kölcsönökből fakadó tőkeáttételi hatás növelése érdekében az útdíjakból befolyó jövedelem egy bizonyos százalékát a TEN-T projektek finanszírozására kellene fordítani;
40. kéri a Bizottságot, hogy tegyen közzé kiválasztott példákat azokról a határon átnyúló regionális vasúti összeköttetésekről, amelyeket felszámoltak vagy használaton kívül helyeztek, különös előnyben részesítve azokat, amelyek összekapcsolódhatnak a TEN-T-vel,
41. kéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy tekintsék az Eurovelo-hálózatot és a Vasfüggöny-útvonalat úgy, mint lehetőségeket a határokon átnyúló európai kerékpár-infrastruktúra hálózatának népszerűsítésére, támogatva a környezetbarát közlekedést és a fenntartható turizmust;
42. kéri a Bizottságot, hogy a teljes TEN vasúthálózat versenyképességének fokozása érdekében – mandátumának lejártáig – tegyen jogalkotási kezdeményezésre irányuló javaslatot a belföldi vasúti személyszállítási piac 2012. január 1-től kezdődő megnyitására;
43. sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a határ menti szakaszokon lassan halad az elsőbbségi projektek végrehajtása, különös tekintettel a Pireneusokra, amely alapvető fontosságú az Ibériai-félsziget és Franciaország számára;
44. arra biztatja a Bizottságot, hogy továbbra is vonja be a Parlamentet és az Európai Tanácsot (több)éves javaslataiba és a TEN-T projektek társfinanszírozásának meghatározására irányuló döntésekbe;
45. kéri a Bizottságot, hogy rendszeresen, de legalább évenként egyszer tegyen jelentést az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak minden elsődleges fontosságú projektre vonatkozóan minden egyes projekt aktuális állásáról, a projekt költségeinek megbízhatóságáról, az egyes projektek megvalósíthatóságáról és a projekt végrehajtásának időzítéséről;
46. kéri a Bizottságot és az EBB-t, hogy nyújtsanak be éves listát a Parlamentnek és a Tanácsnak a specifikus, társfinanszírozott projektekről a regionális, kohéziós és EBB-társfinanszírozású TEN-T projektek esetén, ahogy az a TEN-T társfinanszírozás esetében már működik;
47. hangsúlyozza, hogy ökológiai és gazdasági szempontból számos esetben csak az olyan multimodális közlekedési rendszerek életképesek és fenntarthatóak a jövőben is, amelyek egy adott szállítási útvonalon lehetővé teszik a különböző közlekedési eszközök használatát;
48. hangsúlyozza, hogy az újonnan kibővített schengeni térségben a Nyugat- és Kelet-Európa közötti közlekedési infrastruktúra rendkívül nagy jelentőséggel bír a gazdasági növekedés lehetősége szempontjából, különösen az ehhez kapcsolódó új tagállamokban; felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy Kelet- és Nyugat-Európa között építsék ki és támogassák a nemzetközi közúti és vasúti összeköttetéseket, és a helyi, regionális és nemzeti hatóságokkal együttműködésben végrehajtott egyedi cselekvési programon keresztül támogassa különösen a határokon átnyúló közlekedési infrastruktúrát; ugyancsak rámutat arra, hogy a TEN-T hálózatok és a harmadik országok közlekedési hálózatai közötti összeköttetések javításával különösen javulni fog a határ menti területek helyzete, továbbá ez hozzáadott értéket teremt a régiók közötti együttműködés és az egész EU számára;
49. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.