

Πέμπτη, 23 Απριλίου 2009

12. σημειώνει ότι οι δασικές πιστώσεις στην αγορά εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, στο βαθμό που μπορούν να διασφαλισθούν ακριβείς μέθοδοι για τον υπολογισμό του εις το δάσος αποθηκευόμενου άνθρακα καθώς και αξιόπιστοι μηχανισμοί εποπτείας, θα μπορούσαν, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, να αποτελέσουν τμήμα ενός συνδυασμού πολιτικών για την αντιμετώπιση της αποψίλωσης των δασών· τονίζει ότι μια τελική απόφαση όσον αφορά την ένταξη των δασικών πιστώσεων στο σύστημα εμπορίας εκπομπών, θα πρέπει να ληφθεί μετά από ενδελεχή ανάλυση της σκοπιμότητας όλων των πιθανών μηχανισμών χρηματοδότησης και αξιολόγηση των συμπερασμάτων της διάσκεψης των συμβαλλόμενων μερών στην Κοπεγχάγη και των πιλοτικών προγραμμάτων·

13. επισημαίνει ότι πιστώσεις από δασικά σχέδια που χρησιμοποιούνται για την αντιστάθμιση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου σε βιομηχανικές χώρες δεν μπορούν να υπολογισθούν για δεύτερη φορά στους στόχους μείωσης έναντι των τώρα παρατηρούμενων τάσεων, που θα ορίσουν πιθανώς οι αναπτυσσόμενες χώρες στη συμφωνία για το κλίμα για τη μετά το 2012 περίοδο·

14. επισημαίνει ότι οποιοδήποτε σύστημα αντιστάθμισης για τον περιορισμό της αποψίλωσης και της υποβάθμισης των δασών στο πλαίσιο του διεθνούς καθεστώτος που θα ισχύσει για το κλίμα πρέπει να λάβει υπόψη του όχι μόνο τις χράνες άνθρακα αλλά και όλες τις υπηρεσίες των οικοσυστημάτων και τα κοινωνικά οφέλη που παρέχουν τα δάση·

15. καλεί την ΕΕ να προαγάγει ισχυρά κοινωνικά και περιβαλλοντικά πρότυπα για τη μείωση των εκπομπών από την αποψίλωση και υποβάθμιση των δασών (REDD)· καλεί την ΕΕ να υποστηρίξει μηχανισμούς REDD που δεν περιορίζονται στον μηχανισμό καθαρής ανάπτυξης αλλά προτείνουν λύσεις για τις υποβόσκουσες αιτίες της αποψίλωσης των δασών, όπως είναι η κακή διακυβέρνηση, η φτώχεια, η διαφθορά και η ελλιπής εφαρμογή του νόμου, μέσω της προαγωγής πολιτικών και θεσμικών μεταρρυθμίσεων τόσο σε εθνικό όσο και σε τοπικό επίπεδο·

16. εκφράζει τη λύπη του για το γεγονός ότι η ανακοίνωση, παρά τον τίτλο της, δεν αναφέρεται στην υποβάθμιση των δασών· καλεί την Επιτροπή να εκπονήσει σχέδια δράσης και πιλοτικά προγράμματα, και να δείξει δέσμευση προς την ίδια τη δασική πολιτική της για να σταματήσει όχι μόνο η αποψίλωση των δασών αλλά και η υποβάθμισή τους (επίσης στην Ευρωπαϊκή Ένωση), αναπτύσσοντας και καθιερώνοντας, συν τοις άλλοις, κατάλληλα συστήματα ελέγχου για τη λήψη κατάλληλων δεδομένων σχετικά με το έδαφος και τη βιομάζα στα δάση·

17. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο και την Επιτροπή καθώς και στις κυβερνήσεις και στα κοινοβούλια των κρατών μελών.

Σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα

P6_TA(2009)0307

Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με την κατάρτιση σχεδίου δράσης για την αστική κινητικότητα (2008/2217(INI))

(2010/C 184 E/09)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πράσινη βίβλο της Επιτροπής, της 25ης Σεπτεμβρίου 2007, με τίτλο «Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας» (COM(2007)0551),
- έχοντας υπόψη τη λευκή βίβλο της Επιτροπής, της 12ης Σεπτεμβρίου 2001, με τίτλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» (COM(2001)0370),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 18ης Οκτωβρίου 2007, με τίτλο «Σχέδιο δράσης για την εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών» (COM(2007)0607),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 17ης Σεπτεμβρίου 2007, με τίτλο «Προς ασφαλέστερη, καθαρότερη και αποδοτικότερη κινητικότητα στην Ευρώπη – Η πρώτη έκδοση σχετικά με τα νοήματα αυτοκίνητα» (COM(2007)0541),

