

2008. július 9., szerda

1. úgy véli, hogy a nemzeti vagyonalapok miatt eddig nem keletkezett zavar a tőkepiacokon, de szerkezetük, méretük és gyors növekedésük indokoltá teszi, hogy szerepük és hatásuk gondos vizsgálat tárgyát képezze; elismeri, hogy az alapok által alkalmazott, átláthatósággal és irányítással kapcsolatos megközelítések különbözőek;
2. aggodalmát fejezi ki amiatt, hogy egyes nemzeti vagyonalapok átláthatóságának hiánya megakadályozhatja, hogy szerkezetük és motivációjuk megfelelően megismerhető legyen; kéri a Bizottságot, hogy ismerje el, hogy az átláthatóság és a nyilvános tájékoztatás alapvető elvei a valóban azonos versenyfeltételek biztosításának és a piacok zökkenőmentes működésének általában;
3. üdvözli a Bizottság közleményét, amely megerősíti a nyitott piacok fontosságát és a Bizottság átfogó megoldás megtalálására irányuló elkötelezettségét; tudomásul veszi az átláthatóság fokozására és az irányítás fejlesztésére irányuló, nemzeti szinten és nemzetközi fórumokon megjelenő különböző kezdeményezéseket, és kéri a Bizottságot, hogy szorosan működjön együtt az IMF-fel és az OECD-vel a globális magatartási kódex kidolgozásában;
4. mindazonáltal úgy véli, hogy a bizottsági közlemény csupán első lépésnek tekintendő, ezért kéri a Bizottságot, hogy ellenőrizze a nemzeti vagyonalapokat és tegyen eleget koordinátori szerepének annak biztosítására, hogy a nemzeti kezdeményezések ne kerüljenek ellentmondásba a befektetések iránti nyitottsággal, vagy ne veszélyeztessék az Európai Unió globális piacokon elfoglalt helyzetét;
5. kéri a Bizottságot, hogy végezzen elemzést az Európai Unió rendelkezésére álló, az EK-szerződés rendelkezései és meglévő jogszabályok által biztosított eszközökről – mint az átláthatósági követelmények, szavazati jogok, részvényesek jogai és aranyrészvények –, melyek lehetővé teszik a reagálást a nemzeti vagyonalapokból történő támogatás miatt felmerülő tulajdonosi problémák esetén;
6. kéri a Tanácsot és a Bizottságot, hogy értékelje, mennyi mozgásteret enged az EUMSz. 64. és 65. cikke az uniós intézményeknek, annak érdekében, hogy megbizonyosodjon az EU-szintű összehangolt fellépés lehetőségeiről, amely alapvető fontossággal bír az EU érdekeinek és a belső piac zökkenőmentes működésének szempontjából; kéri a Bizottságot, hogy készítsen listát azokról az ágazatokról, amelyek a közrendről szóló 65. cikk rendelkezéseinek hatálya alá eshetnek;
7. kéri a Tanácsot és a Bizottságot, hogy készítsen mélyreható elemzést a globális pénzügyi piacok működéséről, valamint a globális kezdeményezéseket figyelembe véve dolgozzon ki szilárd uniós elképzelést arról, hogy milyen elveknek és szabályoknak kellene irányítani a piacokat, és támogassa ezt az elképzelést; azon a véleményen van, hogy az efféle közös álláspont erősítené az EU helyzetét a nemzetközi fórumokon; kéri a Bizottságot, hogy adott esetben alkalmazza a kölcsönösség elvét;
8. aggodalmát fejezi ki az olajárak és azoknak az euró/dollár árfolyamra gyakorolt hatása miatt, mivel az olajon szerzett nyereség gyakran nemzeti vagyonalapokon keresztül kerül újra befektetésre euróban denominált eszközökbe és általában az euróövezet piacain;
9. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.

