

Τετάρτη, 9 Ιουλίου 2008

1. θεωρεί ότι τα ΚΕΤ δεν έχουν προκαλέσει διαταραχή των κεφαλαιαγορών, αλλά ότι η δομή τους, το μέγεθός τους και η γρήγορη ανάπτυξή τους επιτάσσουν προσεκτική ανάλυση του ρόλου τους και της επιρροής τους· αναγνωρίζει ότι η προσέγγιση των ΚΕΤ σε θέματα διαφάνειας και διοίκησης εμφανίζει διαφορές·
2. προβληματίζεται από το γεγονός ότι η έλλειψη διαφάνειας ορισμένων ΚΕΤ ενδέχεται να μην επιτρέπει επαρκή κατανόηση της δομής και των κινήτρων τους· ζητεί από την Επιτροπή να αναγνωρίσει ότι η διαφάνεια και η γνωστοποίηση αποτελούν τη βασική αρχή για τη δημιουργία πραγματικά ίσων όρων ανταγωνισμού και για την εύρυθμη λειτουργία των αγορών εν γένει·
3. επικροτεί την ανακοίνωση της Επιτροπής της 27ης Φεβρουαρίου προς το Συμβούλιο σχετικά με τα ΚΕΤ, με την οποία επανεπιβεβαιώνεται η σπουδαιότητα των ανοικτών αγορών και η προσήλωση της Επιτροπής σε παγκόσμια λύση· επισημαίνει τις διάφορες πρωτοβουλίες, είτε σε εθνικό επίπεδο είτε στα διεθνή φόρουμ, για την ενίσχυση της διαφάνειας και τη βελτίωση της διακυβέρνησης και καλεί την Επιτροπή να συνεργαστεί στενά με το ΔΝΤ και τον ΟΟΣΑ για τη διαμόρφωση παγκόσμιου κώδικα συμπεριφοράς·
4. πιστεύει, εντούτοις, ότι η εν λόγω ανακοίνωση της Επιτροπής πρέπει να θεωρηθεί πρώτο βήμα και ζητεί, συνεπώς, από την Επιτροπή να παρακολουθεί τις δραστηριότητες των ΚΕΤ και να επιτελέσει τον συντονιστικό ρόλο της, ώστε να εξασφαλιστεί ότι οι εθνικές πρωτοβουλίες δεν θα αντιστρατεύονται τη δέσμευση για δεκτικότητα έναντι των επενδύσεων και δεν θα θέτουν σε κίνδυνο τη θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις παγκόσμιες αγορές·
5. καλεί την Επιτροπή να προβεί σε ανάλυση των εργαλείων που βρίσκονται στη διάθεση της Ευρωπαϊκής Ένωσης είτε σε διατάξεις της Συνθήκης ΕΚ είτε σε υπάρχουσα νομοθεσία —όπως οι απαιτήσεις διαφάνειας, τα δικαιώματα ψήφου, τα δικαιώματα των μετόχων ή οι «χρυσές μετοχές» (golden shares)— τα οποία θα καθιστούσαν δυνατή κάποια αντίδραση σε περίπτωση ιδιοκτησιακών προβλημάτων εξαιτίας παρέμβασης των ΚΕΤ·
6. ζητεί από το Συμβούλιο και την Επιτροπή να αξιολογήσουν το περιθώριο χειρισμών που αφήνεται στα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα από τις διατάξεις των άρθρων 64 και 65 της ΣΛΕΕ, προκειμένου να επαληθευθούν οι δυνατότητες συντονισμένης δράσης σε επίπεδο ΕΕ, η οποία είναι αναγκαία για την προάσπιση των συμφερόντων της ΕΕ και την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς· ζητεί από την Επιτροπή να εργαστεί για την κατάρτιση καταλόγου τομέων που θα ήταν δυνατόν να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 65 για τη δημόσια τάξη·
7. ζητεί από το Συμβούλιο και την Επιτροπή να πραγματοποιήσουν ενδελεχή ανάλυση της λειτουργίας των παγκόσμιων χρηματοπιστωτικών αγορών και να ορίσουν και προωθήσουν ισχυρή τη θέση της ΕΕ, λαμβανομένων υπόψη των παγκόσμιων πρωτοβουλιών, όσον αφορά τις αρχές και τους κανόνες που θα έπρεπε να διέπουν τη λειτουργία τους· θεωρεί ότι η κοινή αυτή αντίληψη θα ενίσχυε τη θέση της ΕΕ στα διεθνή φόρουμ· ζητεί από την Επιτροπή να εφαρμόζει, εφόσον απαιτείται, την αρχή της αμοιβαιότητας·
8. εκφράζει ανησυχία για τις τιμές του πετρελαίου και τις συνέπειές τους στην ισοτιμία ευρώ/δολαρίου, καθώς τα κέρδη από το πετρέλαιο συχνά επανεπενδύονται μέσω των ΚΕΤ σε στοιχεία ενεργητικού εκπεφρασμένα σε ευρώ και στις αγορές της ευρωζώνης εν γένει·
9. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή.

Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας

P6_TA(2008)0356

Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 9ης Ιουλίου 2008 σχετικά με τη διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας (2008/2041(INI))

(2009/C 294 E/10)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

— έχοντας υπόψη το Πράσινο Βιβλίο «Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας» (COM(2007)0551),

— έχοντας υπόψη το Λευκό Βιβλίο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» (COM(2001)0370),

Τετάρτη, 9 Ιουλίου 2008

- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής «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 «Προς ασφαλέστερη, καθαρότερη και αποδοτικότερη κινητικότητα στην Ευρώπη: η πρώτη έκδοση σχετικά με τα νοήμονα αυτοκίνητα» (COM(2007)0541),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής «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 «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 «Η εφοδιαστική εμπορευμάτων στην Ευρώπη — Κλειδί για τη βιώσιμη κινητικότητα» (COM(2006)0336),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής «Σχέδιο δράσης για την εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών» (COM(2007)0607),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής «Θεματική στρατηγική για το Αστικό Περιβάλλον» (COM(2005)0718),
- έχοντας υπόψη τις προτάσεις και κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής και τις γνωμοδοτήσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τα διαρθρωτικά ταμεία και για το ταμείο συνοχής καθώς και για το 7ο ερευνητικό πρόγραμμα πλαίσιο,
- 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 20ής Φεβρουαρίου 2008 σχετικά με το Εαρινό Συμβούλιο του 2008 όσον αφορά την Στρατηγική της Λισαβόνας ⁽¹⁾,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 12ης Ιουλίου 2007 για την Ευρώπη σε συνεχή κίνηση — βιώσιμη κινητικότητα για την ήπειρό μας ⁽²⁾,
- έχοντας υπόψη στο ψήφισμά του της 15ης Ιανουαρίου 2008 για το CARS 21: «ανταγωνιστικό κανονιστικό πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία» ⁽³⁾,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 5ης Σεπτεμβρίου 2007 για την εφοδιαστική εμπορευμάτων στην Ευρώπη — κλειδί για τη βιώσιμη κινητικότητα ⁽⁴⁾,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 26ης Σεπτεμβρίου 2006 σχετικά με τη θεματική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον ⁽⁵⁾,
- λαμβάνοντας υπόψη τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής σχετικά με την «αστική κινητικότητα»,
- έχοντας υπόψη το άρθρο 45 του Κανονισμού του,
- έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού καθώς και τις γνωμοδοτήσεις της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων, και της Επιτροπής Περιφερειακής Ανάπτυξης (A6-0252/2008),

⁽¹⁾ Κείμενα που εγκρίθηκαν, P6_TA(2008)0057.

⁽²⁾ Κείμενα που εγκρίθηκαν, P6_TA(2007)0345.

⁽³⁾ Κείμενα που εγκρίθηκαν, P6_TA(2008)0007.

⁽⁴⁾ Κείμενα που εγκρίθηκαν, P6_TA(2007)0375.

⁽⁵⁾ ΕΕ C 306 E της 15.12.2006, σ. 182.

