



COTER-VI/021

13. szakbizottsági ülés – 2017. május 17.

VÉLEMÉNYTERVEZET

„Területi kohéziós politika és uniós költségvetés” szakbizottság

Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája

Előadó: **Ribányi József (HU/EPP)**, a Tolna megyei közgyűlés alelnöke

Ez a dokumentum a „Területi kohéziós politika és uniós költségvetés” szakbizottság 2017. május 17-én, szerdán 11 órától 17.30-ig tartandó ülésén kerül megvitatásra. A fordításra való tekintettel az esetleges módosító indítványokat legkésőbb 2017. május 3-án, szerdán (brüsszeli idő szerint) 15 óráig az erre a célra szolgáló online eszközön keresztül kell benyújtani (elérhető a tagok portáljáról: <https://memportal.cor.europa.eu/>). A felhasználói útmutató a <https://memportal.cor.europa.eu/> címen található.

Referenciadokumentum

**A „Területi kohéziós politika és uniós költségvetés” szakbizottság véleménytervezete –
Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája**

I. POLITIKAI AJÁNLÁSOK

A RÉGIÓK EURÓPAI BIZOTTSÁGA

1. üdvözli, hogy a jelenlegi stratégia multidiszciplináris, átfogó megközelítést jelent, amely új elemeket foglal magában az energetika, az infrastruktúra és a digitális ágazatok, az iparági versenyképesség és a készségfejlesztés terén;
2. támogatja a stratégia célkitűzéseit, amelyek már a 2011-es fehér könyvben¹ is szerepeltek, nevezetesen a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás legalább 60%-os csökkentését az 1990-es szinthez képest;
3. mindazonáltal megjegyzi, hogy a 2011-es fehér könyvnek megfelelően a stratégiának figyelembe kellene vennie a közlekedési rendszer hatékonyságának javítása terén 2011 óta elért eredményeket;

A KÖZLEKEDÉSI RENDSZER OPTIMALIZÁLÁSA ÉS HATÉKONYSÁGÁNAK JAVÍTÁSA

Digitális mobilitási megoldások

4. hangsúlyozza, hogy a digitális technológiákban rejlő potenciál kiaknázásával lehetővé válik a közlekedés optimalizálása és egy multimodális transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) létrehozása. Ehhez előfeltétel az intelligens közlekedési rendszerek, ökoszisztémák és infrastruktúra megléte, valamint a helyi és regionális önkormányzatok bevonása a végrehajtási szakaszba;
5. hangsúlyozza, hogy azzal, hogy aktív szerepet játszanak az intelligens távközlési és közlekedési infrastruktúra létrehozásában, az európai régiók biztosíthatják az összekapcsolt és automatizált járművek hatékony használatát a tagállamok határain és területén áthaladó TEN-T hálózat folyosóin;
6. elismeri, hogy a közlekedés üzleti modelljeit és mintáit informatikai megoldások alakítják. A helyi és regionális önkormányzatoknak könnyen használható, inkluzív informatikai megoldásokat kellene alkalmazniuk ahhoz, hogy „intelligens városi” fejlesztéseik keretében intelligens közlekedési rendszereket vezessenek be;
7. felhívja a figyelmet arra, hogy egyszerűsített adatbázisokra és azok összekapcsolására van szükség. Ehhez olyan európai szabványok kialakítását kellene javasolni, amelyek elősegíthetik az adatok, szolgáltatások és technikai megoldások összeegyeztethetőségét valamennyi szinten;

¹

Fehér könyv – Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé. Brüsszel, 2011. március 28., COM(2011) 144 final.