A városi mobilitás új kultúrája felé

P6_TA(2008)0356

Az Európai Parlament 2008.július 9-i állásfoglalása „A városi mobilitás új kultúrája felé” című témáról (2008/2041(INI))

(2009/C 294 E/10)

Az Európai Parlament,

— tekintettel „A városi mobilitás új kultúrája felé” című zöld könyvre (COM(2007)0551),

— tekintettel „Az Európai közlekedéspolitika 2010-ig: ideje dönteni” című fehér könyvre (COM(2001)0370),

2008. július 9., szerda

- tekintettel a „Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára: Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei felülvizsgálata” című bizottsági közleményre (COM(2006)0314),
- tekintettel az „Európa biztonságosabb, tisztább és hatékonyabb mobilitása felé: Az első „Intelligens autó” jelentés” című bizottsági közleményre (COM(2007)0541),
- tekintettel „A 21. századi versenyképes autóiipari szabályozási keret – A Bizottság álláspontja a CARS 21 magas szintű csoport zárójelentésével kapcsolatban – Hozzájárulás az EU növekedési és foglalkoztatási stratégiájához” című bizottsági közleményre (COM(2007)0022),
- tekintettel „Az „Intelligens autó” kezdeményezés. „A gépjárművek intelligenciájának, biztonságának és tisztaságának fokozása érdekében alkalmazott információs és kommunikációs technológiákkal kapcsolatos ismeretterjesztés” című bizottsági közleményre” (COM(2006)0059),
- tekintettel az „Európai teher szállítási logisztika: a fenntartható mobilitás kulcsa” című bizottsági közleményre (COM(2006)0336),
- tekintettel „A teherfuvarozási logisztikáról szóló cselekvési terv” című bizottsági közleményre (COM(2007)0607),
- tekintettel „A városi környezetre vonatkozó tematikus stratégiáról” szóló bizottsági közleményre (COM(2005)0718),
- tekintettel a strukturális alapokról és a kohéziós alapról, illetve a 7. kutatási keretprogramról szóló bizottsági javaslatokra és iránymutatásokra, valamint európai parlamenti véleményekre,
- tekintettel a tiszta és energiatakarékos közúti járművek használatának előmozdításáról szóló európai parlamenti és a tanácsi irányelvre vonatkozó átdolgozott javaslatra (COM(2007)0817),
- tekintettel „A 2008. évi tavaszi Európai Tanácshoz való hozzájárulásról a lisszaboni stratégia kapcsán” című, 2008.február 20-i állásfoglalására ⁽¹⁾),
- tekintettel a „Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára” című, 2007.július 12-i állásfoglalására ⁽²⁾),
- tekintettel a „CARS 21: versenyképes autóiipari szabályozási keret” című, 2008.január 15-i állásfoglalására ⁽³⁾),
- tekintettel az „Európai teher szállítási logisztika – a fenntartható mobilitás kulcsa” című témához fűzött, 2007.szeptember 5-i állásfoglalására ⁽⁴⁾),
- tekintettel „A városi környezetre vonatkozó tematikus stratégiáról” szóló, 2006.szeptember 26-i állásfoglalására ⁽⁵⁾),
- tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság városi mobilitásról szóló véleményére,
- tekintettel eljárási szabályzatának 45. cikkére,
- tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére, valamint a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság és a Regionális Fejlesztési Bizottság véleményére (A6-0252/2008),

⁽¹⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2008)0057.

⁽²⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2007)0345.

⁽³⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2008)0007.

⁽⁴⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2007)0375.

⁽⁵⁾ HL C 306 E, 2006.12.15., 182. o.