Τετάρτη, 9 Ιουλίου 2008

- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι τα αστικά κέντρα (πόλεις και προάστια) έχουν για πολλούς λόγους μεγάλη σημασία για τη ζωή των πολιτών της ΕΕ, και ότι τα αστικά κέντρα, παρά τις διαφορές ως προς το μέγεθος και τη δομή τους, αντιμετωπίζουν παρεμφερή προβλήματα και προκλήσεις όσον αφορά τη ρύπανση, τη συμφόρηση, τον θόρυβο και την οδική ασφάλεια στο πλαίσιο της αστικής κινητικότητας,
- B. λαμβάνοντας υπόψη ότι είναι επιτακτική η ανάγκη να επικρατήσουν νέες απόψεις και καινοτόμα σχέδια για την κινητικότητα στις πόλεις δεδομένου ότι οι αστικές μεταφορές συντελούν στο μεγαλύτερο βαθμό στην αλλαγή του κλίματος, στη ρύπανση και άλλους περιβαλλοντικούς παράγοντες καθώς και σε συναφείς δυσμενείς επιπτώσεις στην ποιότητα της ζωής και στην υγεία των κατοίκων των πόλεων· λαμβάνοντας επίσης υπόψη ότι τα προβλήματα αυτά πρέπει να αντιμετωπιστούν προκειμένου να στεφτεί από επιτυχία οποιαδήποτε στρατηγική της ΕΕ με στόχο την καταπολέμηση της αλλαγής του κλίματος και λοιπών περιβαλλοντικών προβλημάτων,
- Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι πρέπει να επιτευχθεί ενδεδειγμένη κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ της ΕΕ και των δήμων και κοινοτήτων, με την Ευρωπαϊκή Ένωση να διαδραματίζει σαφώς καθορισμένο ρόλο και ότι, σύμφωνα με την αρχή των καλύτερων ρυθμίσεων και τις αρχές της επικουρικότητας και αναλογικότητας, θα πρέπει να αναλαμβάνεται κοινοτική δράση για την αστική κινητικότητα μόνον όταν υπάρχει σαφής προστιθέμενη αξία σε επίπεδο ΕΕ,
- Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι αρχές της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ θα πρέπει να ληφθούν επίσης υπόψη στον τομέα της αστικής κινητικότητας,
- Ε. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι ευρωπαϊκές πόλεις θα έπρεπε να είναι σε θέση να επιλέγουν από ευρύ φάσμα ευέλικτων μηχανισμών για να χαράξουν τον ενδεδειγμένο συνδυασμό πολιτικής για την εξεύρεση ολοκληρωμένων, βιώσιμων, κοινωνικά αποτελεσματικών και οικονομικά αποδεκτών λύσεων στα ειδικά προβλήματα κινητικότητάς τους· λαμβάνοντας υπόψη ότι πρέπει να αναζητούνται οι καλύτερες λύσεις διοικητικής μέριμνας και δυνατότητες μετάβασης σε βιώσιμότερα μέσα μεταφορών σε όλα τα μέσα και τους τομείς των μεταφορών (πεζοπορία, ποδηλασία, δημόσιες και ιδιωτικές επιβατικές μεταφορές, διανομή εμπορευμάτων και υπηρεσίες), προκειμένου να εξασφαλιστεί ικανοποιητική προσβασιμότητα στο κέντρο των πόλεων και η ομαλή κυκλοφοριακή ροή εντός της πόλης που έχει μεγάλη σημασία για τους κατοίκους, τους επισκέπτες, τους καθημερινά μετακινούμενους εργαζόμενους, τους παραγωγούς και τους προμηθευτές εμπορευμάτων στην πόλη και για τις εταιρείες που προμηθεύουν την πόλη· εκτιμώντας επίσης ότι πρέπει να δίδεται ιδιαίτερη σπουδαιότητα στη διαλειτουργικότητα των επιλεγόμενων μέσων ούτως ώστε να είναι σε θέση οι αρχές να επιβάλλουν σε μεταγενέστερο στάδιο σε διασυνοριακή βάση ποινές για παραβιάσεις του κώδικα οδικής κυκλοφορίας σε αστικές ζώνες·
- ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ευρωπαϊκή πολιτική για τις αστικές μεταφορές πρέπει να λαμβάνει υπόψη την οικονομική, κοινωνική, εδαφική και περιβαλλοντική συνοχή· λαμβάνοντας υπόψη ότι πρέπει να δίδεται ιδιαίτερη σπουδαιότητα στα ειδικά προβλήματα και στις ειδικές συνθήκες που επικρατούν στα «νέα» κράτη μέλη,
- Ζ. λαμβάνοντας υπόψη ότι πρέπει να δίδεται προσοχή στις ιδιαίτερες ανάγκες των εργαζομένων (διακινούμενοι εργαζόμενοι), των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, των παιδιών (καροτσάκια), των λιγότερο ευπόρων και των ηλικιωμένων, και ότι ο πληθυσμός της Ευρώπης γηράσκει ταχέως, δημιουργώντας δημογραφικές μεταβολές και νέες ανάγκες κινητικότητας των κοινωνιών·
- Η. λαμβάνοντας υπόψη ότι είναι απαραίτητο να εγκριθεί νέα προσέγγιση για τον στρατηγικό σχεδιασμό των αστικών περιοχών προκειμένου να προβλεφθούν οι προκλήσεις σε σχέση με το περιβάλλον, την ενέργεια και την κινητικότητα που θα ανακύψουν τις επόμενες δεκαετίες,
- Θ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ένταξη στους προϋπολογισμούς των εξωτερικών δαπανών αποτελεί σημαντικό βήμα για τη σωστή αποτίμηση των δαπανών στον τομέα των μεταφορών, και ότι προκειμένου να διασφαλιστεί δίκαιη μεταχείριση μεταξύ της μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών και μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, πρέπει να εξετασθεί το ενδεχόμενο της διασταυρούμενης επιδότησης των βιώσιμων σχεδίων αστικών μεταφορών· λαμβάνοντας επίσης υπόψη ότι πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες για την εξεύρεση νέων μηχανισμών χρηματοδότησης και για την καλύτερη και συχνότερη χρήση των υφισταμένων χρηματοδοτικών μέσων, όπως τα διαρθρωτικά ταμεία και το Ταμείο Συνοχής, προς όφελος βιώσιμων λύσεων σε θέματα αστικής κινητικότητας,

Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης

1. επιδοκιμάζει το προαναφερθέν Πράσινο Βιβλίο ως ενδεδειγμένη βάση συζήτησης και χαίρεται την ευρεία συμμετοχή των εμπλεκόμενων στη διαδικασία διαμόρφωσης των σχετικών απόψεων και χάραξης της μελλοντικής πολιτικής της ΕΕ για τις συγκοινωνίες στα αστικά κέντρα·