Méltányos és hatékony közlekedési árképzés

8. úgy véli, hogy a helyi és regionális önkormányzatok a maguk módján (pl. parkolóhelyek, buszsávok, közbeszerzési preferenciák, „zöld” rendszámtáblák vagy kedvezményes útdíjak használatával) befolyásolhatják a fogyasztói preferenciákat és döntéseket, bátorítva az alternatív üzemanyaggal működő járművek használatát;
9. hangsúlyozza, hogy árképzési célból harmonizálni kell a különböző, mobilitáshoz kapcsolódó forrásokból elérhető, közlekedéssel kapcsolatos információkat. Az integrált menetjegyrendszer szélesebb körű használata még mindig akadályokba ütközik, mivel a különböző tömegközlekedési módok nem egyformán nyereségesek. Az integrált árképzés bevezetésének költségei csökkenthetik egy adott közlekedési mód pénzügyi eredményeit, és akár veszteségesé is tehetik azt. Az ezzel szembesülő regionális/helyi tömegközlekedési szolgáltatók veszteségeit testre szabott uniós támogatási programmal kellene fedezni. Emellett a személygépkocsik díjszabását a közúti árufuvarozás díjszabásával összhangban kell megoldani;
10. rámutat, hogy az energiahálózatokat, a villamosenergia-tárolást és -kereskedelmet, valamint az állami infrastruktúra kezelését a közlekedési szabályokkal és a járművek adóztatásával együtt át kell alakítani, hogy bátorítsák az elektromos járművek szélesebb körű használatát. Ezzel kapcsolatban az is javasolt, hogy átjárható és egyszerű fizetési megoldásokat alkalmazzanak az elektromos járművek töltésénél;
11. felhívja a figyelmet arra, hogy a légi közlekedési üzemanyagokra alkalmazott adómentesség egyértelműen torzítja a piacot a közlekedési ágazatban. Mivel ez ellentmond az alacsony kibocsátású mobilitás célkitűzéseinek, megfelelő adóügyi megoldásokat kellene létrehozni úgy, hogy azok ne veszélyeztessék a légítársaságok működését;

A multimodalitás ösztönzése

12. ösztönzi a multimodalitást és az alacsony vagy nulla kibocsátású városi-regionális közlekedés és logisztika, a vasúti, tengeri és folyami szállítás koordinált használatát. A közúti közlekedésről való modális váltás különösen jelentős előrelépést jelent az alacsony kibocsátás tekintetében; Emellett az alacsony kibocsátású mobilitást is magában foglaló modális váltási megoldásoknak kiemelt prioritást kell kapniuk;
13. támogatja, hogy az EU aktív szerepet játsszon a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben a tengeri és légi közlekedési ágazatok kibocsátásának csökkentése érdekében. A légi közlekedés esetében az új, alacsonyabb kibocsátású technológiák bevezetéséhez is pénzügyi támogatást kellene nyújtani;

AZ ALACSONY KIBOCSÁTÁSÚ ALTERNATÍV ENERGIAFORRÁSOK KÖZLEKEDÉSI CÉLÚ ALKALMAZÁSÁNAK FOKOZÁSA

Az alacsony kibocsátású alternatív energiaforrások hatékony kerete

14. az energetikai szektor fejlesztésének támogatásával ösztönzi az alternatív energiaforrások bevezetését a közlekedésben, megnyitva az utat a „nulla kibocsátású” közlekedés előtt;
15. hangsúlyozza, hogy a tagállamokat, a régiókat és az önkormányzatokat a kohéziós politika keretében vissza nem térítendő támogatásokkal bátorítják a közlekedési célú alternatív energiaforrásokba történő beruházásokra;
16. rámutat, hogy az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló irányelv² már meghatározta a kötelező követelményeket a villamos energia, a földgáz és a hidrogén gépjármű-üzemanyagként való használatát illetően;
17. hangsúlyozza, hogy a jelenleg elérhető alternatív üzemanyagok és bioüzemanyagok részben felváltják majd a hagyományos dízel- vagy benzinüzemű járműveket, különösen a városi és elővárosi közlekedésben. Ez fokozza az energiabiztonságot, csökkentve a hagyományos üzemanyagok iránti keresletet;
18. kéri a bioüzemanyagok általános, széles körben elfogadható és hosszú távon alkalmazható fogalmának megalkotását. Egy ilyen definíció meglelte támogatja a jogérvényesítést és a befektetői döntéshozatalt a bioüzemanyagok termelésében és felhasználásában;
19. a közlekedési ágazat széntelenítése érdekében a fejlett megújuló bioüzemanyagok szélesebb körű alkalmazását szorgalmazza. Ezzel összefüggésben a nem élelmiszer (szintetikus) vagy takarmányalapú bioüzemanyagoknak elsőbbséget kellene biztosítani, az élelmiszer-alapú bioüzemanyagokat pedig ezzel párhuzamosan fokozatosan ki kellene vezetni. Amellett, hogy plusz hozzáadott gazdasági értéket teremt, ennek várható pozitív hatása az, hogy a vidéki és kevésbé fejlett területeken munkalehetőségek és munkahelyek jönnek létre. Mivel a fejlett bioüzemanyagok jelenleg támogatás nélkül nem tekinthetők versenyképes energiaforrásoknak, termelésüket támogatni kell, hogy versenyezzenek a fosszilis tüzelőanyagokkal vagy az élelmiszer-alapú bioüzemanyagokkal;
20. véleménye szerint fontos figyelembe venni a specifikus nemzeti, regionális és helyi körülményeket és a helyileg elérhető különböző nyersanyagokat. A megújuló energiaforrásokból származó alternatív üzemanyagok használatának szabályozásakor figyelembe kell venni a teljes energiamérleget (ideértve az üzemanyag-előállítását is);
21. hangsúlyozza, hogy a regionális és helyi szempontból ideális alacsony kibocsátású alternatív energiát helyileg kell előállítani, és helyileg kell tárolni és felhasználni/fogyasztani is;