2008. július 9., szerda

- A. mivel a városi központok (a városok és a környező régiók) sok szempontból fontos szerepet töltenek be az uniós polgárok életében; mivel a városi központok eltérő méretük és felépítésük ellenére a városi mobilitás következményeként hasonló problémákkal és kihívásokkal szembesülnek a szennyezés, a forgalmi torlódás, a zaj és a közúti biztonság tekintetében;
- B. mivel a városokban sürgősen újfajta gondolkodásra és innovatív elképzelésekre van szükség a mobilitással kapcsolatban, tekintettel arra, hogy a városi közlekedés jelentősen hozzájárul az éghajlatváltozáshoz, a szennyezéshez és egyéb környezeti problémákhoz, valamint az ezekből következően a városi lakosság életminőségére és egészségére gyakorolt negatív hatásokhoz; mivel ezeket a problémákat kezelni kell az éghajlatváltozás és más környezeti problémák elleni küzdelemre vonatkozó uniós stratégiák sikerének biztosításához;
- C. mivel megfelelő feladatmegosztást kell fenntartani az EU, illetve a városok és nagyvárosok között, amelynek keretében az EU-nak egyértelműen meghatározott szerepet kell betöltenie; mivel a jobb szabályozás, a szubszidiaritás és az arányosság elvével összhangban a városi mobilitás tekintetében kizárólag akkor kell közösségi fellépéshez folyamodni, ha ez egyértelműen uniós hozzáadott értékkel bír;
- D. mivel az uniós belső piac elveit a városi mobilitás terén is figyelembe kell venni;
- E. mivel az európai városok és nagyvárosok számára lehetővé kell tenni, hogy rugalmas eszközök széles köréből választhassanak, és ezáltal a politikák testre szabott kombinációját alakítsák ki annak érdekében, hogy mindenkor mobilitási problémáikra integrált, fenntartható, társadalmi szempontból hatékony, gazdasági szempontból pedig életképes megoldásokat találjanak; mivel a közlekedés valamennyi módjában és területén (gyalogosok, kerékpárosok, tömegközlekedés és magán személyszállítás, áruszállítás és szolgáltatások) jobb logisztikai megoldásokra, valamint fenntarthatóbb közlekedési módokra történő áttérésre kell törekedni a városközpontok jó megközelíthetősége és a városon belüli zökkenőmentes forgalomáramlás érdekében, ami rendkívül fontos a lakosok, a látogatók, az ingázók, az árutermelők és -szállítók, a szolgáltatók és főként a KKV-k számára; mivel különleges hangsúlyt kell fektetni a kiválasztott eszközök interoperabilitására, annak érdekében, hogy a hatóságok később képesek legyenek a közúti közlekedési szabályok városi területeken elkövetett megsértése elleni, határokon átnyúló fellépésre;
- F. mivel a városi közlekedésre vonatkozó európai politikának figyelembe kell vennie a gazdasági, társadalmi, területi és környezeti kohéziót; mivel különösen figyelembe kell venni az „új” tagállamok sajátos problémáit és körülményeit;
- G. mivel figyelembe kell venni a munkavállalók (ingázók), a mozgáskorlátozottak, a gyermekek (babakocsik) és a hátrányos szociális helyzetben lévők és az idősek különleges igényeit; mivel nem szabad elfelejtenni arról, hogy Európa lakosságának gyors előregedése demográfiai változásokhoz vezet, és új igényeket hoz létre a mobilitás tekintetében a társadalmakban;
- H. mivel nélkülözhetetlen új megközelítés elfogadása a városi területek stratégiai megtervezése tekintetében, az elkövetkező néhány évtizedben felmerülő környezeti, energetikai és mobilitási kihívások megelőzése érdekében;
- I. mivel a külső költségek belső költséggé alakítása fontos lépést jelent a közlekedési ágazat valós költségeinek kiszámítására irányuló cél elérése érdekében; mivel az áru fuvarozás és a személyszállítás között, illetve a különböző közlekedési módok között a tisztességes bánásmód biztosítása érdekében meg kell vizsgálni a fenntartható városi közlekedési koncepciók keresztámogatásának lehetőségét; mivel erőfeszítéseket kell tenni új finanszírozási eszközök kidolgozására, valamint a fenntartható városi mobilitási megoldások érdekében jobban és gyakrabban kell felhasználni a már meglévő olyan pénzügyi eszközöket, mint például a Strukturális és a Kohéziós Alapok;

Az Európai Unió szerepe

1. üdvözlő és megfelelő vitaalapot tekint a fent említett zöld könyvet; üdvözlő továbbá, hogy az érintettek széles körét bevonták a városi közlekedésre vonatkozó jövőbeni uniós politika véleményezésének illetve kialakításának folyamatába;

