

2009. április 23., csütörtök

12. megjegyzi, hogy a karbon piacon az erdőkvóták közép- és hosszú távon az erdőirtás kezelését szolgáló politikák csoportjának részét képezhetik, ha az erdőben tárolt szén-dioxid kiszámítására szolgáló pontos módszereket és megbízható ellenőrzési mechanizmusokat lehet használni; hangsúlyozza, hogy az erdőkvótáknak az ETS-be történő belefoglalásával kapcsolatos végső döntést az összes lehetséges alapelmechanizmus kivitelezhetőségének szigorú elemzését és a felek koppenhágai konferenciája eredményeinek és a kísérleti projektek következtetéseinek értékelését követően kell meghozni;

13. megjegyzi, hogy az erdei projektek kvótáit, amelyeket az iparosodott államokban üvegházhatású gázkibocsátások kiegyenlítésére használnak, nem lehet még egyszer beszámítani a jelenlegi tendenciákkal szembeni csökkentési célokba, amelyeket a fejlődő országok valószínűleg a 2012 utáni időszakra megkövetendő éghajlatvédelmi megállapodásba fognak felvenni;

14. rámutat, hogy az erdőirtást és erdőpusztulást csökkentő kompenzációs rendszereknek nem csak a szénelnyelőket kell figyelembe venniük, hanem az erdők által nyújtott ökoszisztéma-szolgáltatásokat és társadalmi előnyöket is;

15. felkéri az EU-t, hogy ösztönözzön szigorú társadalmi és környezetvédelmi szabványokat az REDD-kezdemenyezés tekintetében; felkéri az EU-t, hogy támogassa azokat a REDD-mechanizmusokat, amelyek túlmutatnak a tiszta fejlesztési mechanizmusok jelenlegi projektjeinek megközelítésén – és amelyek az erdőirtás olyan eredendő okait kezelik, mint a helytelen kormányzás, a szegénység, a korrupció, a bűnüldözés hiánya –, azáltal, hogy helyi és nemzeti szinten támogatja a politikai és intézményi reformot;

16. sajnálattal veszi tudomásul, hogy a közlemény a címével ellentétben nem foglalkozik az erdőpusztulás kérdésével; felhívja a Bizottságot, hogy hozzon létre cselekvési terveket és kísérleti projekteket és mutasson elkötelezettséget saját erdősegei felé annak érdekében, hogy nem csak az erdőirtást hanem az erdők pusztulását (az Európai Unióban is) is meg lehessen állítani megfelelő ellenőrző rendszerek létrehozásával és alkalmazásával annak érdekében, hogy az erdők talajával és biomasszájával kapcsolatban megfelelő adatokat lehessen nyerni;

17. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak és a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.

A városi mobilitásra vonatkozó cselekvési terv

P6_TA(2009)0307

Az Európai Parlament 2009. április 23-i állásfoglalása a városi mobilitásról szóló cselekvési tervről (2008/2217(INI))

(2010/C 184 E/09)

Az Európai Parlament,

- tekintettel „A városi mobilitás új kultúrája felé” című 2007. szeptember 25-i bizottsági zöld könyvre (COM(2007)0551),
- tekintettel a Bizottság 2001. szeptember 12-i „Európai közlekedéspolitika 2010-re: ideje dönteni” című fehér könyvére (COM(2001)0370),
- tekintettel „A teherfuvarozási logisztikáról szóló cselekvési terv” című 2007. október 18-i bizottsági közleményre (COM(2007)0607),
- tekintettel az „Európa biztonságosabb, tisztább és hatékonyabb mobilitása felé – Az első jelentés az »Intelligens autó« kezdeményezéséről” című 2007. szeptember 17-i bizottsági közleményre (COM(2007)0541),