Πέμπτη, 23 Απριλίου 2009

- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 7ης Φεβρουαρίου 2007, με τίτλο «Ανταγωνιστικό κανονιστικό πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία για τον 21ο αιώνα – Θέση της Επιτροπής σχετικά με την τελική έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου CARS 21 – Συνεισφορά στη στρατηγική της ΕΕ για την ανάπτυξη και την απασχόληση» (COM(2007)0022),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 28ης Ιουνίου 2006, με τίτλο «Η εφοδιαστική εμπορευμάτων στην Ευρώπη – κλειδί για τη βιώσιμη κινητικότητα» (COM(2006)0336),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 22ας Ιουνίου 2006, με τίτλο «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση – Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας – Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις μεταφορές» (COM(2006)0314),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 15ης Φεβρουαρίου 2006, με τίτλο «Σχετικά με την πρωτοβουλία για τα ευφυή οχήματα: Ευαισθητοποίηση του κοινού για τη σημασία των ΤΠΕ για ευφύστερα, ασφαλέστερα και καθαρότερα οχήματα» (COM(2006)0059),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 11ης Ιανουαρίου 2006, «σχετικά με τη θεματική στρατηγική για το Αστικό Περιβάλλον» (COM(2005)0718),
- έχοντας υπόψη τις προτάσεις και κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής και τις θέσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τα διαρθρωτικά ταμεία, το Ταμείο Συνοχής και το έβδομο πρόγραμμα πλαίσιο δραστηριοτήτων έρευνας,
- έχοντας υπόψη την αναθεωρημένη πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών (COM(2007)0817),
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του, της 9ης Ιουλίου 2008, σχετικά με τη διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας ⁽¹⁾,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του, της 19ης Ιουνίου 2008, με τίτλο «Προς ασφαλέστερη, καθαρότερη και αποδοτικότερη κινητικότητα στην Ευρώπη: Η πρώτη έκθεση σχετικά με τα νοήμονα αυτοκίνητα» ⁽²⁾,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, σχετικά με τη συμβολή στο Εαρινό Συμβούλιο του 2008 όσον αφορά τη στρατηγική της Λισαβόνας ⁽³⁾,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του, της 12ης Οκτωβρίου 1988, για την προστασία των πεζών και τον ευρωπαϊκό χάρτη για τα δικαιώματα των πεζών ⁽⁴⁾,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του, της 15ης Ιανουαρίου 2008, σχετικά με την ομάδα CARS 21: ανταγωνιστικό κανονιστικό πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία ⁽⁵⁾,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, σχετικά με την εφοδιαστική εμπορευμάτων στην Ευρώπη – κλειδί για τη βιώσιμη κινητικότητα ⁽⁶⁾,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του, της 12ης Ιουλίου 2007, σχετικά με την ανακοίνωση «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση – βιώσιμη κινητικότητα για την ήπειρό μας» ⁽⁷⁾,
- έχοντας υπόψη την οδηγία 2008/50/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη ⁽⁸⁾,

⁽¹⁾ Κείμενα που εγκρίθηκαν της ίδιας ημερομηνίας, P6_TA(2008)0356.

⁽²⁾ Κείμενα που εγκρίθηκαν της ίδιας ημερομηνίας, P6_TA(2008)0311.

⁽³⁾ Κείμενα που εγκρίθηκαν της ίδιας ημερομηνίας, P6_TA(2008)0057.

⁽⁴⁾ ΕΕ C 290, 14.11.1988, σ. 51.

⁽⁵⁾ ΕΕ C 41 E, 19.2.2009, σ. 1.

⁽⁶⁾ ΕΕ C 187 E, 24.7.2008, σ. 154.

⁽⁷⁾ ΕΕ C 175 E, 10.7.2008, σ. 556.

⁽⁸⁾ ΕΕ L 152, 11.6.2008, σ. 1.