2008. július 9., szerda

2. szükségesnek tartja az EU felelősségi köreinek egyértelmű meghatározását, a szubszidiaritás és arányosság szerződésben lefektetett elveivel összhangban; elismeri azt az elvet, hogy a helyi hatóságok szabadon elfogadják saját mobilitási politikáikat, feltéve, hogy nem sértik meg a vonatkozó nemzeti és európai jogszabályokat; feltételezi ugyanakkor, hogy – a fent említett elveknek megfelelően – a tagállamok, a városok és nagyvárosok tudatában vannak a városi mobilitás jobb megszervezése és megtervezése tekintetében fennálló saját felelősségüknek; elismeri ugyanakkor, hogy a városi mobilitással kapcsolatos összehangolt, Közösségen belüli fellépés néhány területen egyértelműen hozzáadott értéket képviselhet;
3. úgy véli, hogy az Európai Uniónak – a környezetvédelemre és az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére vonatkozó uniós kötelezettségvállalások támogatása érdekében – meg kell határoznia a városi mobilitásra vonatkozó általános stratégiát, amely a személygépkocsik használata magas szintjének csökkentéséhez vezet,
4. úgy véli, hogy az alábbi területeken európai szintű fellépésre van szükség, és a következőkre kér fel:
- a városi mobilitásról szóló integrált összkoncepció kidolgozása, melyhez a nemzeti, regionális és helyi szereplők (önkormányzatok, polgárok, a gazdasági élet szereplői és az ipar képviselői) igazodhatnak; ennek a megközelítésnek az uniós belső piac fenntartható mobilitással kapcsolatos elvein kell alapulnia, és figyelembe kell vennie a városok életképességét, illetve a demográfiai hatásokat (városokból történő elvándorlás); kiemeli, hogy ennek egyértelműen arra kell ösztönöznie a városokat és városi területeket, hogy integrált és átfogó fenntartható városi mobilitási terveket hozzanak létre, hangsúlyt fektetve a hosszú távú várostervezésre és területrendezésre; e tekintetben felhívja a Bizottságot, hogy vizsgálja meg, hogyan kapcsolhatóak össze a fenntartható városi közlekedési tervek és a 100 000-nél több lakossal rendelkező városok EU társfinanszírozott közlekedési projectjei, illetve az uniós jogszabályok, és a balesetek számára, a szén-dioxid kibocsátásra, és a helyi gáz- és zajkibocsátás csökkentésére vonatkozó határozatok és célok;
 - megbízható és összehasonlítható adatok összeállítása és hatékony terjesztése a városi és elővárosi mobilitás valamennyi szempontjáról, a keretfeltételek (pl. demográfiai változások, gazdasági növekedés, éghajlatváltozás) jövőbeni változásainak figyelembe vételével;
 - a városi mobilitást közvetlenül vagy közvetetten érintő, jelenleg érvényes közösségi szabályok jegyzékbe foglalása, melynek során minden esetben meg kell vizsgálni a javítás és az egyszerűsítés lehetőségét;
 - a városi közlekedést, és különösen a tömegközlekedést érintő uniós szabályozás tagállamok általi végrehajtásának és alkalmazásának értékelése;
 - a zöld könyvben említett egyes problémák kezelésére irányuló helyi kezdeményezések (pl. útdíj felszámítása, zöld zónák, a tömegközlekedés biztonsága, a kerékpárosok védelme stb.) listája; reméli, hogy ez a lista képezheti e területeken a legjobb gyakorlatok cseréjének alapját;
 - a városközpontokhoz való hozzáféréssel kapcsolatos helyi intézkedések nyomon követése, új kereskedelmi akadályok elkerülése érdekében az uniós belső piacon;
 - a „városi mobilitás európai platformja” vagy bármely más hatékony fórum, amely a városi mobilitásra vonatkozó valamennyi adatot, legjobb gyakorlatot és politikai információt érthető módon fog egybe, hogy a polgárok és a politikai döntéshozók számára lehetővé váljon a városi mobilitási politikák kialakításához szükséges létfontosságú információkhoz való könnyű hozzáférés; hangsúlyozza, hogy a bürokrácia elkerülése érdekében egy ilyen platformnak a lehető legjobban kell a már meglévő adatbázisokra, forrásokra és intézményekre alapoznia;
 - a különböző szállítási módok külső költségeinek értékelése, illetve annak vizsgálata, hogy van-e lehetőség e külső költségek belső költséggé alakítására;
5. kéri a Bizottságot, hogy a városi rendszerek nemzeti akadályainak leküzdése érdekében működjön együtt a tagállamokkal, azonban ne tegyen javaslatot olyan uniós jogszabályra, amely korlátozhatná a mobilitással kapcsolatos problémák megoldásához szükséges helyi rugalmasságot;