²

Az Európai Parlament és a Tanács 2014. október 22-i 2014/94/EU irányelve az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről.

Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítése

22. hangsúlyozza, hogy az alacsony vagy nulla kibocsátású mobilitás várhatóan forradalmasítja a közlekedést a hálózatok, a járművek és az üzemanyagok tekintetében. Ehhez olcsó, hozzáférhető energia és üzemanyagok kellenek. A villamos energia kivételével minden más üzemanyag – például a gáz, a hidrogén vagy a bioüzemanyagok – fejlesztése leállt, csak a hidrogén játszhatna még szerepet a globális energiakereskedelemben (üzemanyagként és tárolókapacitásként). Ezért elsősorban, de nem kizárólag az elektromos járművek megfizethető töltési infrastruktúráinak kiépítésére kellene koncentrálni;
23. megállapítja, hogy az elektromos közlekedési és töltési infrastruktúra nagyon gyorsan kiépíthető olyan városi és agglomerációs területeken, ahol a helyi önkormányzatok támogatják a központi kormányzat erre irányuló erőfeszítéseit. Az elektromos közlekedési infrastruktúrát az európai régiókat összekötő stratégiai útvonalak mentén kell megépíteni, hogy a határokon átnyúló elektromos mobilitás (e-mobilitás) leküzdhesse a belső piaci széttöredezettséget;
24. hangsúlyozza, hogy a helyben termelt és tárolt villamos energia stabil és olcsó üzemanyagforrást biztosíthatna az alacsony kibocsátású e-mobilitásra való átállás felgyorsításához. A fokozatos elterjedésnek köszönhetően csökkenhet az e-mobilitás hagyományos üzemanyagokkal szembeni versenyhátránya. A hálózatba integrált decentralizált villamosenergia-tárolással leküzdhető a megújuló forrásokból származó energiakínálat és az energiakereslet közötti összhang hiánya azokban az időszakokban, amikor magas vagy alacsony a kereslet;

Az elektromos mobilitáshoz szükséges interoperabilitás és szabványosítás

25. osztja az Európai Bizottság véleményét a közös műszaki és technológiai szabványok bevezetésével kapcsolatban, figyelembe véve a különböző tagállamok szükségleteit. A szabványosítás ösztönözni fogja a helyi közlekedési rendszerek közötti interoperabilitást a határ menti régiókban;
26. rámutat, hogy az elektromos járművek töltőállomásait szabványosítani kell, és felkéri az Európai Bizottságot, hogy támogassa az elektromos töltőállomások elterjedését, szabványokat dolgozva ki a töltőállomások meglévő épületekbe/létesítményekbe való beépítésére;

ELMOZDULÁS A KIBOCSÁTÁSMENTES JÁRMŰVEK FELÉ

A járművizsgálat javítása a fogyasztók bizalmának visszaszerzése érdekében

27. üdvözli a közelmúltban létrejött megállapodásokat a járművek károsanyag-kibocsátásának mérésére és hitelesítésére vonatkozóan, ezzel biztosítva a járművek környezeti teljesítményének átláthatóságát és megbízhatóságát. Ez segíteni fog a légszennyező anyagok kibocsátására vonatkozó határértékek bevezetésében és a fogyasztók bizalmának növelésében. A személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási határértékek nem veszélyeztethetik a gazdasági növekedést és a foglalkoztatást;