Τετάρτη, 9 Ιουλίου 2008

2. θεωρεί απαραίτητη την σαφή οριοθέτηση των τομέων αρμοδιοτήτων της ΕΕ σύμφωνα με τις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας που ορίζουν οι Συνθήκες· αναγνωρίζει την αρχή ότι οι τοπικές αρχές είναι ελεύθερες να εγκρίνουν δική τους πολιτική κινητικότητας, υπό την προϋπόθεση ότι δεν παραβιάζουν τη σχετική εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία· αναμένει, ταυτόχρονα, ότι —εφαρμόζοντας τις προαναφερθείσες αρχές— τα κράτη μέλη, οι δήμοι και οι πόλεις θα συνειδητοποιούν την ευθύνη τους για την καλύτερη οργάνωση και τον καλύτερο σχεδιασμό της αστικής κινητικότητας· αναγνωρίζει, ωστόσο, ότι μπορεί να επιτευχθεί σημαντική προσιδμενη αξία με συντονισμένη δράση εντός της Κοινότητας·
3. πιστεύει ότι η ΕΕ θα πρέπει να καθορίσει γενική στρατηγική για την αστική κινητικότητα η οποία θα οδηγήσει σε ορθολογικότερη χρήση των αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης και να προωθήσει τη συνδυασμένη μετάβαση προς βιώσιμους τρόπους μεταφοράς καθώς και να υποστηρίξει τις δεσμεύσεις της ΕΕ για την προστασία του περιβάλλοντος και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου·
4. είναι της γνώμης ότι η δραστηριοποίηση σε ευρωπαϊκό επίπεδο επιβάλλεται στους παρακάτω τομείς και ζητεί:
- τη διαμόρφωση ολοκληρωμένης συνολικής ευρωπαϊκής προσέγγισης για την αστική κινητικότητα, που θα αποτελέσει κοινό πλαίσιο αναφοράς για τους ευρωπαϊκούς, εθνικούς, περιφερειακούς και τοπικούς φορείς (δήμοι και κοινότητες, πολίτες, οικονομία, επιχειρήσεις)· η προσέγγιση αυτή θα πρέπει να βασίζεται στις αρχές της εσωτερικής αγοράς κινητικότητας της ΕΕ και να λαμβάνει υπόψη την βιωσιμότητα των πόλεων και τον αντίκτυπο στη δημογραφική εξέλιξη (αστυφιλία)· υπογραμμίζει ότι θα αποτελέσει σαφές κίνητρο ώστε οι πόλεις και οι αστικές περιοχές να καταρτίσουν ολοκληρωμένα βιώσιμα σχέδια αστικής κινητικότητας, με έμφαση στη μακροπρόθεσμη πολεοδομία και χωροταξία· καλεί συναφώς την Επιτροπή να εξετάσει με ποιόν τρόπο θα συνδεθούν τα βιώσιμα σχέδια αστικής κινητικότητας με τη συγχρηματοδότηση της ΕΕ των έργων μεταφορών σε πόλεις με περισσότερους των 100 000 κατοίκων και με τη νομοθεσία, τις αποφάσεις και τους στόχους της ΕΕ που αφορούν τη μείωση ατυχημάτων, τις εκπομπές CO₂, τις τοπικές εκπομπές αερίων και τον θόρυβο·
 - τη συλλογή και αποτελεσματική διάδοση αξιόπιστων και συγκρίσιμων στοιχείων για όλες τις πτυχές των συγκοινωνιών στα αστικά κέντρα και τα περιχώρα τους λαμβάνοντας υπόψη τις μελλοντικές μεταβολές των βασικών παραγόντων (λ.χ. δημογραφική εξέλιξη, οικονομική ανάπτυξη, κλιματική αλλαγή)·
 - πλήρη κατάλογο των κοινοτικών ρυθμίσεων που διέπουν σήμερα τον τομέα της αστικής κινητικότητας και τον επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα, εξετάζοντας κατά περίπτωση τις δυνατότητες βελτίωσης και απλούστευσης του ρυθμιστικού πλαισίου κατά περίπτωση·
 - την αξιολόγηση της εφαρμογής εκ μέρους των κρατών μελών της κοινοτικής νομοθεσίας που διέπει τις αστικές μεταφορές, και ιδίως τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές·
 - την κατάρτιση καταλόγου των τοπικών πρωτοβουλιών που ανελήφθησαν για την αντιμετώπιση ορισμένων προβλημάτων που σημειώνονται στο Πράσινο Βιβλίο (λ.χ. επιβολή τελών χρήσης του οδικού δικτύου, πράσινες ζώνες, ασφάλεια στις δημόσιες μεταφορές, προστασία των ποδηλατών κλπ.)· ευελπιστεί ότι αυτός ο κατάλογος μπορεί να αποτελέσει τη βάση για την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών σε αυτούς τους τομείς·
 - την παρακολούθηση τοπικών μέτρων που σχετίζονται με την πρόσβαση στο κέντρο των πόλεων ώστε να αποφεύγονται νέοι εμπορικοί φραγμοί εντός της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ·
 - τη διαμόρφωση «ευρωπαϊκού βήματος για την αστική κινητικότητα» ή οποιουδήποτε άλλου αποτελεσματικού φόρουμ το οποίο θα συγκεντρώνει όλα τα δεδομένα, τις βέλτιστες πρακτικές και πληροφορίες για την πολιτική σχετικά με την αστική κινητικότητα με ολοκληρωμένο τρόπο ούτως ώστε να παρέχει στους πολίτες και τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής εύκολη πρόσβαση σε ζωτικές πληροφορίες οι οποίες είναι απαραίτητες για την ανάπτυξη πολιτικών αστικής κινητικότητας· υπογραμμίζει ότι η εν λόγω πλατφόρμα θα πρέπει να αντλεί όσο το δυνατόν περισσότερα στοιχεία από υφιστάμενες βάσεις δεδομένων, πόρους και φορείς, προκειμένου να αποφεύγεται η γραφειοκρατία·
 - την αποτίμηση του εξωτερικού κόστους των διαφόρων φορέων μεταφορών καθώς και εξέταση της δυνατότητας ένταξης του κόστους αυτού στους εσωτερικούς προϋπολογισμούς·
5. καλεί την Επιτροπή να συνεργαστεί με τα κράτη μέλη προκειμένου να υπερπηδήσει τους εθνικούς φραγμούς των αστικών σχεδίων, χωρίς ωστόσο να προτείνει νομοθεσία της ΕΕ η οποία θα μπορούσε να περιορίσει την τοπική ευελιξία που απαιτείται για την επίλυση των προβλημάτων κινητικότητας·