2009. április 23., csütörtök

- 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 2007. február 7-i bizottsági közleményre (COM(2007)0022),
- tekintettel az „Európai teherszállítási logisztika: a fenntartható mobilitás kulcsa” című 2006. június 28-i bizottsági közleményre (COM(2006)0336),
- tekintettel a „Fenntartható mobilitás kontinensünk számára – Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének felidei felülvizsgálata” című 2006. június 22-i bizottsági közleményre (COM(2006)0314),
- tekintettel „Az Intelligens autó kezdeményezés – A gépjárművek intelligenciájának, biztonságának és tisztaságának fokozása érdekében alkalmazott információs és kommunikációs technológiákkal kapcsolatos ismeretterjesztés” című 2006. február 15-i bizottsági közleményre (COM(2006)0059),
- tekintettel a „Városi környezetre vonatkozó tematikus stratégiáról” című 2006. január 11-i bizottsági közleményre (COM(2005)0718),
- tekintettel a strukturális és a kohéziós alapokról, valamint a 7. kutatási keretprogramról szóló bizottsági javaslatokra, iránymutatásokra és európai parlamenti álláspontokra,
- tekintettel a tiszta és energiatakarékos közúti járművek használatának előmozdításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló átdolgozott javaslatra (COM(2007)0817),
- tekintettel „A városi mobilitás új kultúrája felé” című 2008. július 9-i állásfoglalására ⁽¹⁾,
- tekintettel az „Európa biztonságosabb, tisztább és hatékonyabb mobilitása felé – Az első jelentés az »Intelligens autó« kezdeményezésről” szóló, 2008. június 19-i állásfoglalására ⁽²⁾,
- tekintettel a lisszaboni stratégiára vonatkozó 2008. tavaszi európai tanácsi üléssel kapcsolatos 2008. február 20-i állásfoglalására ⁽³⁾,
- tekintettel a gyalogosok védelméről és a Gyalogosok Jogainak Chartájáról szóló, 1988. október 12-i állásfoglalására ⁽⁴⁾,
- tekintettel a CARS 21: versenyképes autóiipari szabályozási keretről szóló 2008. január 15-i állásfoglalására ⁽⁵⁾,
- tekintettel az „Európai teherszállítási logisztika – a fenntartható mobilitás kulcsa” című, 2007. szeptember 5-i állásfoglalására ⁽⁶⁾,
- tekintettel a „Tartsuk mozgásban Európát – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára” című 2007. július 12-i állásfoglalására ⁽⁷⁾,
- tekintettel a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának! elnevezésű programról szóló, 2008. május 21-i 2008/50/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽⁸⁾,

⁽¹⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2008)0356.

⁽²⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2008)0311.

⁽³⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2008)0057.

⁽⁴⁾ HL C 290., 1988.11.14., 51. o.

⁽⁵⁾ HL C 41. E, 2009.2.19., 1. o.

⁽⁶⁾ HL C 187. E, 2008.7.24., 154. o.

⁽⁷⁾ HL C 175. E, 2008.7.10., 556. o.

⁽⁸⁾ HL L 152., 2008.6.11., 1. o.