28. megjegyzi, hogy a kibocsátásokra vonatkozó mérési rendszernek tiszteletben kell tartania a gyártók szempontjait, elegendő időt biztosítva számukra ahhoz, hogy elvégezzék a szükséges módosításokat. Olyan megoldást kell találni, ami nem bünteti az autóipart, nem veszélyezteti a termelési kapacitást vagy (ennek következtében) az állásokat;
29. támogatja a járművek címkézésére vonatkozó új iránymutatások kidolgozását, mivel ez segít elkerülni a fogyasztók félrevezetését. Tisztázni kell és közzé kell tenni az arra vonatkozó szabályokat, hogy milyen módon mérjék az értékeket a világszinten harmonizált, könnyűgépjárművekre vonatkozó vizsgálati eljárásokkal (WLTP) és a régi eljárással (Új Európai Menetciklus, NEDC). Fontolóra kell venni nemcsak az iránymutatások, hanem a címkézésről szóló irányelv³ módosítását is. Hasonlóképpen a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról szóló irányelvet⁴ is át kell dolgozni, hogy lépést tartson a legújabb műszaki fejleményekkel;

A személy- és könnyű tehergépjárművekre vonatkozó, 2020 utáni időszakra szóló stratégia

30. hangsúlyozza, hogy az e-mobilitás bevezetését ösztönző intézkedésekhez mennyiségi paramétereket és határidőket kell meghatározni annak biztosítása érdekében, hogy az áttérés ne okozzon zavart a hagyományos közlekedésben;

A teherautókra, autóbuszokra és távolsági autóbuszokra vonatkozó, 2020 utáni időszakra szóló stratégia

31. úgy véli, hogy a tömegközlekedés egyre inkább teret nyer a személygépkocsikkal szemben, és ezért javasolja az e-mobilitás felé való átmenet felgyorsítását az elektromos buszok és villamosok gyártásának és használatának előnyben részesítésével, csökkentve ezzel a buszok szén-dioxid-kibocsátását;
32. üdvözli, hogy az Európai Bizottság népszerűsíteni igyekszik az EU-ban a „Tiszta busz” kezdeményezést, hogy a városok, a régiók, a szolgáltatók és a gyártók számára platformot biztosítva támogassa az információcsere és a piaci méretgazdaságosság javulását. A kezdeményezés erősíti az európai buszgyártók abba vetett bizalmát, hogy a jövőben igény lesz tiszta, alternatív meghajtású buszokra, segít jobban kihasználni a jövőbeli közbeszerzési eljárásokat, és általa eredményesebben lehet finanszírozási megoldásokat találni a nagyobb beszerzésekhez pl. az Európai Beruházási Bank révén;

Légi közlekedés és kötöttpályás közlekedés

33. megjegyzi, hogy a légi közlekedés bővülésének fényében a repülés fontos eleme lesz a jövőbeli mobilitásnak. A jövőbeli normatív légi közlekedési iránymutatásoknak csökkenteniük kell a

³

A Bizottság jelentése az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az energiával kapcsolatos termékek energia- és egyéb erőforrás-fogyasztásának címkézéssel és szabványos termékismertetővel történő jelöléséről szóló, 2010. május 19-i 2010/30/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv felülvizsgálatáról. Brüsszel, 2015. július 15., COM(2015) 345 final.

⁴

Az Európai Parlament és a Tanács 2009. április 23-i 2009/33/EK irányelve a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról. [A 2009/33/EK irányelv.](#)

légszennyező anyagok kibocsátását, és az üzemanyag-fogyasztással kapcsolatos kérdésekkel is foglalkozniuk kell;

34. hangsúlyozza a helyben termelt, olcsó villamos energiával működtetett, kötöttpályás közlekedési módok előnyeit. Ezeknek köszönhetően megfizethető jegyárakat lehet biztosítani az alulfejlett területek helyi lakossága számára. Amellett, hogy olcsó, a munkahelyek megtartását is segíti az érintett területeken;