2008. július 9., szerda

Jogi szabályozás

6. szükségesnek tartja, hogy az EU minden olyan politikai területen, melyen jogalkotási hatáskörrel rendelkezik (pl. költségvetési politika, környezetvédelmi politika, szociális és munkaerőpiaci politika, versenypolitika, iparpolitika, regionális és kohéziós politika, közlekedés- és közúti biztonsági politika és energiapolitika), vegye figyelembe a városi közlekedés különleges igényeit;

Szabványosítás és harmonizáció

7. kéri, hogy dolgozzanak ki speciális uniós szabályokat és/vagy iránymutatást az alábbiak szabványosítására és harmonizációjára:

- zöld zónák és útdíjak kialakítása és működtetése; úgy véli, hogy az ezen intézkedések bevezetésére vonatkozó döntést helyi szinten kell meghozni, figyelembe véve az egyes agglomerációk egyedi helyzetét;
- mivel az uniós belső piac elveinek értelmében különös figyelmet kell fordítani ezen intézkedések interoperabilitására, a szabad forgalomáramlás biztosítása, valamint annak elkerülése érdekében, hogy az egyes tagállamok egymástól eltérő kezdeményezéseket vezessenek be;
- a különböző személy- és áruszállítási módok interoperabilitásának technikai és szervezési követelményei; a fogyatékkal élők, az idősek, a kisgyermekesek és a kevésbé jómódúak mobilitása;
- a közlekedésbiztonság javítása a közösségi és a nemzeti szabályozás alapján;
- az uniós szintű alkalmazásokra érvényes intelligens közlekedési rendszerek (ITS) hozzáférhetősége és interoperabilitása;

A legjobb gyakorlatok terjesztése és kicserélése

8. kéri a legjobb gyakorlatok cseréjének előmozdítását célzó megfelelő intézkedések bevezetését, különös tekintettel az alábbiakra:

- a meglévő infrastruktúra használatának optimalizálása, például rugalmas úthasználati koncepciók révén,
- multimodális közlekedési és mobilitási megoldások elfogadása (közút, vasút, vízi közlekedés),
- integrált díjszabási és számlázási rendszerek, amelyek egyszerűsítik a különböző közlekedési módokhoz való hozzáférést és azok módközi használatát,
- testre szabott, fenntartható mobilitási tervek és ezeket alátámasztó intézkedések kidolgozása a területrendezés és várostervezés során („a rövid távolságok városa”), amely olyan eljárás, amelyben valamennyi érintett már a korai szakasztól fogva részt vesz,
- iránymutatásokat az ügynökségek közti együttműködést biztosítására a helyi és regionális önkormányzatok részlegei és a közhasznú társaságok közt a városi területeken belüli rendszerek tervezésekor;
- innovatív megoldások a hatékony teherszállításért, különös tekintettel a helyi áruszállításra a városokban, beleértve az „utolsó mérföld” megkönnyítését célzó, megbízható be- és kirakodási rendszereket,
- fenntartható közlekedési szolgáltatások a turisták mobilitásának biztosítása érdekében a városi és városkörnyéki területeken,
- környezettudatos közbeszerzési politikára vonatkozó iránymutatások,
- a helyi tömegközlekedés jobb megszervezése, hangsúlyt fektetve a hatékonyságra, a vonzerőre, a hozzáférhetőségre – tekintettel a fogyatékkal élő személyekre és a mozgáskorlátozottakra is –, valamint a biztonságra,