Τετάρτη, 9 Ιουλίου 2008

Νομοθεσία

6. θεωρεί απαραίτητο στους τομείς της πολιτικής στους οποίους μπορεί να παρέμβει νομοθετικά (π.χ. δημοσιονομική πολιτική, πολιτική περιβάλλοντος, κοινωνική πολιτική και απασχόληση, πολιτική ανταγωνισμού, βιομηχανική πολιτική, περιφερειακή πολιτική και πολιτική συνοχής, πολιτική μεταφορών και οδικής ασφάλειας, ενεργειακή πολιτική) να λαμβάνει η ΕΕ υπόψη τις ειδικές ανάγκες των αστικών μεταφορών·

Κοινά πρότυπα και εναρμόνιση

7. ζητεί ειδικές ευρωπαϊκές ρυθμίσεις και/ή καθοδήγηση για την τυποποίηση των προδιαγραφών και την εναρμόνισή τους κυρίως όσον αφορά:

- τον σχεδιασμό και τη λειτουργία ζωνών περιβαλλοντικής προστασίας και την καθιέρωση συστημάτων διοδίων· πιστεύει ότι η απόφαση για την καθιέρωση των μέτρων αυτών θα πρέπει να λαμβάνεται σε τοπικό επίπεδο, λαμβάνοντας υπόψη την ειδική κατάσταση κάθε αστικού κέντρου· σύμφωνα με τις αρχές της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ, θα πρέπει να δίδεται έμφαση στη διαλειτουργική δομή τους ούτως ώστε να επιτρέπεται η ελεύθερη ροή της κυκλοφορίας και να αποφεύγεται η ανάληψη διαφορετικών πρωτοβουλιών σε διάφορα κράτη μέλη·
- τεχνικές και οργανωτικές προϋποθέσεις για τη διαλειτουργικότητα μεταξύ των διαφόρων μέσων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών·
- την κινητικότητα των ατόμων με αναπηρία, των ηλικιωμένων, των ατόμων που συνοδεύουν παιδιά και των οικονομικά ασθενέστερων·
- την βελτίωση της οδικής ασφάλειας σύμφωνα με την ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία·
- τη δυνατότητα πρόσβασης και τη διαλειτουργικότητα των τεχνολογιών ευφών συστημάτων μεταφορών για πανευρωπαϊκές εφαρμογές·

Διάδοση και ανταλλαγή δοκιμασμένων πρακτικών

8. ζητεί επίσης τη λήψη των ενδεδειγμένων μέτρων για την ενθάρρυνση της ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών, ιδίως όσον αφορά:

- την καλύτερη δυνατή αξιοποίηση της υπάρχουσας υποδομής, για παράδειγμα μέσω ευέλικτων σχεδίων αξιοποίησης του οδικού δικτύου·
- την υιοθέτηση λύσεων συνδυασμένων μεταφορών (οδικές, σιδηροδρομικές, πλωτές μεταφορές)·
- ολοκληρωμένα συστήματα έκδοσης εισιτηρίων και τιμολόγησης που απλουστεύουν την πρόσβαση σε διάφορα μέσα μεταφοράς και τη συνδυασμένη χρήση τους·
- την εκπόνηση εξατομικευμένων βιώσιμων σχεδίων κινητικότητας και τη λήψη υποστηρικτικών μέτρων χωροταξίας («πόλη των μικρών αποστάσεων»), διαδικασία στην οποία θα πρέπει να συμμετέχουν όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη ήδη από τα πρώτα στάδια·
- κατευθυντήριες γραμμές για την εξασφάλιση διυπηρεσιακής συνεργασίας μεταξύ όλων των τμημάτων των τοπικών και περιφερειακών κυβερνήσεων και των δημόσιων επιχειρήσεων κοινής ωφέλειας κατά τον σχεδιασμό προγραμμάτων εντός των αστικών περιοχών·
- καινοτόμες λύσεις για αποτελεσματικές εμπορευματικές μεταφορές, ιδίως για τη διανομή τοπικών εμπορευμάτων σε πόλεις, συμπεριλαμβανομένων αξιόπιστων συστημάτων φόρτωσης και εκφόρτωσης για τη διευκόλυνση των λειτουργιών του τοπικού βρόχου·
- βιώσιμες υπηρεσίες μεταφορών με στόχο τη διασφάλιση της τουριστικής κινητικότητας σε αστικές και προαστιακές περιοχές·
- κατευθυντήριες γραμμές για φιλοπεριβαλλοντική δημόσια πολιτική προμηθειών·
- την καλύτερη διαμόρφωση καθαρών δημόσιων συγκοινωνιών που θα εστιάζονται στην αποδοτικότητα, στην ελκυστικότητα, στη μείωση των εκπομπών και στην προσβασιμότητα, περιλαμβάνοντας τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, καθώς και στην ασφάλεια·