AZ ALACSONY KIBOCSÁTÁSÚ MOBILITÁST LEHETŐVÉ TEVŐ KÖRNYEZET

Energiaunió: a közlekedési és az energiarendszerek kapcsolata

35. örömmel veszi tudomásul, hogy a stratégia jól illeszkedik az Európai Unió Tanácsának 2014. október 23–24-én elfogadott, 2030-ra vonatkozó éghajlat- és energiapolitikai keretéhez⁵ és a 2015. december 12-én, az ENSZ Éghajlat-változási Keretegyezménye részes feleinek 21. konferenciáján elfogadott Párizsi Megállapodáshoz⁶ azáltal, hogy összeköt két fontos szereplőt az Unióban: a közlekedést a keresleti oldalon és az energiatermelés és -továbbítás területének kulcsszereplőit a kínálati oldalon;
36. véleménye szerint a Tiszta energia minden európainak csomag⁷ az alábbiakra irányuló uniós erőfeszítések részét képezi: vezető szerep azon a téren, hogy mindenki intelligensebb és tisztább energiához jusson, a gazdasági növekedés, a beruházások és a technológiai vezető szerep támogatása, új munkahelyek teremtése és a polgárok jólétének javítása az Unió régióiban és városaiban;

Kutatás, innováció és versenyképesség

37. úgy véli, hogy az e-mobilitás az innováció és a technológiai fejlődés egyik hajtóereje, amely azonnali előnyökkel jár, és fontos szerepet játszik a környezeti hatások csökkentésében;
38. úgy véli, hogy az alacsony szén-dioxid-kibocsátású közlekedésre való áttérés elsősorban a regionális és kohéziós politikán keresztül érhető el. A kutatásba és innovációba való beruházás révén a régiók és a települések támogathatják az alacsony kibocsátású megújuló energiákat, az intelligens hálózatokat és a fenntartható városi közlekedést;
39. támogatja a Horizont 2020 kutatási és innovációs keretprogram eredményeinek hasznosítását a szolgáltatásokat és/vagy beruházásokat magukban foglaló, innovatívabb, alacsony kibocsátású mobilitási megoldások érdekében;

⁵ Az Európai Tanács következtetései (2014. október 23–24.) Brüsszel, 2014. október 24., EUCO 169/14.

⁶ A 2015. november 30. – december 11-én tartott COP21-en született Párizsi Megállapodás.

⁷ Tiszta energia minden európainak – az európai növekedési potenciál kibontakoztatása. Az Európai Bizottság sajtóközleményeinek adatbázisa: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4009_hu.htm.

40. megjegyzi, hogy az informatikai megoldások támogatják az utasszállítás és az áru fuvarozás valamennyi módjának kombinált használatán alapuló mobilitást (pl. az integrált menetjegyrendszerek és útdíjrendszerek, az intermodális áru fuvarozási dokumentumok, az elektronikus útvonaltervezés, a valós idejű utastájékoztatók stb.);
41. megjegyzi, hogy a digitális technológiákat használó, összekapcsolt és automatizált (önvezető) járművek megjelenése számos lehetőséget nyújthat a közlekedés negatív hatásainak kezelésére; határozottan kéri az összekapcsolt és automatizált vezetésre vonatkozó intézkedések bevezetését az amszterdami nyilatkozattal⁸ összhangban; üdvözli az ezzel kapcsolatban 2016. november 30-án elfogadott, az együttműködő, intelligens közlekedési rendszerekre vonatkozó uniós stratégiát⁹;
42. hangsúlyozza, hogy az európai régiók részt akarnak venni az intelligens távközlési és közlekedési infrastruktúra létrehozásában. Ennek révén az összekapcsolt és automatizált járművek hatékonyan és akadálytalanul használhatók a TEN-T folyosóin;
43. hangsúlyozza, hogy az arányosság és a szubszidiaritás elvének köszönhetően a helyi és regionális önkormányzatok részt vehetnek az intelligens közlekedési rendszerek telepítésében, és így csökkenthetik a közlekedési kibocsátásokkal és torlódásokkal kapcsolatos problémáikat;