2008. július 9., szerda

- a fenntartható mobilitási láncok ösztönzése: gyaloglás–kerékpározás–gépjárműmegosztás–telekocsi–taxi–kollektív/lakossági mobilitás,
- a rövid távolságra történő szállítás hatékonyabb megszervezése,
- a közlekedés mérséklése és/vagy elkerülése érdekében a logisztika és a mobilitás optimalizálására irányuló intézkedések mint például a távmunka vagy a munkaidő kezdetének rugalmas meghatározása a munkahelyeken és iskolákban,
- a virtuális mobilitás – például elektronikus tanulás, elektronikus banki szolgáltatások, távértékesítés és telekonferencia – előmozdítására irányuló intézkedések,
- zöld zónák és útdíjak kialakítása,
- parkolási politikák és gyakorlatok, például parkolási útmutatási rendszerek bevezetése,
- az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazásának előmozdítása és kiszélesítése;

9. felszólít a városi mobilitás szempontjából lényeges kérdésekre vonatkozó adatok – mint például az Eurostat és a CARE (az európai utakon történő balesetek közösségi adatbázisa) statisztikáinak – lehető legszélesebb körben történő terjesztésére; kéri, hogy nyissák meg a CARE adatbázishoz való hozzáférést, hiszen az a közlekedési szakemberek közötti információ- és tapasztalatcsere hasznos eszköze lehetne;

10. felhívja a Bizottságot, hogy támogassa a helyi hatóságokat a – különösen a városi mobilitáshoz kapcsolódó integrált megközelítés alkalmazását célzó – próba- és kísérleti projektek előmozdítása, illetve a várostervezés területére irányuló kutatási támogatás révén;

Kutatás és fejlesztés

11. kiemeli a kutatás és fejlesztés fontosságát a fenntartható közlekedés területén, különösen azt, hogy a tisztább járműtechnológiák kifejlesztése során támogatni kell a technológiai fejlődést; felszólítja a Bizottságot és a Tanácsot, hogy fektessen be tiszta, hatékonyabb, fogyasztóorientált és biztonságos közlekedési rendszerekbe, valamint hogy tegyenek intézkedéseket az ilyen rendszerek piacának létrehozására;

12. rámutat arra, hogy az EU-nak szerepet kell játszania az intelligens közlekedési rendszerek fejlesztésében és előmozdításában, valamint az innovatív technológiák finanszírozásában, mivel azok nagymértékben hozzájárulhatnak többek között a közlekedésbiztonság, a forgalomáramlás, valamint a logisztikai hatékonyság növeléséhez; ennél fogva úgy véli, hogy támogatni kell az intelligens közlekedési rendszerek továbbfejlesztését és mindenekelőtt azok Európai Unió általi szélesebb körű alkalmazását;

13. felszólítja a Bizottságot, hogy hozza létre a különböző uniós keretprogramok szerinti városi mobilitási kutatási és fejlesztési projektek hozzáférhető és kompatibilis listáit, amelyek a gyakorlatban alkalmazott példákat is feltüntetnek;

A hatóságok közötti koordináció

14. hangsúlyozza, hogy a mobilitásirányításra vonatkozó legjobb gyakorlatok cseréje és a jobb koordináció létfontosságú a városi közlekedés és mobilitás javításához, mivel így egyértelművé válnak az olyan hiányosságok, mint a megfelelő felelősségmegosztás, a különböző helyi, regionális és nemzeti hatóságok közötti koordináció hiánya, valamint a városi, külvárosi és vidéki közlekedési rendszerek közötti elégtelen koordináció; rámutat, hogy a helyi hatóságok közötti gyenge koordináció magasabb szállítási költségeket, nagyobb forgalmat és így nagyobb környezetszennyezést eredményez;

15. sürgősen felszólít a szomszédos helyi hatóságok közötti jobb koordinációra annak érdekében, hogy biztosítható legyen bizonyos mértékű következetesség, valamint a határokon átnyúló és egyéb területek helyi és regionális közlekedési infrastruktúrájának fenntartható és harmonikus fejlődése;