Τετάρτη, 9 Ιουλίου 2008

- την προώθηση βιώσιμων αλυσίδων κινητικότητας: βάδισμα-ποδηλασία-συλλογική χρήση αυτοκινήτου-ταξί-συλλογική/δημόσια κινητικότητα·
- καλύτερη οργάνωση των μεταφορών μικρών αποστάσεων·
- λήψη μέτρων διαχείρισης της κυκλοφορίας για τη βελτιστοποίηση της διοικητικής μέριμνας και τη διαχείριση της κινητικότητας με στόχο τη μείωση και/ή την αποφυγή των μεταφορών, όπως η τηλεργασία ή η διαφοροποίηση των ωραρίων έναρξης εργασίας ή μαθημάτων·
- λήψη μέτρων για την προώθηση της εικονικής κινητικότητας, όπως για παράδειγμα η ηλεκτρονική μάθηση, οι ηλεκτρονικές τραπέζικες συναλλαγές, οι τηλεαγορές και η τηλεδιάσκεψη·
- θέσπιση ζωνών περιβαλλοντικής προστασίας και συστημάτων διοδίων·
- πολιτικές και πρακτικές στάθμευσης, όπως η θέσπιση συστημάτων καθοδήγησης στάθμευσης·
- βελτίωση και επέκταση της χρήσης «ευφών» συστημάτων μεταφορών·

9. ζητεί την ευρύτερη δυνατή διάδοση των δεδομένων για θέματα σχετικά με την αστική κινητικότητα, όπως τα στατιστικά στοιχεία της Eurostat και της CARE (Κοινωνική Βάση Δεδομένων για Ατυχήματα στους Δρόμους της Ευρώπης)· ζητεί τη μεγαλύτερη πρόσβαση στη βάση δεδομένων CARE, η οποία θα αποτελέσει ισχυρό μέσο για την ανταλλαγή πληροφοριών και εμπειρογνωμοσύνης μεταξύ των επαγγελματιών του τομέα των μεταφορών·

10. καλεί την Επιτροπή να υποστηρίξει τις τοπικές αρχές μέσω της προώθησης πιλοτικών και πειραματικών σχεδίων, ιδίως όσον αφορά την εφαρμογή ολοκληρωμένης προσέγγισης σε θέματα αστικής κινητικότητας, και μέσω της παροχής βοήθειας για την έρευνα στον τομέα του πολεοδομικού σχεδιασμού·

Έρευνα και ανάπτυξη

11. τονίζει την ανάγκη για έρευνα και ανάπτυξη στον τομέα των βιώσιμων μεταφορών, ιδίως της στήριξης της τεχνολογικής προόδου με την ανάπτυξη καθαρών τεχνολογιών στην κατασκευή των οχημάτων· καλεί την Επιτροπή και το Συμβούλιο να επενδύσουν σε καθαρότερα, αποτελεσματικότερα, προσανατολισμένα στον καταναλωτή και ασφαλή συστήματα αστικών μεταφορών, και να λάβουν μέτρα για τη δημιουργία αγοράς τέτοιων συστημάτων·

12. επισημαίνει ότι η ΕΕ πρέπει να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη, στην προώθηση και στη χρηματοδότηση ευφών συστημάτων μεταφορών (ITS), δεδομένου ότι μπορούν να συμβάλουν σε σημαντικό βαθμό, μεταξύ άλλων, στην αύξηση της ασφάλειας των μεταφορών και στη βελτίωση των ρευμάτων συγκοινωνιών και στην αποτελεσματική διοικητική μέριμνα· είναι, για τον λόγο αυτόν, της γνώμης ότι η περαιτέρω ανάπτυξή τους και κυρίως η αύξηση της χρήσης τους πρέπει να ενισχυθεί από την ΕΕ·

13. καλεί την Επιτροπή να καταρτίσει προσβάσιμους και συμβατούς καταλόγους ερευνητικών και αναπτυξιακών προγραμμάτων για την αστική κινητικότητα στο πλαίσιο των διαφόρων ευρωπαϊκών προγραμμάτων-πλαισίων, επισημαίνοντας παραδείγματα που εφαρμόζονται στην πράξη·

Συντονισμός μεταξύ αρχών

14. υπογραμμίζει ότι η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών σχετικά με τη διαχείριση της κινητικότητας και ο καλύτερος συντονισμός είναι θεμελιώδους σημασίας για τη βελτίωση των αστικών μεταφορών και της κινητικότητας, καθώς παρατηρούνται ανεπάρκειες, όπως η έλλειψη της δέουσας κατανομής αρμοδιοτήτων και συντονισμένων δράσεων μεταξύ των διαφόρων τοπικών, περιφερειακών και εθνικών αρχών, καθώς και ανεπαρκής συντονισμός κατά τον σχεδιασμό αστικών, προαστιακών και αγροτικών συστημάτων μεταφορών· επισημαίνει ότι ο ανεπαρκής συντονισμός μεταξύ των τοπικών αρχών έχει ως αποτέλεσμα υψηλότερο κόστος διανομής, μεγαλύτερη κυκλοφορία και περισσότερη περιβαλλοντική ρύπανση·