Készségek

44. elismeri, hogy az alacsony kibocsátású mobilitás irányába történő átmenet kihívások elé állítja a munkaerőpiacot, és így kiemelten fontos annak biztosítása, hogy a munkaerőt átképezzék az új munkákra. A magas munkanélküliségi ráták ellenére a digitális készségek hiánya miatt a közlekedési ágazat számos fontos területén munkaerőhiány van;
45. hangsúlyozza a duális képzési rendszerek jelentőségét, és intenzív tapasztalatcserét javasol az uniós régiók között az alacsony kibocsátású mobilitás helyes gyakorlatairól a szakképzés és a vállalkozások részvételével;

Beruházás

46. üdvözli, hogy az innováció és az infrastruktúra fejlesztése áll az Európai Stratégiai Beruházási Alap (ESBA) arra irányuló célkitűzéseinek középpontjában, hogy ösztönözzék a közlekedésre és infrastruktúrára irányuló kombinált (köz-magán) beruházásokat. Az ESBA, az esb-alapokból származó, vissza nem térítendő támogatásokkal kombinálva intenzívebb részvételt biztosíthat az ilyen projektekben a helyi és regionális szereplők számára, a kis és nagy léptékű projektek esetén egyaránt;

⁸ Amszterdami nyilatkozat — Együttműködés az összekapcsolt és automatizált vezetés területén, 2016. április 14–15.

⁹ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Az együttműködő, intelligens közlekedési rendszerek európai stratégiája – mérföldkő az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás megvalósítása felé – COM(2016) 766 final, Brüsszel, 2016. november 30.

47. azt javasolja, hogy a következő többéves pénzügyi keret tervezésekor mind a Horizont 2020-ban, mind az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközben (CEF) növeljék az alacsony kibocsátású közlekedésre szánt források összegét és részarányát. A Európai Hálózatfinanszírozási Eszközt jobban népszerűsíteni kell, mivel komoly fellendítő hatással bír: egy eurónyi CEF-támogatás 3-3,5 eurónyi beruházást generál az alacsony kibocsátású közlekedés terén;
48. rámutat, hogy a köz-magán társulásra alapuló városi és regionális fejlesztés biztosíthatja a szükséges fellendítő hatást az alacsony kibocsátású mobilitási megoldások hatékony finanszírozásához és működéséhez. Javasolja továbbá az ESBA és az esb-alapok helyi, innovatív és alacsony kibocsátású közlekedési megoldásokra történő felhasználásának kiemelt kezelését. A 2020 utáni stratégiai referenciakeretben elérhetővé kell tenni a vissza nem térítendő támogatásokat a fenti célokra;
49. kiemeli, hogy a helyi és regionális önkormányzatok fontos szerepet játszanak a helyi energiatermelés ösztönzésében, valamint az integrált és intelligens energiahálózatokban. Az esb-alapoknak vissza nem térítendő támogatásokkal kell megkönnyíteniük a szükséges beruházásokat, elsősorban a kevésbé fejlett és legelmaradottabb uniós régiókban;
50. megjegyzi, hogy az európai beruházási terv szintén biztosít közfinanszírozást az alacsony kibocsátású közlekedési projektek és intelligens hálózatok számára 2015 eleje és 2017 vége között;

Városi szintű fellépések

51. javasolja, hogy az európai városok és nagyvárosok várostervezési gyakorlatai foglalják magukban az alacsony kibocsátású közlekedés és e-mobilitás számára fenntartott területek kijelölését. A várostervezésben előnyben kell részesíteni az aktív közlekedést (kerékpározás és gyaloglás), a tömegközlekedési megoldásokat, illetve a közös gépkocsihasználatot és a gépkocsimegosztást;
52. „Az EU kerékpározásra vonatkozó ütemterve” című RB-véleménnyel¹⁰ összhangban megállapítja, hogy javítani kell a kerékpározás pozícióját a közlekedési módok között, növelve a kerékpáros közlekedési projektekre adott uniós közfinanszírozás szerepét. A kerékpározás és ennek kapcsán a zöld közbeszerzések aktív támogatóiként az önkormányzatok növelhetik az éghajlatváltozás elleni küzdelemben betöltött szerepüket, ha részt vesznek olyan kezdeményezésekben, mint az Európa Zöld Fővárosa vagy a „Tudósok a régiókban”. Javaslatokat lehetne tenni arra, hogy a kerékpárutak egyes jelentősebb szakaszait integrálják a TEN-T hálózatba;
53. kiemeli, hogy az épületek energiahatékonyságáról szóló irányelvvel¹¹ összhangban az Európai Unióban felhúzott új épületekben elektromos töltőállomásokat kell elhelyezni (lehetőleg

¹⁰ Régiók Bizottsága: Az EU kerékpározásra vonatkozó ütemterve, elfogadva 2016. október 12-én.