2009. április 23., csütörtök

- tekintettel a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾,
 - tekintettel a közösségi vasutak biztonságáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre (vasútbiztonsági irányelv) ⁽²⁾,
 - tekintettel a gépjárművek első aláfutásgátlásával kapcsolatos tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 2000. június 26-i 2000/40/EK irányelvre ⁽³⁾,
 - tekintettel a Régiók Bizottságának 2009. április 21-i a városi mobilitásra vonatkozó cselekvési tervről szóló véleményére ⁽⁴⁾,
 - tekintettel a Bizottság bejelentésére a városi mobilitásra kapcsolatos cselekvési terv közzétételéről, amelyet pontos határidő megjelölése nélkül már több ízben elhalasztott,
 - tekintettel az EK-Szerződés 70–80. cikke alkotta jogalapra,
 - tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére és a Regionális Fejlesztési Bizottság véleményére (A6-0199/2009),
- A. mivel a városi közlekedés jelentős helyet foglal el a közlekedés egészében és ebben a vonatkozásban az EK-Szerződés 70–80. cikke jogalapot képez, amely ezen a területen megosztott hatáskört ruház az Európai Unióra és a tagállamokra;
- B. mivel számos keresztirányú vagy végrehajtási európai irányelv és rendelet kihat a városi közlekedésre, és mivel szükséges a közöttük levő koherencia biztosítása a városi közlekedés problematikájára irányuló különleges megközelítés révén;
- C. mivel a 2007. március 8–9-én az Európai Tanács által elfogadott európai éghajlati terv olyan nagyratörő célkitűzéseket állapít meg, mint az energiafogyasztás és az üvegházhatású gázkibocsátás 20 %-os csökkentése és a megújuló energiák arányának 2020-ig 20 %-ra történő emelését a teljes energia-fogyasztásban, és mivel ezek a célkitűzések csak a városi közlekedéshez igazított stratégiával érhetők el;
- D. mivel a CIVITAS kutatási és fejlesztési programnak nagy sikere volt és felkeltette a helyi önkormányzatok és közlekedési vállalatok érdeklődését a városi közlekedésre irányuló innovatív programokba való európai beruházások iránt;
- E. mivel a strukturális és a kohéziós alapok a városi mobilitásra irányuló programokat finanszíroznak, azonban kétszeresen előnytelenek, egyrészt mert híján vannak a városi mobilitás európai stratégiájának és célkitűzéseinek, másrészt mert az Unió területén nem egyenlően vannak elosztva;
- F. mivel a városi térségek intermodális pólusokat és a transzeurópai közlekedési hálózatok között kiemelt kapcsolódási pontokat alkotnak, amelyeknek hozzá kell járulniuk általános célkitűzéseikhez egy fenntartható európai mobilitás és az Unió városi hálózatainak fenntartható versenyképessége érdekében;
- G. mivel a városok jelentős gazdasági központok, és mivel az áruforgalom egyfelől létfontosságú a lakosság ellátása szempontjából, másfelől azonban a raktárterületek szűkössége és a szállítási időablakok rövidsége miatt kihívások elé néz;

⁽¹⁾ HL L 315., 2007.12.3., 1. o.

⁽²⁾ HL L 164., 2004.4.30., 44. o.

⁽³⁾ HL L 203., 2000.8.10., 9. o.

⁽⁴⁾ HL-ben még nem került közlésre.

2009. április 23., csütörtök

- H. mivel a szubszidiaritás elvének és az önkormányzatok területfejlesztési/településfejlesztési szabadsághoz való jogának szigorú tiszteletben tartása nem teszi lehetővé egy kötelező európai politika kialakítását, viszont lehetővé teszi az Unió számára egy, a regionális és kohéziós politikájához hasonló ösztönző stratégia elfogadását megoldások felülről történő kényszerítése nélkül;
- I. mivel a városi térségek problematikáját nem lehet a modális politikák révén megoldani, hanem azokat a felhasználók és városi közlekedés integrált rendszerei szempontjából kell megközelíteni;
- J. mivel a városi közlekedéssel kapcsolatos, az európai polgárok és az európai gazdaság javát szolgáló hatékony és fenntartható politika csak az áru- és a személyszállítás, illetve a különböző közlekedési módok igazságos kezelése révén szavatolható;
- K. mivel a társadalom demográfiai változásait figyelembe vevő várostervezés – amennyiben például az idősek számára belvárosi lakhatást, a lakosság ellátására pedig lakóhelyéhez közeli bevásárlási lehetőségeket teremt – jelentős mértékben hozzájárulhat a forgalom elkerüléséhez;
- L. mivel a megfelelő eszközök optimalizálása érdekében szükség van a városi közlekedés szilárd stratégiáinak kiépítésére az intermodális csomópontok fejlesztése és a közlekedés különböző rendszereinek integrálása révén;
- M. mivel szükséges, hogy megbízható és az eddiginél rendszeresebb statisztikai adatokkal rendelkezünk, amelyek lehetővé teszik a helyi közpolitikák értékelését és a legjobb gyakorlatok cseréjét a városi közlekedés területén;
- N. mivel tekintetbe kell venni a városi közlekedésben használt különböző technikák gazdasági és technológiai jelentőségét az Unió versenyképessége és külkereskedelme szempontjából;
- O. mivel a közelgő európai parlamenti választások miatt a Parlamentnek be kell tartania a városi mobilitással kapcsolatos cselekvési tervről szóló – a Bizottság által bejelentett – parlamenti megbeszélések eredetileg kitűzött menetrendjét,