Πέμπτη, 23 Απριλίου 2009

- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές ⁽¹⁾,
 - έχοντας υπόψη την οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων ⁽²⁾ (οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων),
 - έχοντας υπόψη την οδηγία 2000/40/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 2000, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την πρόσθια προστασία των μηχανοκίνητων οχημάτων έναντι ενσφηνώσεως ⁽³⁾,
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών, της 21ης Απριλίου 2009, για σχέδιο δράσης σχετικά με την αστική κινητικότητα ⁽⁴⁾,
 - έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής για τη δημοσίευση σχεδίου δράσης για την αστική κινητικότητα, η οποία έχει επανειλημμένως αναβληθεί, ενώ δεν προβλέπεται σαφές χρονοδιάγραμμα,
 - έχοντας υπόψη τη νομική βάση, την οποία αποτελούν τα άρθρα 70 έως 80 της Συνθήκης ΕΚ,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 45 του Κανονισμού,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού και τη γνωμοδότηση της Επιτροπής Περιφερειακής Ανάπτυξης (Α6-0199/2009),
- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι αστικές μεταφορές κατέχουν σημαντική θέση στο ευρύτερο πεδίο των μεταφορών και ότι, στο πλαίσιο αυτό, τα άρθρα 70 έως 80 της Συνθήκης ΕΚ αποτελούν τη νομική βάση η οποία προσφέρει στην Ευρωπαϊκή Ένωση κοινή αρμοδιότητα με τα κράτη μέλη σε αυτόν τον τομέα,
- B. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι πολυάριθμες ισχύουσες ευρωπαϊκές οδηγίες και κανονισμοί, κάθεται ή τομεακοί, έχουν αντίκτυπο στις αστικές μεταφορές και είναι αναγκαίο να εναρμονιστούν διά συγκεκριμένης προσέγγισης των ζητημάτων που άπτονται των αστικών μετακινήσεων,
- Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι το ευρωπαϊκό σχέδιο για το κλίμα, το οποίο εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της 8ης και 9ης Μαρτίου 2007, θέτει μεγάλους στόχους για μείωση κατά 20 % της κατανάλωσης ενέργειας, μείωση κατά 20 % των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και μερίδιο 20 % για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας στη συνολική κατανάλωση ενέργειας έως το 2020, καθώς και ότι οι στόχοι αυτοί δεν μπορούν να επιτευχθούν χωρίς μια αναλόγως προσαρμοσμένη στρατηγική για τις αστικές μεταφορές,
- Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι το πρόγραμμα έρευνας και ανάπτυξης CIVITAS έχει σημειώσει τεράστια επιτυχία, η οποία αντικατοπτρίζει το ενδιαφέρον των τοπικών αρχών και των οργανισμών διαχείρισης των μεταφορών για την πραγματοποίηση ευρωπαϊκών επενδύσεων σε καινοτόμα προγράμματα αστικών μετακινήσεων,
- Ε. λαμβάνοντας υπόψη ότι το Ταμείο Συνοχής και τα διαρθρωτικά ταμεία χρηματοδοτούν προγράμματα αστικής κινητικότητας αλλά παρουσιάζουν δύο προβλήματα: αφενός μεν στερούνται στρατηγικής και στόχων για την αστική κινητικότητα σε ευρωπαϊκό επίπεδο, αφετέρου δε είναι άνισα κατανομημένα στην επικράτεια της Ένωσης,
- ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι αστικές ζώνες είναι προνομιακοί πόλοι διατροφικότητας και σύνδεσης μεταξύ των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών, που πρέπει να συμβάλλουν στην επίτευξη των γενικών στόχων τους υπέρ της βιώσιμης ευρωπαϊκής κινητικότητας και της βιώσιμης ανταγωνιστικότητας των δικτύων πόλεων της Ένωσης,
- Ζ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι πόλεις είναι σημαντικά κέντρα επιχειρηματικής δραστηριότητας και ότι οι εμπορευματικές μεταφορές αφενός είναι ζωτικής σημασίας για τον εφοδιασμό του πληθυσμού, αφετέρου αντιμετωπίζουν προκλήσεις εξαιτίας των περιορισμένων χώρων αποθήκευσης και των σύντομων προθεσμιών παράδοσης,

⁽¹⁾ ΕΕ L 315, 3.12.2007, σ. 1.⁽²⁾ ΕΕ L 164, 30.4.2004, σ. 44.⁽³⁾ ΕΕ L 203, 10.8.2000, σ. 9.⁽⁴⁾ Δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην ΕΕ.