15. ζητεί επείγοντως να επιτευχθεί καλύτερος συντονισμός μεταξύ γειτονικών τοπικών αρχών προκειμένου να διασφαλιστεί ορισμένος βαθμός συνοχής και να εξασφαλιστεί η τη βιώσιμη και αρμονική ανάπτυξη των τοπικών και περιφερειακών υποδομών μεταφοράς σε παραμεθόριες και σε άλλες περιοχές·

Τετάρτη, 9 Ιουλίου 2008

Ολοκληρωμένη προσέγγιση

16. θεωρεί αναγκαία την εκτέλεση του έργου του αστικού σχεδιασμού και της ανάπτυξης με ολοκληρωμένο τρόπο, λαμβάνοντας υπόψη τις παρούσες και μελλοντικές ανάγκες αστικών μεταφορών· η δημιουργία ταχέων σιδηροδρομικών συνδέσεων μεταξύ των κέντρων των πόλεων και ποτάμιων, σιδηροδρομικών και αεροπορικών τερματικών σταθμών και ιδιαίτερα απομακρυσμένων περιφερειών θα πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα για μεγάλης κλίμακας αστικό εκσυγχρονισμό και ανάπτυξη·

17. υπενθυμίζει ότι, λαμβανομένης υπόψη της ολοένα ταχύτερης αστικοποίησης, θα πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή στα προάστια και στα πολεοδομικά συγκροτήματα·

Ατομική ευθύνη

18. τονίζει το ζήτημα της ατομικής ευθύνης των πολιτών και θεωρεί αναγκαίο να παρακινούνται να αξιολογούν την συμπεριφορά τους ως χρηστών των οδικών δικτύων και να μετέχουν, κατά το δυνατό, ενεργά στα φόρουμ αστικής κινητικότητας· είναι της γνώμης ότι πρέπει να προσφέρεται σχεδόν σε κάθε πολίτη η δυνατότητα να αλλάξει τις συνήθειές του, για παράδειγμα σε σχέση με την χρησιμοποίηση του ιδιωτικού αυτοκινήτου και εναλλακτικά μέσα μεταφορών (βάδισμα, ποδηλασία ή δημόσια μέσα μεταφορών), και να συμβάλλει με τον τρόπο αυτό εξατομικευμένα στην καθαριότητα και βιωσιμότητα της πόλης· ζητεί από τις εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αρχές να παράσχουν εναλλακτικές δυνατότητες κινητικότητας για να διευκολύνουν τις αλλαγές αυτές· καλεί επίσης τις ευρωπαϊκές, τις εθνικές, τις περιφερειακές και τις τοπικές αρχές να εντατικοποιήσουν τις εκπαιδευτικές και ενημερωτικές εκστρατείες προκειμένου να συνειδητοποιήσουν οι πολίτες περισσότερο τη συμπεριφορά τους σχετικά με την κυκλοφορία, δίδοντας ιδιαίτερη έμφαση σε εκστρατείες εκπαίδευσης της νεότερης γενιάς·

19. υπογραμμίζει, εν προκειμένω, τη σημασία και την αυξανόμενη επιτυχία της «ημέρας χωρίς αυτοκίνητο» στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας· παρατηρεί ότι, το 2007, 1909 πόλεις από 23 κράτη μέλη συμμετείχαν στην πρωτοβουλία αυτή· καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να συνεχίσουν να ενθαρρύνουν την εν λόγω πρωτοβουλία και να καταβάλλουν προσπάθειες για την ευρεία υιοθέτησή της·

20. θεωρεί ότι πρέπει να πραγματοποιηθεί μελέτη η οποία θα αποσαφηνίζει και θα περιέχει λεπτομερείς πληροφορίες για όλες τις δυνατότητες και επιλογές αστικής κινητικότητας των πολιτών (ιδιωτικές έναντι δημόσιων μεταφορών)· ζητεί νέα και τυποποιημένη συγκέντρωση δεδομένων για λιγότερο μελετημένα θέματα όπως η συμπεριφορά των πεζών και των ποδηλατών και τα κίνητρα των πολιτών κατά τη χρησιμοποίηση ορισμένων τρόπων μεταφοράς έναντι άλλων·

Χρηματοδότηση

21. πιστεύει ότι η ΕΕ μπορεί να συνεισφέρει τα μέγιστα με τη χρηματοδότηση μέτρων στον τομέα των αστικών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, για παράδειγμα από πόρους των διαρθρωτικών ταμείων και του ταμείου συνοχής, και ζητεί για το λόγο αυτό από την Επιτροπή να αναλάβει τις ευθύνες της στον τομέα αυτόν· παραπέμπει εν προκειμένω και στο κοινοτικό δίκαιο που επιβάλλει τη λήψη περιβαλλοντικών μέτρων και μέτρων για τις μεταφορές με χρηματοδότηση των κρατών μελών·

22. καλεί την Επιτροπή να καταρτίσει ειδικά μέσα προσανατολισμένα προς την οικονομία της αγοράς για τη δημιουργία ισορροπημένου και ευνοϊκού πλαισίου για τη βιώσιμη κινητικότητα σε αστικά κέντρα·