1. nehezményezi, hogy a városi mobilitásról szóló, a Bizottság által bejelentett cselekvési tervet nem hozták nyilvánosságra, és ugyan elfogad különálló kezdeményezéseket, hangsúlyozza a koherens megközelítés fontosságát; ezért úgy határoz, hogy a szubszidiaritás és az arányosság elvét teljes mértékben tiszteletben tartva saját kezdeményezésű jelentését úgy válaszolja meg, hogy a városi mobilitásról szóló európai cselekvési tervvel kapcsolatosan javaslatokat fogalmaz meg;

2. emlékeztet, hogy a városi közlekedés a szubszidiaritás elvének van alárendelve, ugyanakkor hangsúlyozza, hogy a helyi hatóságok európai együttműködés és koordináció nélkül gyakran nem képesek válaszolni ezekre a kihívásokra, és hogy ezért a Bizottságnak kell tanulmányokat és jogi keretet biztosítania, finanszíroznia a kutatást, illetve ösztönözni és terjesztetni a legjobb gyakorlatokat úgy, hogy ezeknek az Európai Unió valamennyi nyelvén, mindenki számára elérhetőnek kell lenniük;

3. kéri a Bizottságot, hogy tegye közzé az erre a területre vonatkozó kötelező európai rendelkezések gyűjteményét, valamint kínáljon a városoknak és a régióknak a fejlesztési stratégia tervezésére és bevezetésére irányuló döntések meghozatalát elősegítő közös referenciakeretet;

A városi mobilitást érintő európai kutatás és innováció felgyorsítása

4. javasolja, hogy haladéktalanul indítsanak el egy programot, amely a városi mobilitásra vonatkozó Eurostat-statisztika és -adatbázis javítására irányul, és amely az alábbiakat foglalja magában:

- a közlekedésre, beleértve a puha közlekedési módokra (kerékpár, gyaloglás stb.) vonatkozó adatokat,
- a levegő- és zajszennyezésre, a balesetekre, a forgalmi dugókra és torlódásokra vonatkozó statisztikai adatokat,
- a közlekedési kínálattal és szolgáltatásokkal kapcsolatos statisztikákat, illetve mennyiségi és minőségi mutatókat;

2009. április 23., csütörtök

5. javasolja egy, a városi mobilitással foglalkozó európai internetes portál és fórum azonnali létrehozását elsősorban a puha közlekedési módokra vonatkozó információk, legjobb gyakorlatok és innovatív tapasztalatok cseréjének és terjesztésének megkönnyítésére;

6. javasolja az európai mobilitás hete keretében egy CIVITAS-elismerést magában foglaló évenként kiosztásra kerülő európai díj bevezetését a városi közlekedésre kiterjedő figyelemre méltó és megismételhető kezdeményezések és projektek elismeréseként;

7. javasolja a CIVITAS új generációjának (CIVITAS IV.) kifejlesztését az alábbiakat tartalmazó projekt-felhívások keretében:

- az intermodális közlekedéshez kapcsolódó szolgáltatások (árképzés stb.),
- a városi közlekedés ergonómiai programjai (komfort),
- innovációk az intermodális hozzáférés vonatkozásában, nevezetesen a csökkent mozgásképességű személyek esetében,
- integrált információs programok a városi közlekedési hálózat felhasználóinak, lehetővé téve számukra, hogy útvonalukat optimalizálják és a hálózatban bekövetkező váratlan események szerint kiigazítsák;

8. javasolja az intelligens közlekedési rendszerekre irányuló kutatás és fejlesztés megerősítését, és hogy e tevékenységet jobban hangolják össze a városlakók és a helyi hatóságok szükségleteivel, valamint irányítsák az alábbi területekre:

- integrált információkezelési és közlekedésigazgatási rendszerek,
- a zavaró tényezők és a balesetek számának csökkentése,
- új interoperábilis információs és kommunikációs technológiák, köztük műholdas és NFC-technológiák ⁽¹⁾ alkalmazása, mobiltelefon használatán keresztül, a felhasználók tájékoztatására és az integrált utazási jegyek kibocsátására,
- a tömegközlekedés biztonsága és védelme,
- városi járművek egy generációjának kifejlesztése,
- a hatékony teherszállítás innovatív megoldásai, különös tekintettel a belvárosi áruelosztásra;

9. kéri, hogy az intelligens közlekedési rendszerekben (ITS) használt alkalmazások számára nyújtott nemzeti és uniós forrásokat növeljék annak érdekében, hogy lehetővé tegyék az ITS-ek helyhatóságok általi nagyobb mértékű alkalmazását;

A különböző közlekedési módok optimális használatának ösztönzése a várostervezés javítása révén

10. kéri, hogy a városi, a város környéki, a nemzeti és az európai szereplőket összefogó, partnerségen alapuló irányítás keretében mozdítsák elő az integrált megközelítés elvét, amely figyelembe veszi a közlekedéshez kapcsolódó olyan egyéb szempontokat is, mint a társadalmi beilleszkedés, a zaj, a biztonság, a versenyképesség, a környezet stb.; ismételten kéri, hogy az integrált megközelítés végrehajtása legyen kötelező a programozási időszakban és a strukturális alapok címén kiválasztott projekteknel;

⁽¹⁾ Rövidítés a *Near Field Communication* szavakból, nagyon rövid távolságon belül működő kommunikációs technológia, amely lehetővé teszi a rádiós azonosítást.

2009. április 23., csütörtök

11. javasolja a fenntartható városi közlekedésre vonatkozó integrált – az alábbiakat magukban foglaló – tervek kialakítását és használatba vételét a 100 000-nél több lakost számláló településeken:

- a mobilitásra vonatkozó mutatók és célkitűzések, valamint azok gazdasági, társadalmi és környezeti hatásainak diagnosztizálása,
- a közlekedési hálózatok fejlesztésére és összekapcsolására vonatkozó, a regionális közlekedési tervvel és a várostervezéssel összhangban álló terv;
- a puha közlekedési módok infrastruktúrájának (kerékpárutak, sétálóövezetek stb.) fejlesztésére vonatkozó terv,
- iránymutató terv a parkolókra és az intermodális csomópontokra,
- a városi mobilitás hálózatainak és összeköttetéseinek irányítását kiigazító program a csökkent mozgásképességű személyek számára,
- a városi logisztikára vonatkozó iránymutató terv, amely tartalmazza a nyilvános infrastruktúrák áru fuvarozásra történő használatának lehetőségét,
- az állampolgárok közvetlen részvételére irányuló folyamat;

12. javasolja a legjobb gyakorlatok cseréje és terjesztése érdekében a közlekedésszervezésért felelős – a felhasználói és civil egyesületeket, valamint a közlekedési vállalkozások szakmai szervezeteit is magukban foglaló – hatóságok közötti állandó európai fórum létrehozását, amely a városi közlekedés irányításával foglalkozna;

13. javasolja, hogy szabják a városi közlekedés terén nyújtott európai finanszírozás feltételül a városi mobilitás integrált tervének (a városi közlekedésre vonatkozó terveknek) a meglétét;

14. ösztönzi a 250 000 lakosnál többet számláló európai nagyvárosokban a tömegközlekedésért, valamint a közlekedés- és a parkolásszervezésért felelős hatóságok együttműködését és operatív integrációját, figyelembe véve és tiszteletben tartva a helyi sajátosságokat;

15. sürgeti a közlekedés-szervező hatóságokat, hogy – a fent említett fenntartható városi mobilitási integrált közlekedési tervekben meghatározott mobilitási politika keretében – proaktív és koherens célokat tűzzenek ki az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére, és ezeket ültessék át a tömegközlekedési és egyéni közlekedési módokra vonatkozó konkrét teljesítménycélokba;