Πέμπτη, 23 Απριλίου 2009

- H. λαμβάνοντας υπόψη ότι η αυστηρή συμμόρφωση προς την αρχή της επικουρικότητας και το δικαίωμα στην τοπική χωροταξική αυτονομία εμποδίζει τον σχεδιασμό ρυθμιστικής ευρωπαϊκής πολιτικής, αλλά επιτρέπει στην Ένωση να καθιερώνει στρατηγική κινήτρων με χαρακτήρα παρόμοιο με την περιφερειακή πολιτική και την πολιτική συνοχής της, χωρίς να επιβάλλει λύσεις εκ των άνω,
- Θ. λαμβάνοντας υπόψη ότι το ζήτημα των αστικών ζωνών δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί μέσω τομεακών πολιτικών, αλλά με προσέγγιση επικεντρωμένη στους χρήστες καθώς και στα ολοκληρωμένα συστήματα μεταφορών,
- I. λαμβάνοντας υπόψη ότι η αποτελεσματική και βιώσιμη πολιτική για τις αστικές μεταφορές προς όφελος των ευρωπαίων πολιτών και της ευρωπαϊκής οικονομίας μπορεί να εξασφαλιστεί μόνο με τη δίκαιη μεταχείριση των εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών και των διαφόρων τρόπων μεταφοράς,
- ΙΑ. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο πολεοδομικός σχεδιασμός που λαμβάνει υπόψη τη δημογραφική αλλαγή της κοινωνίας, προσφέροντας π.χ. κατοικίες ειδικά για ηλικιωμένους στα κέντρα των πόλεων και καταστήματα για τον πληθυσμό κοντά στις κατοικίες τους, μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά στην αποφυγή της οδικής κίνησης,
- ΙΒ. λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη εφαρμογής σθεναρών στρατηγικών στον τομέα των αστικών μετακινήσεων για την όσο το δυνατόν αποτελεσματικότερη βελτίωση των συναφών μηχανισμών, αναπτύσσοντας λύσεις διατροπικών μεταφορών και ενοποιώντας τα διάφορα συστήματα μετακινήσεων,
- ΙΓ. λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη διάθεσης αξιόπιστων και πιο συστηματικών στατιστικών πληροφοριών, που να επιτρέπουν την αξιολόγηση των τοπικών δημοσίων πολιτικών και την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών στον τομέα των αστικών μετακινήσεων,
- ΙΔ. λαμβάνοντας υπόψη την οικονομική και τεχνολογική σημασία, για την ανταγωνιστικότητα και το εξωτερικό εμπόριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, των διαφορετικών τεχνικών που εφαρμόζονται στις αστικές μεταφορές,
- ΙΕ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η συγκυρία των προσεχών εκλογών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου το υποχρεώνουν να τηρήσει το χρονοδιάγραμμα που είχε αρχικώς προβλεφθεί για την κοινοβουλευτική συζήτηση σχετικά με το σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα που ανακοίνωσε η Επιτροπή,

1. εκφράζει τη λύπη του για τη μη δημοσίευση του σχεδίου δράσης για την αστική κινητικότητα το οποίο είχε ανακοινώσει η Επιτροπή, και, ενώ εγκρίνει τις επιμέρους πρωτοβουλίες, τονίζει την ανάγκη υιοθέτησης συνεκτικής προσέγγισης· αποφασίζει ως εκ τούτου να δώσει συνέχεια στην έκθεση ιδίας πρωτοβουλίας του, τηρώντας πλήρως τις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, διατυπώνοντας προτάσεις για ευρωπαϊκό σχέδιο δράσης σχετικά με την αστική κινητικότητα·

2. υπενθυμίζει ότι οι αστικές μεταφορές υπόκεινται στην αρχή της επικουρικότητας, υπογραμμίζει ωστόσο ότι οι τοπικές αρχές πολλές φορές δεν μπορούν να απαντήσουν στις προκλήσεις αυτές χωρίς συνεργασία και συντονισμό σε ευρωπαϊκό επίπεδο· επομένως, πρέπει η Επιτροπή να παράσχει τις μελέτες και το νομικό πλαίσιο, να χρηματοδοτήσει την έρευνα και να προωθήσει και διαδώσει τις ορθές πρακτικές βάσει της αρχής ότι θα πρέπει να είναι διαθέσιμες για όλους, σε όλες τις γλώσσες της ΕΕ·

3. ζητεί από την Επιτροπή να δημοσιεύσει συλλογή των δεσμευτικών ευρωπαϊκών κανονιστικών ρυθμίσεων για τον τομέα αυτό και να προτείνει στις περιφέρειες και στις πόλεις κοινά πλαίσια αναφοράς, που θα τις διευκολύνουν στη λήψη αποφάσεων στο πλαίσιο του σχεδιασμού και της εφαρμογής αναπτυξιακών στρατηγικών·

Επιτάχυνση της ευρωπαϊκής έρευνας και καινοτομίας στον τομέα της αστικής κινητικότητας

4. προτείνει την άμεση υλοποίηση προγράμματος βελτίωσης των στατιστικών και των βάσεων δεδομένων σχετικά με την αστική κινητικότητα στο πλαίσιο της Eurostat, προκειμένου, ειδικότερα, να συμπεριλαμβάνουν:

- δεδομένα σχετικά με την κυκλοφορία, περιλαμβανομένων των ήπιων μέσων μεταφοράς (ποδηλασία, πεζοπορία κ.λπ.),
- στατιστικά στοιχεία σχετικά με τη ρύπανση του ατμοσφαιρικού αέρα και την ηχορρύπανση, τα ατυχήματα, την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τα μποτιλιαρίσματα,
- στατιστικά στοιχεία καθώς και ποσοτικούς και ποιοτικούς δείκτες σχετικά με τις μεταφορές και την προσφορά υπηρεσιών τους

Πέμπτη, 23 Απριλίου 2009

5. συνιστά την άμεση έναρξη λειτουργίας ευρωπαϊκής διαδικτυακής πύλης και ευρωπαϊκού διαδικτυακού φόρουμ σχετικά με την αστική κινητικότητα, με σκοπό τη διευκόλυνση της ανταλλαγής και της διάδοσης πληροφοριών, ορθών πρακτικών και καινοτόμων εμπειριών, ιδίως όσον αφορά τις ήπιες μορφές μετακίνησης·

6. συνιστά τη θέσπιση ετήσιου ευρωπαϊκού βραβείου, που να εντάσσει τα βραβεία CIVITAS στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής εβδομάδας κινητικότητας, έτσι ώστε να αναδεικνύονται οι αξιολογες και αξιομίμητες πρωτοβουλίες ή προγράμματα αστικών μεταφορών·

7. προτείνει την ανάπτυξη νέας γενιάς των προγραμμάτων CIVITAS (CIVITAS III), γύρω από προσκλήσεις υποβολής προτάσεων έργων που να περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων:

- βοηθητικές υπηρεσίες που συνδέονται με τις διατροφικές μεταφορές (τιμολόγηση κλπ.),
- προγράμματα εργονομίας (άνεσης) των αστικών μεταφορών,
- καινοτομίες όσον αφορά την ευχέρεια πρόσβασης σε διατροφικές μεταφορές, ιδίως για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα,
- προγράμματα ολοκληρωμένης πληροφόρησης των χρηστών σχετικά με το δίκτυο αστικών μεταφορών, έτσι ώστε να είναι σε θέση να βελτιστοποιούν τις μετακινήσεις τους και να τις προσαρμόζουν στις ιδιαιτερότητες του δικτύου·

8. προτείνει την ενίσχυση της έρευνας και ανάπτυξης ευφών συστημάτων μεταφορών (ITS) και τη βελτίωση του συντονισμού της με τις ανάγκες και τους στόχους των κατοίκων των πόλεων και των τοπικών αρχών, καθώς και την εστίασή της στις εξής πτυχές:

- στα συστήματα ολοκληρωμένης διαχείρισης πληροφοριών και διαχείρισης κυκλοφορίας,
- στη μείωση των οχλήσεων και των ατυχημάτων,
- στη χρήση νέων, διαλειτουργικών τεχνολογιών πληροφορίας και επικοινωνίας, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται οι δορυφορικές τεχνολογίες και η τεχνολογία NFC ⁽¹⁾, μέσω της χρήσης του παγκοσμίου συστήματος κινητών επικοινωνιών (GSM), για την ενημέρωση των χρηστών και την έκδοση ενιαίων εισιτηρίων,
- στην ασφάλεια και την προστασία των δημοσίων μεταφορών·
- στην ανάπτυξη νέας γενιάς αστικών οχημάτων
- σε καινοτόμες λύσεις για αποτελεσματικές εμπορευματικές μεταφορές, ιδίως για την λιανική διανομή στο κέντρο των πόλεων·

9. ζητεί την αύξηση των εθνικών και κοινοτικών πόρων για εφαρμογές ITS, προκειμένου να καταστεί δυνατή η ευρύτερη χρησιμοποίηση ITS από τις τοπικές αρχές·

Ενθάρρυνση της βελτιστοποίησης των διαφορών μέσω μεταφοράς μέσω της βελτίωσης του αστικού προγραμματισμού

10. ζητεί να προωθηθεί η αρχή της ολοκληρωμένης προσέγγισης στο πλαίσιο εταιρικής διακυβέρνησης που θα συνενώνει τους αστικούς, περιαστικούς, εθνικούς και ευρωπαϊκούς φορείς και που θα λαμβάνει υπόψη κάθε πτυχή που συνδέεται με τη μεταφορά: κοινωνική ένταξη, θόρυβος, ασφάλεια, ανταγωνιστικότητα, περιβάλλον κλπ· επαναλαμβάνει το αίτημά του για υποχρεωτική εφαρμογή της ολοκληρωμένης προσέγγισης στον προγραμματισμό και την επιλογή των σχεδίων στο πλαίσιο των διαρθρωτικών ταμείων·

⁽¹⁾ Η τεχνολογία NFC (Near Field Communication), που θα μπορούσε να αποδοθεί ως «επικοινωνία κοντινού πεδίου», είναι τεχνολογία ανταλλαγής δεδομένων από πολύ μικρή απόσταση, η οποία καθιστά δυνατή τη ραδιοσυχνική αναγνώριση.