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2010/31/EU irányelve (2010. május 19.) az épületek energiahatékonyságáról.

tárolólétesítménnyel). Hasonlóképpen a társasházak felújításának is magában kell foglalnia ilyen építési tevékenységeket;

54. megjegyzi, hogy az intelligens töltőrendszerek épületekben történő telepítése segíthet biztosítani azt, hogy az energiahálózatok rugalmasak maradjanak, pl. az elektromos járművek akkumulátoraiban tárolt energiát fel lehet tölteni a hálózatba. Az elektromos járműveket az ingatlanállomány szerves részeként kell kezelni;
55. kiemeli, hogy a nagyvárosoknak és a városoknak, melyek nagy népsűrűségük miatt a legfontosabb közlekedési szereplők, a valós és az ideális helyi energiaszerkezetük feltérképezését is tartalmazó, fenntartható energiáról szóló cselekvési tervük kidolgozásával párhuzamosan (adott esetben) fenntartható városi mobilitási terveiket is meg kell fogalmazniuk. A Polgármesterek Szövetsége szakmai iránymutatást és segítséget nyújthatna ezekhez a helyi erőfeszítésekhez az inkluzívabb és kevesebb lég- és zajszennyezést okozó helyi közlekedés kialakítása érdekében;
56. javasolja, hogy az alacsony kibocsátású mobilitás ösztönzésére hozzanak létre tematikus európai városi hálózatokat. Ezek révén a helyi vállalkozások, sőt, a lakosság is aktívabban részt vehetne az alacsony kibocsátású mobilitási fejlesztések bevezetésében, például megosztott mobilitási szolgáltatások nyújtásával. Naprakész informatikai megoldások használatával ezek a városi hálózatok különféle célcsoportokat mozgósíthatnak az alacsony kibocsátású mobilitás szélesebb körű alkalmazására.

Kelt Brüsszelben, 20xx. ... xx-án/én.

II. ELJÁRÁS

Cím:	Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája
Hivatkozás(ok):	A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája COM(2016) 501 final
Jogalap:	EUMSZ 307. cikk negyedik bekezdés
Eljárási szabályzat:	az RB eljárási szabályzata, 41. cikk b) pont (i) bekezdés
Tanácsi/EP-felkérés kelte/Az Európai Bizottság levelének kelte:	2016. július 20. (Adonis hiv. sz. 001163)
Elnökségi/Elnöki határozat kelte:	2016. október 27.
Illetékes szakbizottság:	„Területi kohéziós politika és uniós költségvetés” (COTER) szakbizottság
Előadó:	Ribányi József (HU/EPP) a Tolna Megyei Közgyűlés alelnöke
Elemző feljegyzés:	2017. január 9.
Szakbizottsági vita:	2017. március 2.
Szakbizottsági elfogadás kelte:	előreláthatólag 2017. május 17.
Szakbizottsági szavazás eredménye: (szavazattöbbséggel/egyhangúlag elfogadva)	
Plenáris ülésen történő elfogadás kelte:	előreláthatólag 2017. július 12–13.
Korábbi RB-vélemények:	• Városi mobilitási csomag, CdR 90/2014¹² • Multimodális utazási információs, útvonal-tervezési és jegyárusítási szolgáltatások, CdR 4895/2014¹³ • A közlekedésről szóló 2011-es fehér könyv végrehajtása, CdR 1426/2015¹⁴ • Az EU kerékpározásra vonatkozó ütemterve, CdR 1813/2016¹⁵
A szubszidiaritás-ellenőrzési hálózattal folytatott konzultáció időpontja:	–

¹² [HL C 271., 2014.8.19., 18. o.](#)

¹³ [HL C 19., 2015.1.21., 36. o.](#)

¹⁴ [HL C 195., 2015.6.12., 10. o.](#)

¹⁵ [HL C 88., 2017.3.21., 49. o.](#)