16. javasolja az árképzés integrálásával (többek között az „interoperábilis útdíjkezelő rendszer” projekttel), az intermodális és a közlekedésszervező hatóságok közötti információkkal kapcsolatosan az Unió városi agglomerációiban szerzett tapasztalatok kiértékelését a legjobb gyakorlatok cseréjének megkönnyítése érdekében;

Az uniós hozzáadott érték: a fenntartható mobilitás ösztönzése a városi térségekben

17. ösztönzi a városi mobilitás megfigyelőközpontjának létrehozását a Bizottságon belül, egy új ügynökség megalakítását azonban nem támogatja;

18. sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a jelenlegi 2007–2013-as támogatási időszakban a strukturális alapokból a közlekedésre előirányzott összes pénzeszköznek (82 000 000 000 EUR) csupán 9 %-át (8 000 000 000 EUR) fordítják a városi közlekedésre; úgy véli, hogy ez az arány túl kicsi ahhoz, hogy eleget tehessenek az európai városok megfelelő mobilitási követelményeinek, valamint a környezet- és éghajlatvédelmi követelményeknek;

2009. április 23., csütörtök

19. határozottan ajánlja a 2014–2020-ra szóló pénzügyi terv keretében egy, a városi mobilitásra irányuló európai pénzügyi eszköz (Marco Polo típusú integrált program) kialakításának vizsgálatát, amellyel lehetővé válna az alábbiak társfinanszírozása:

- a városi közlekedésre vonatkozó tervek tanulmányozása azok használatba vételének ösztönzése és általánossá tétele érdekében,
- az Unió környezetvédelmi és gazdasági-társadalmi célkitűzéseinek megfelelő közlekedési módokba való beruházások egy része;

javasolja, hogy ezek a finanszírozások ösztönzőek legyenek és európai versenytárgyalási hirdetményen alapuló pályázati felhívás útján kerüljenek elosztásra;

20. felhívja a Bizottságot, hogy készítse jelentést a forgalomkorlátozott városi övezetéről, azok mobilitásra, életminőségre, kibocsátásokra és külső hatásokra, az egészségre és a biztonságra gyakorolt hatásairól, figyelembe véve a nemzetközi forgalomban elkövetett közlekedési szabálysértésekkel kapcsolatos büntetőjogi és nem büntetőjogi eljárási rendszer szükségességét;

21. javasolja, hogy alakítsanak ki olyan, az Unió területén elhelyezkedő kiinduló-állomások pályaudvarain és repülőterein működő hálózatot, amely tartalmazza az Unió fontosabb célállomásainak városi közlekedésével kapcsolatos információkat és a városi menetjegyek megvételének lehetőségét;

22. ajánlja egy városi közlekedési „felhasználói charta” létrehozását a gyalogosokra és a kerékpárosokra, valamint az áruk és szolgáltatások elosztására és az utak közös használatára is kiterjedően, lehetővé téve a meglévő egyenlőtlenségek csökkentését;

23. úgy véli, hogy a városokban a rövid útvonalakra épülő ideális városkép kialakítása a legalkalmasabb módja a környezet- és éghajlatbarát mobilitás lehetővé tételének;

24. ösztönzi a Bizottságot és a helyi hatóságokat, hogy fokozzák és bővítsék az autómentes napokhoz kapcsolódó kezdeményezéseiket, amelyek az évente megrendezésre kerülő európai autómentes nap részeként valósulnak meg;

25. felhívja a Bizottságot, hogy a környezetvédelmi övezetek kialakítására, valamint egy egységes európai környezetvédelmi övezeti matrica létrehozására vonatkozóan mielőbb terjesszen elő összehangolt megközelítést annak elkerülése érdekében, hogy a városok vagy tagállamok egymástól eltérő megközelítéseket dolgozzanak ki, ami a polgárok és a vállalkozások számára jelentős kényelmetlenségekkel járna;