Πέμπτη, 23 Απριλίου 2009

11. συνιστά την υλοποίηση και τη χρήση βιώσιμων ολοκληρωμένων σχεδίων αστικών μετακινήσεων στα αστικά κέντρα άνω των 100 000 κατοίκων, τα οποία θα περιλαμβάνουν:

- διαγνωστική μελέτη, δείκτες και στόχους όσον αφορά την κινητικότητα καθώς και τον οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό τους αντίκτυπο,
- σχέδιο ανάπτυξης και διασύνδεσης των δικτύων μεταφορών, που θα συντονιστεί με το σχέδιο για τις περιφερειακές μεταφορές και με την πολεοδομία,
- σχέδιο ανάπτυξης υποδομής για ήπιες μορφές μετακίνησης (λωρίδες ποδηλάτων, ζώνες πεζών κλπ.) πλήρως ενσωματωμένων στις αστικές μεταφορές,
- ρυθμιστικό σχέδιο για χώρους στάθμευσης και πλατφόρμες διατροπικών μεταφορών,
- πρόγραμμα προσαρμογής της διαχείρισης των δικτύων αστικής κινητικότητας και των διασυνδέσεών τους για τους χρήστες με μειωμένη κινητικότητα,
- ρυθμιστικό σχέδιο για την εφοδιαστική στις πόλεις, περιλαμβανομένης της δυνατότητας χρήσης των δημοσίων υποδομών για τη μεταφορά φορτίων,
- διαδικασία άμεσης συμμετοχής του ευρέος κοινού·

12. συνιστά τη δημιουργία μονίμου ευρωπαϊκού φόρουμ μεταξύ αντιπροσωπευτικών αρχών διαχείρισης στον τομέα των μεταφορών, στο οποίο θα μετέχουν επίσης οργανώσεις χρηστών και πολιτών, καθώς και επαγγελματικές ενώσεις μεταφορικών επιχειρήσεων, σχετικά με τη διαχείριση των αστικών μεταφορών με σκοπό την ανταλλαγή και διάδοση βέλτιστων πρακτικών·

13. προτείνει να τεθεί ως προϋπόθεση για τη χορήγηση ευρωπαϊκών ενισχύσεων και τη συγχρηματοδότηση του τομέα των αστικών μεταφορών η ύπαρξη ολοκληρωμένων σχεδίων αστικής κινητικότητας (σχέδια αστικών μετακινήσεων)·

14. ενθαρρύνει τη συνεργασία και την επιχειρησιακή ενοποίηση των δημοσίων επιχειρήσεων αστικών μεταφορών και των υπηρεσιών που είναι υπεύθυνες για την οργάνωση των μεταφορών και των χώρων στάθμευσης των ευρωπαϊκών μητροπόλεων με περισσότερους από 250 000 κατοίκους, λαμβάνοντας υπόψη και επιδεικνύοντας σεβασμό προς τις τοπικές ιδιαιτερότητες·

15. ενθαρρύνει τις αρχές διαχείρισης να θέσουν προορατικούς και συνεκτικούς στόχους για τον περιορισμό των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου μέσω των πολιτικών για την κινητικότητα που καθορίζονται με τα προαναφερθέντα βιώσιμα σχέδια αστικών μετακινήσεων, και να αντλήσουν από τους στόχους αυτούς συγκεκριμένες υποχρεώσεις επιδόσεων για τους δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς μεταφορικών υπηρεσιών·

16. προτείνει να αξιολογηθούν οι εμπειρίες τιμολογιακής ενοποίησης, (και με το σχέδιο «διαλειτουργική διαχείριση εισιτηρίων»), διατροπικής πληροφόρησης και ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ οργανισμών διαχείρισης των μεταφορών στα αστικά κέντρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με σκοπό τη διευκόλυνση της ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών·

Η προστιθέμενη αξία της Ένωσης: προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας στους αστικούς χώρους

17. συνιστά τη δημιουργία παρατηρητηρίου αστικής κινητικότητας στους κόλπους της Επιτροπής, αλλά δεν επιθυμεί τη δημιουργία νέου οργανισμού·

18. εκφράζει τη λύπη του, διότι κατά την τρέχουσα περίοδο στήριξης 2007-2013, από το σύνολο των πόρων των διαρθρωτικών ταμείων που διατίθενται για τις μεταφορές, (ήτοι 82 000 000 000 EUR), μόνο το 9 % περίπου (δηλαδή 8 000 000 000 EUR) προορίζεται για τις αστικές μεταφορές· θεωρεί το ποσοστό αυτό πολύ μικρό για να καταστεί δυνατή η αντιμετώπιση των προκλήσεων για την εξασφάλιση κατάλληλης κινητικότητας στις ευρωπαϊκές πόλεις, καθώς και για την προστασία του περιβάλλοντος και του κλίματος·