2008. július 9., szerda

Integrált megközelítés

16. szükségesnek tartja, hogy a városfejlesztést és várostervezést integrált alapon végezzék, figyelembe véve a városi közlekedés jelenlegi és jövőbeni igényeit; a városközpontok és a folyami, vasúti és repülőtéri terminálok – és különösen a külső régiók – közötti gyorsvasút-összeköttetések bevezetésének prioritást kell képeznie a nagyléptékű városfejlesztés és modernizáció céljából;

17. emlékeztet arra, hogy az egyre gyorsabb városiasodás tükrében több figyelmet kell fordítani a külvárosokra és a peremvárosokra;

Egyéni felelősség

18. kiemeli a lakosság egyéni felelősségét, és szükségesnek tartja arra ösztönözni a polgárokat, hogy kritikusan szemléljék a közlekedésben való részvételkor tanúsított magatartásukat, valamint, hogy lehetőség szerint aktívan vegyenek részt a városi mobilitással kapcsolatos helyi fórumokon; úgy véli, hogy a polgárok nagy része meg tudja változtatni a szokásait – például a személyautó használatát és az alternatív eszközök (gyaloglás, kerékpározás vagy tömegközlekedés) alkalmazását illetően – és így egyénileg is hozzá tud járulni a tisztaság és az életminőség javításához a városi területeken; kéri, hogy a nemzeti, regionális és helyi hatóságok biztosítsanak alternatív mobilitási lehetőségeket ezen változások előmozdítása érdekében; felszólítja az európai, nemzeti, regionális és helyi hatóságokat, hogy dolgozzanak ki oktatási és tájékoztatói kampányokat annak érdekében, hogy a növeljék a polgárok saját közlekedési magatartásukkal kapcsolatos tudatosságát; hangsúlyozza, hogy különösen fontosak a fiatal generáció számára nyújtott tájékoztatói kampányok;

19. kiemeli ezzel összefüggésben az EU mobilitási hetének keretében megrendezett „autómentes nap” fontosságát és egyre növekvő sikerét; megállapítja, hogy 2007-ben 23 tagállam 1909 városa vett részt ebben a kezdeményezésben; felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy továbbra is ösztönözzék ezt a kezdeményezést és dolgozzanak annak széles körű megvalósításán;

20. úgy véli, hogy olyan tanulmányt kellene készíteni, ami megvilágítja a polgárok városi mobilitással kapcsolatos választási lehetőségeinek (egyéni közlekedés kontra tömegközlekedés) valamennyi vonatkozását és részletes információkat tartalmaz azokra vonatkozóan; felszólít új és szabványosított adatgyűjtésre olyan, kevésbé tanulmányozott kérdések tekintetében, mint például a gyalogos és kerékpáros magatartás, valamint a polgárokat egy bizonyos közlekedési mód kiválasztásakor vezérlő *motivációk*;

Finanszírozás

21. meg van győződve róla, hogy az EU nagymértékben hozzájárulhat a városi utas- és teherfuvarozással kapcsolatos intézkedések – például a strukturális alapokból és a kohéziós alaphoz történő – finanszírozásához, és kéri a Bizottságot, hogy vállaljon felelősséget e téren; rámutat a tagállamok közösségi jogból eredő, környezetvédelmi és közlekedési vonatkozású intézkedések finanszírozását érintő felelősségére;

22. felszólítja a Bizottságot, hogy hozzon létre sajátos piacgazdaság-orientált eszközöket annak érdekében, hogy kiegyensúlyozott és kedvező keret jöjjön létre a városközpontok fenntartható mobilitása tekintetében;

23. kéri – az EU költségvetésének közelgő felülvizsgálatára figyelemmel –, hogy a jövőben nagyobb mértékben kössék bizonyos, a fenntartható közlekedéssel és környezetvédelemmel kapcsolatos feltételekhez és előírásokhoz a projektek európai uniós forrásokból történő finanszírozását, és ezt a környezetbarát és széles körben hozzáférhető közlekedési koncepciók támogatására alkalmas eszköznek tekinti;