26. véleménye szerint a városi mobilitással kapcsolatos kezdeményezéseknek a települések közötti hálózatok kialakítását is tartalmazniuk kell, a nagy városok összekapcsolása, gazdasági fejlődésük biztosítása, valamint a személy- és áruszállítás felgyorsulása érdekében;

A városi közlekedés: a liszaboni stratégia és európai gazdaságélénkítési terv keretében figyelembe veendő ipari és európai technológiai ágazat

27. javasolja az eszközök európai szabványosítására és minősítésére irányuló európai politika kialakítását, amelynek középpontjában a biztonság és az egészség, a komfort (zaj, vibrációk stb.), a hálózatok együttműködhetősége (buszutak, villamos-vonat stb.), a csökkent mozgásképességű személyek vagy gyermek-kocsival közlekedők általi megközelíthetőség, a puha közlekedési módok és a szénfelhasználási mérleg alapján tiszta közlekedési eszközök (busz, taxi stb.), továbbá a vállalkozásokra és a felhasználókra háruló költségek hatásvizsgálata áll;

28. javasolja, hogy mindig a költség és a haszon arányosságára, valamint a korlátozott lehetőségekkel bíró felhasználók figyelembevételére kell törekedni;

29. javasolja, hogy a városi közlekedési hálózatok versenyeztetésének keretében készítsenek iránymutatásokat a szolgáltatások minőségére, értékelésére és a közlekedés felhasználóinak és az állampolgároknak a részvételére vonatkozó minimális ajánlásokról az 1370/2007/EK a rendeletnek megfelelően;

2009. április 23., csütörtök

30. javasolja, hogy az európai gazdaságélénkítési terv révén felszabaduló előirányzatok egy nagy része olyan, a városi közlekedés és a tömegközlekedés már folyamatban lévő beruházásainak és projektjeinek finanszírozására irányuljon, amelyek azonnal finanszírozhatók és 2009. december 31-ig megvalósíthatók;

31. megállapítja, hogy az európai gazdaságélénkítési terv keretében a strukturális alapok pénzeszközeit elsősorban fenntartható infrastrukturális projektekre fordítják; nyomatékosan felszólítja a tagállamokat és a régiókat, hogy e pénzeszközök jelentős részét az éghajlatbarát városi közlekedésre használják fel;

32. kéri a Bizottságot, hogy vegye figyelembe az ebben az állásfoglalásban megfogalmazott javaslatokat, valamint az Európai Parlament abbéli reményét, hogy a Bizottság ezen a területen magához ragadja a kezdeményezést egy cselekvési terv mihamarabbi elkészülte érdekében;

*

* *

33. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.

Az intelligens közlekedési rendszerekre vonatkozó cselekvési terv

P6_TA(2009)0308

Az Európai Parlament 2009. április 23-i állásfoglalása az intelligens közlekedési rendszerekről szóló cselekvési tervről (2008/2216(INI))

(2010/C 184 E/10)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a „Cselekvési terv az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazásának európai bevezetésére” című, 2008. december 16-i bizottsági közleményre (COM(2008)0886),
- tekintettel az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keret megállapításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatra (COM(2008)0887),
- tekintettel az „Európai közlekedéspolitika 2010-ig: ideje dönteni” című, 2001. szeptember 12-i bizottsági fehér könyvre (COM(2001)0370),
- tekintettel a „Környezetbarátabb közlekedés” című, 2008. július 8-i bizottsági közleményre (COM(2008)0433),
- tekintettel az „A külső költségek internalizálását elősegítő stratégia” című, 2008. július 8-i bizottsági közleményre (COM(2008)0435),
- tekintettel az „A városi mobilitás új kultúrája felé” című, 2007. szeptember 25-i bizottsági zöld könyvre (COM(2007)0551),
- 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 az „Európa biztonságosabb, tisztább és hatékonyabb mobilitása felé: Az első »Intelligens autó« jelentés” című, 2007. szeptember 17-i bizottsági közleményre (COM(2007)0541),