Πέμπτη, 23 Απριλίου 2009

19. συνιστά εντόνως να εξεταστεί, στο πλαίσιο του δημοσιονομικού πλαισίου για την περίοδο 2014-2020, η δυνατότητα ευρωπαϊκού χρηματοδοτικού μηχανισμού για την αστική κινητικότητα (ολοκληρωμένο πρόγραμμα τύπου Marco-Polo) το οποίο να καθιστά δυνατή τη συγχρηματοδότηση:

- των μελετών όσον αφορά τα σχέδια αστικών μετακινήσεων, ως κίνητρο για τη γενίκευση της χρήσης τους,
- μέρους των επενδύσεων σχετικά με μεταφορικά μέσα τα οποία ανταποκρίνονται στους περιβαλλοντικούς και κοινωνικοοικονομικούς στόχους της Ένωσης·

προτείνει η διάθεση αυτών των χρηματοδοτήσεων να πραγματοποιείται ως κίνητρο, με βάση προσκλήσεις υποβολής προτάσεων που πληρούν τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές·

20. ζητεί από την Επιτροπή να καταρτίσει έκθεση σχετικά με ζώνες περιορισμένης πρόσβασης στις πόλεις, προκειμένου να αξιολογήσει τις επιπτώσεις τους στην κινητικότητα, στην ποιότητα ζωής, στις εκπομπές ρύπων και στους εξωτερικούς παράγοντες, στην υγεία και στην ασφάλεια, λαμβάνοντας υπόψη την αναγκαιότητα της ύπαρξης συστήματος διώξης τόσο των παραβάσεων που εμπίπτουν στο ποινικό δίκαιο όσο και όσων δεν εμπίπτουν, στο πλαίσιο των διασυννομιών μεταφορών·

21. προτείνει τη δημιουργία δικτύου πληροφοριών και πώλησης αστικών εισιτηρίων για τις σημαντικότερες πόλεις προορισμού της Ένωσης στους σταθμούς και στα αεροδρόμια των τόπων αναχώρησης, όταν αυτοί βρίσκονται εντός της ΕΕ·

22. συνιστά τη θέσπιση «χάρτη χρηστών» των αστικών μεταφορών, που να περιλαμβάνει επίσης τους πεζούς και τους ποδηλάτες, καθώς και τη διανομή εμπορευμάτων και υπηρεσιών, και μοιράσματος των οδών, έτσι ώστε να καταστεί δυνατή η μείωση των υφισταμένων ανισοτήτων·

23. θεωρεί ότι το πρότυπο της πόλης των μικρών αποστάσεων είναι το πλέον κατάλληλο για να επιτευχθεί αστική κινητικότητα φιλική προς το περιβάλλον και το κλίμα·

24. ενθαρρύνει την Επιτροπή και τις τοπικές αρχές να εντείνουν και να επεκτείνουν τις πρωτοβουλίες τους οι οποίες αφορούν τις ημέρες χωρίς αυτοκίνητο, όπως εφαρμόζονται στο πλαίσιο της ετήσιας ευρωπαϊκής ημέρας χωρίς αυτοκίνητο·

25. καλεί την Επιτροπή να παρουσιάσει το συντομότερο δυνατόν εναρμονισμένη προσέγγιση για τη δημιουργία πράσινων ζωνών και ενιαίου ευρωπαϊκού αυτοκόλλητου πράσινης ζώνης, προκειμένου να αποφευχθεί η ανάπτυξη διαφορετικών σχεδίων από τις πόλεις ή τα κράτη μέλη, που θα είχε ως αποτέλεσμα σημαντικές δυσκολίες για τους πολίτες και τις εταιρίες·

26. θεωρεί ότι οι πρωτοβουλίες αστικής κινητικότητας πρέπει επίσης να επιδιώκουν τη δημιουργία υπεραστικών δικτύων για τη σύνδεση μεγάλων πόλεων, την εξασφάλιση της οικονομικής τους ανάπτυξης και τη διευκόλυνση της ομαλής και ταχείας κυκλοφορίας προσώπων και αγαθών·

Αστικές μεταφορές: βιομηχανικός κλάδος και ευρωπαϊκές τεχνολογίες που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη στη στρατηγική της Δισαβόνας και στο σχέδιο ανάκαμψης της ευρωπαϊκής οικονομίας