23. ζητεί, στο πλαίσιο της επερχόμενης αναθεώρησης του προϋπολογισμού της ΕΕ, να συναρτάται περισσότερο η χρηματοδότηση σχεδίων από πόρους της ΕΕ με τις προϋποθέσεις και τους όρους σχετικά με τις βιώσιμες μεταφορές και την περιβαλλοντική προστασία και διαβλέπει στις χρηματοδοτήσεις αυτές έναν ενδεδειγμένο μηχανισμό για την ενθάρρυνση φιλοπεριβαλλοντικών και ευρέως προσβάσιμων προτύπων μεταφορών·

24. ζητεί από την Επιτροπή να επιδιώξει, τόσο από μόνη της όσο και από κοινού με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, την εξέταση των σημερινών και μελλοντικών δυνατοτήτων χρηματοδότησης των αστικών μεταφορών· συνιστά να καταρτίσει συνεκτικό οδηγό που θα παρουσιάζει συστηματικά όλα τα διαθέσιμα κεφάλαια για την χρηματοδότηση των αστικών μεταφορών· την καλεί επίσης να εξετάσει το θέμα των οριζοντίων επιδοτήσεων στον τομέα των μεταφορών ώστε να διασφαλίζεται δίκαιη μεταχείριση μεταξύ όλων των τρόπων μεταφοράς καθώς και μεταξύ των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών· επισημαίνει επίσης ότι θα πρέπει να αξιολογούνται όλες οι πλευρές των εταιρικών σχέσεων δημόσιου-ιδιωτικού τομέα και η πιθανή συμβολή τους σε βιώσιμα σχέδια αστικής κινητικότητας·

Τετάρτη, 9 Ιουλίου 2008

25. καλεί το Προεδρείο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και τις υπηρεσίες του να δώσουν το παράδειγμα εφαρμόζοντας τις δικές του αποφάσεις και ενθαρρύνοντας τη λήψη μέτρων διαχείρισης της κινητικότητας για τους βουλευτές, το προσωπικό και τους επισκέπτες, με στόχο την ενσωμάτωση της βιώσιμης κινητικότητας κατά την εφαρμογή του κανονισμού για το EMAS από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο·

*
* *

26. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή.

Ετήσια έκθεση της ΕΚΤ για το 2007

P6_TA(2008)0357

Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 9ης Ιουλίου 2008 σχετικά με την ετήσια έκθεση της ΕΚΤ για το 2007 (2008/2107(INI))

(2009/C 294 E/11)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την ετήσια έκθεση της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας (ΕΚΤ) για το 2007,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 113 της Συνθήκης ΕΚ,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 15 του πρωτοκόλλου του καταστατικού του Ευρωπαϊκού Συστήματος Κεντρικών Τραπεζών και της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας που επισυνάπτεται στη Συνθήκη,
 - έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 2ας Απριλίου 1998 σχετικά με τον δημοκρατικό έλεγχο κατά το τρίτο στάδιο της ONE ⁽¹⁾,
 - έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 20ής Φεβρουαρίου 2008 σχετικά με τις ολοκληρωμένες κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη και την απασχόληση (Μέρος: ευρείες κατευθυντήριες γραμμές για τις οικονομικές πολιτικές των κρατών μελών και της Κοινότητας): Εγκαινιάζοντας τον νέο κύκλο (2008-2010) ⁽²⁾,
 - έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής για την ONE@10: επιτυχίες και προκλήσεις 10 χρόνια μετά την οικονομική και νομισματική ένωση (COM(2008)0238),
 - έχοντας υπόψη την επισκόπηση της χρηματοπιστωτικής σταθερότητας της ΕΚΤ του Δεκεμβρίου του 2007 και την έκθεσή της για τη χρηματοπιστωτική ολοκλήρωση στην Ευρώπη του Απριλίου του 2008,
 - έχοντας υπόψη τις εαρινές οικονομικές προβλέψεις της Επιτροπής του 2008-2009,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 45 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Οικονομικών και Νομισματικών Θεμάτων (A6-0241/2008),
- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι το 2007 το ΑΕγχΠ της ζώνης του ευρώ αυξήθηκε κατά 2,6 % (έναντι 2,7 % το 2006) παρά την εντεινόμενη αβεβαιότητα η οποία πήγαζε από τη χρηματοπιστωτική αναταραχή το δεύτερο ήμισυ του έτους,
- B. λαμβάνοντας υπόψη ότι το ποσοστό πληθωρισμού ήταν 2,1 %, έναντι 2,2 % το 2006, παρά το οικονομικό περιβάλλον που χαρακτηριζόταν από σημαντικές πιέσεις προς τα άνω των τιμών,
- Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ΕΚΤ συνέχισε να αναπροσαρμόζει τα επιτόκια τον Ιούνιο του 2007, στο 4,0 % τον Ιούνιο από το 3,5 % τον Δεκέμβριο του 2006, και διατήρησε αυτό το επίπεδο κατά τη διάρκεια του δεύτερου εξαμήνου,

⁽¹⁾ ΕΕ C 138 της 4.5.1998, σ. 177.

⁽²⁾ Κείμενα που εγκρίθηκαν, P6_TA(2008)0058.