24. kéri a Bizottságot, hogy egyedül, illetve például az Európai Beruházási Bankkal közösen elemezze a városi közlekedés finanszírozásának jelenlegi és jövőbeni lehetőségét; javasolja, hogy hozzanak létre egy részletes iránymutatást, amelyben szisztematikus módon bemutatásra kerül a városi közlekedés tekintetében rendelkezésre álló összes alap; kéri továbbá a Bizottságot, hogy vizsgálja meg a közlekedésre vonatkozó keresztmogatás kérdését, valamennyi közlekedési mód, illetve a személy- és áru fuvarozás közötti tisztességes bánásmód biztosítása érdekében; elemezni kell továbbá a magán- és közszféra közötti partnerségek valamennyi aspektusát és a fenntartható városi mobilitással kapcsolatos koncepciókhoz való lehetséges hozzájárulását;

2008. július 9., szerda

25. felszólítja az Európai Parlament Elnökségét és annak szolgálatait, hogy járjanak elől példával azzal, hogy végrehajtják saját határozataikat és fokozzák az európai parlamenti képviselőkre, a személyzetre és a látogatókra vonatkozó mobilitásirányítási intézkedéseket, azzal a céllal, hogy a fenntartható mobilitás beépítsék az EMAS irányelv Parlament általi alkalmazásába;

*
* *

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

Az EKB 2007. évi jelentéséről szóló jelentés

P6_TA(2008)0357

Az Európai Parlament 2008. július 9-i jogalkotási állásfoglalása az EKB 2007. évi éves jelentéséről (2008/2107(INI))

(2009/C 294 E/11)

Az Európai Parlament,

- tekintettel az Európai Központi Bank (EKB) 2007. évi éves jelentésére,
 - tekintettel az EK-Szerződés 113. cikkére,
 - tekintettel a Központi Bankok Európai Rendszerének és az Európai Központi Banknak az alapszabályáról szóló szerződéshez csatolt jegyzőkönyv 15. cikkére,
 - tekintettel 1998. április 2-i, a Gazdasági és Monetáris Unió harmadik szakaszában a demokratikus elszámoltathatóságról szóló állásfoglalására ⁽¹⁾,
 - tekintettel a növekedésre és a foglalkoztatásra vonatkozó integrált iránymutatásokról szóló 2008. február 20-i állásfoglalására (a tagállamok és a Közösség gazdaságpolitikáira vonatkozó átfogó iránymutatások): az új ciklus elindítása (2008–2010) ⁽²⁾,
 - tekintettel a Bizottságnak az EMU@10-ről szóló közleményére: sikerek és kihívások a Gazdasági és Monetáris Unió 10 éve után (COM(2008)0238),
 - tekintettel az EKB 2007. decemberi pénzügyi stabilitási felülvizsgálatára és az EKB 2008. áprilisi, az európai pénzügyi integrációról szóló jelentésére,
 - tekintettel Bizottság 2008–2009 évekre szóló tavaszi gazdasági előrejelzéseire,
 - tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
 - tekintettel a Gazdasági és Monetáris Bizottság jelentésére (A6-0241/2008),
- A. mivel 2007-ben az euróövezet GDP-je 2,6 %-kal nőtt (szemben a 2006. évi 2,7 %-kal), az év második felében jelentkező pénzügyi zavarokból származó megnövekedett bizonytalanság ellenére;
- B. mivel az inflációs ráta a 2006. évi 2,2 %-kal szemben 2,1 % volt, a lényeges felfelé irányuló árnyomás jellemezte gazdasági környezet ellenére;
- C. mivel az EKB 2007-ben folytatta a kamatlábak kiigazítását, 2007 júniusában a 2006. decemberi 3,5 %-ról 4,0 %-ra, majd ezt a szintet a második félévben is fenntartotta;

⁽¹⁾ HL C 138, 1998.5.4., 177. o.

⁽²⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2008)0058.