27. συνιστά την εφαρμογή ευρωπαϊκής πολιτικής τυποποίησης και πιστοποίησης του εξοπλισμού όσον αφορά την ασφάλεια και την υγεία, την άνεση (θόρυβος, δονήσεις), τη διαλειτουργικότητα των δικτύων («λεωφορειολωρίδες», συρμοί τροχιοδρόμου κλπ.), την ευχέρεια πρόσβασης των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, ή με παιδικά καροτσάκια, τις ήπιες μορφές μετακινήσεων και την επιλογή καθαρών μηχανοκίνητων οχημάτων (λεωφορεία, ταξί) βάσει ενδεδειγμένου ισοζυγίου άνθρακα, καθώς και την αξιολόγηση των επιπτώσεων του κόστους για τις επιχειρήσεις και τους χρήστες·

28. συνιστά διαρκή μέριμνα ώστε σε κάθε λαμβανόμενη απόφαση να υπάρχει αναλογικότητα κόστους-οφέλους και δυνατότητα επιδότησης χρηστών με μειωμένες οικονομικές δυνατότητες·

29. συνιστά την έκδοση κατευθυντηρίων γραμμών για τον καθορισμό ελάχιστων συστάσεων για την ποιότητα των υπηρεσιών, καθώς και για την αξιολόγηση και τη συμμετοχή των χρηστών και των πολιτών, στο πλαίσιο του ανοίγματος των δικτύων αστικών μεταφορών στον ανταγωνισμό σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007·

Πέμπτη, 23 Απριλίου 2009

30. συνιστά τη διάθεση σημαντικού μέρους των πιστώσεων που έχουν αποδεσμευτεί από το σχέδιο ανάκαμψης της ευρωπαϊκής οικονομίας για τη χρηματοδότηση επενδύσεων και έργων στον τομέα των αστικών μεταφορών και των μέσων μαζικής μεταφοράς τα οποία βρίσκονται σε εξέλιξη και μπορούν να λάβουν αμέσως χρηματοδότηση και να υλοποιηθούν πριν από την 31η Δεκεμβρίου 2009·

31. διαπιστώνει ότι στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού σχεδίου ανάκαμψης προτείνεται η χρησιμοποίηση πόρων των διαρθρωτικών ταμείων για βιώσιμα έργα υποδομής· απευθύνει επείγουσα έκκληση προς τα κράτη μέλη και τις περιφέρειες να διαθέσουν σημαντικό μέρος των εν λόγω πόρων για φιλικές προς το κλίμα αστικές μεταφορές·

32. ζητεί από την Επιτροπή να λάβει υπόψη τις προτάσεις του παρόντος ψηφίσματος, καθώς και την επιθυμία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου να αναλάβει η ίδια την πρωτοβουλία σε αυτόν τον τομέα για την κατάρτιση σχεδίου δράσης το ταχύτερο δυνατόν·

*

*

*

33. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή, καθώς και στις κυβερνήσεις και στα κοινοβούλια των κρατών μελών.

Σχέδιο δράσης για τα ευφυή συστήματα μεταφορών

P6_TA(2009)0308

Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με το σχέδιο δράσης για τα ευφυή συστήματα μεταφορών (2008/2216(INI))

(2010/C 184 E/10)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 16ης Δεκεμβρίου 2008, με τίτλο «Σχέδιο δράσης για την εξάπλωση των ευφυνών συστημάτων μεταφοράς στην Ευρώπη» (COM(2008)0886),
- έχοντας υπόψη την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση του πλαισίου για την εξάπλωση των ευφυνών συστημάτων μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και για τις διεπαφές με άλλους τρόπους μεταφοράς (COM(2008)0887),
- έχοντας υπόψη τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής, της 12ης Σεπτεμβρίου 2001, με τίτλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» (COM(2001)0370),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 8ης Ιουλίου 2008, με τίτλο «Πιο οικολογικές μεταφορές» (COM(2008)0433),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 8ης Ιουλίου 2008, με τίτλο «Στρατηγική για την εσωτερική του εξωτερικού κόστους» (COM(2008)0435),
- έχοντας υπόψη την Πράσινη Βίβλο της Επιτροπής, της 25ης Σεπτεμβρίου 2007, με τίτλο «Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας» (COM(2007)0551),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 22ας Ιουνίου 2006, με τίτλο «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση - Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας - Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις μεταφορές» (COM(2006)0314),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 17ης Σεπτεμβρίου 2007, με τίτλο «Σχέδιο προς ασφαλή, καθαρότερη και αποδοτικότερη κινητικότητα στην Ευρώπη Η πρώτη έκθεση σχετικά με τα νοήματα αυτοκίνητα» (COM(2007)0541),