

Środa, 9 lipca 2008 r.

1. uważa, że PFM nie powodowały dotychczas żadnych zakłóceń na rynkach kapitałowych, ale ich struktura, wielkość i gwałtowny rozwój wymagają dogłębnej analizy, jeżeli chodzi o ich rolę i znaczenie; przyznaje, że istnieją różnice w podejściu PFM do przejrzystości i zarządzania;
2. wyraża zaniepokojenie, że ewentualny brak przejrzystości w niektórych państwowych funduszach majątkowych może uniemożliwić dokładne poznanie struktur i celów funduszy; domaga się, aby Komisja podkreśliła, że przejrzystość i udostępnianie informacji są podstawowymi zasadami tworzenia prawdziwie równych warunków dla wszystkich podmiotów i sprawnego funkcjonowania rynków w ogóle;
3. z zadowoleniem przyjmuje komunikat Komisji, w którym ponownie zwraca się uwagę na znaczenie otwartych rynków oraz zaangażowanie Komisji w znalezienie rozwiązań ogólnościowych; odnotowuje inicjatywy na szczeblu krajowym i w ramach forów międzynarodowych zmierzające do zwiększenia przejrzystości i poprawy zarządzania oraz zwraca się do Komisji o ścisłą współpracę z MFW i OECD w celu opracowania ogólnościowego kodeksu postępowania;
4. uważa jednak, że komunikat Komisji powinien być traktowany jako pierwszy etap działań i w związku z tym domaga się, aby Komisja monitorowała działalność PFM i pełniła rolę koordynatora w celu zapewnienia, aby krajowe inicjatywy nie były sprzeczne z zobowiązaniem do otwartości w zakresie inwestycji lub nie stanowiły zagrożenia dla pozycji Unii Europejskiej na rynkach światowych;
5. wzywa Komisję do przeprowadzenia analizy narzędzi, które posiada Unia Europejska w świetle postanowień Traktatu WE i obowiązującego prawa (wymogi przejrzystości, prawa głosu, prawa udziałowców i złote akcje), które pozwoliłyby na ewentualną interwencję w przypadku problemów z własnością powstałych na skutek działania PFM;
6. domaga się, aby Rada i Komisja przeprowadziły analizę pola manewru, jakie pozostawiają instytucjom UE postanowienia art. 64 i 65 TFUE, tak aby sprawdzić możliwości skoordynowanego działania na szczeblu UE, które ma podstawowe znaczenie dla interesów UE i sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego; wzywa Komisję do sporządzenia listy sektorów, które weszłyby w zakres postanowień art. 65 dotyczących polityki publicznej;
7. wzywa Komisję i Radę do przeprowadzenia dogłębnej analizy funkcjonowania światowych rynków finansowych oraz określenia i promowania jasnej wizji UE w zakresie zasad i przepisów regulujących ich funkcjonowanie, biorąc pod uwagę inicjatywy światowe; jest zdania, że wspólne stanowisko tego typu wzmocniłoby pozycję UE na forum międzynarodowym; wzywa Komisję do zastosowania zasady wzajemności tam, gdzie to właściwe;
8. wyraża zaniepokojenie z powodu cen ropy i ich wpływu na kurs wymiany euro na dolara amerykańskiego, ponieważ zyski z ropy są często inwestowane poprzez PFM w aktywa denominowane w euro i w rynki strefy euro w ogóle;
9. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji.

W kierunku nowej kultury mobilności w mieście

P6_TA(2008)0356

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie zielonej księgi zatytułowanej „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście” (2008/2041(INI))

(2009/C 294 E/10)

Parlament Europejski,

- uwzględniając zieloną księgę zatytułowaną „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście” (COM(2007)0551),
- uwzględniając białą księgę zatytułowaną „Europejska polityka transportowa do 2010 r.: czas na decyzje” (COM(2001)0370),

Środa, 9 lipca 2008 r.

- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Utrzymać Europę w ruchu — zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu: przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.” (COM(2006)0314),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Bezpieczniejszy, bardziej ekologiczny i wydajniejszy transport dla całej Europy: pierwsze sprawozdanie na temat inicjatywy „Inteligentny samochód” (COM(2007)0541),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Ramy prawne podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w XXI w. - Stanowisko Komisji w sprawie sprawozdania końcowego grupy wysokiego szczebla CARS 21. Wkład w strategię UE na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia” (COM(2007)0022),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Inteligentny samochód: budowanie świadomości znaczenia technologii teleinformatycznych na potrzeby samochodów bardziej inteligentnych, bezpiecznych i ekologicznych” (COM(2006)0059),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Logistyka transportu towarowego w Europie — klucz do zrównoważonej mobilności” (COM(2006)0336),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego” (COM(2007)0607),
- uwzględniając komunikat Komisji dotyczący strategii tematycznej w sprawie środowiska miejskiego (COM(2005)0718),
- uwzględniając wnioski i wytyczne Komisji oraz opinie Parlamentu Europejskiego w sprawie funduszy strukturalnych oraz Funduszu Spójności, a także w sprawie siódmego programu ramowego w dziedzinie badań,
- uwzględniając zmieniony wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów w transporcie drogowym (COM(2007)0817),
- uwzględniając rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wkładu w wiosenne posiedzenie Rady w 2008 r. w odniesieniu do strategii lizbońskiej ⁽¹⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 12 lipca 2007 r. sprawie utrzymania Europy w ruchu — zrównoważonej mobilności dla naszego kontynentu ⁽²⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 15 stycznia 2008 r. w sprawie CARS 21: ramy prawne podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego ⁽³⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 5 września 2007 r. w sprawie logistyki transportu towarowego w Europie — klucza do zrównoważonej mobilności ⁽⁴⁾,
- uwzględniając rezolucję z dnia 26 września 2006 r. dotyczącą strategii tematycznej w sprawie środowiska miejskiego ⁽⁵⁾,
- uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie mobilności w mieście,
- uwzględniając art. 45 Regulaminu,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz Komisji Rozwoju Regionalnego (A6-0252/2008),

⁽¹⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2008)0057.

⁽²⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2007)0345.

⁽³⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2008)0007.

⁽⁴⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2007)0375.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 306 E z 15.12.2006, s. 182.

Środa, 9 lipca 2008 r.

- A. mając na uwadze, że centra miejskie (miasto i okolice) mają z różnych względów duże znaczenie dla życia obywateli UE; mając na uwadze, że mimo odmiennej wielkości i struktury centra miejskie stoją wobec podobnych problemów i wyzwań w zakresie zanieczyszczenia, zagęszczenia ruchu, hałasu oraz bezpieczeństwa na drogach, wynikających z mobilności w mieście,
- B. mając na uwadze nagłą potrzebę przyjęcia nowego sposobu myślenia i innowacyjnych pomysłów w odniesieniu do mobilności w mieście wynikającą z faktu, że transport miejski jest jedną z głównych przyczyn zmian klimatu, zanieczyszczenia i innych problemów środowiska naturalnego, a także związanych z nimi negatywnych konsekwencji pod względem jakości życia i zdrowia mieszkańców miast; mając na uwadze, że problemy te muszą zostać rozwiązane, jeżeli jakkolwiek ogólna strategia UE mająca na celu zwalczanie zmian klimatycznych i rozwiązanie innych problemów ochrony środowiska ma odnieść sukces,
- C. mając na uwadze konieczność określenia właściwego podziału zadań między UE a miastami i gminami, przy czym UE powinna odgrywać jasno zdefiniowaną rolę; mając na uwadze, że zgodnie z zasadą lepszego stanowienia prawa oraz z zasadą pomocniczości i proporcjonalności, działania Wspólnoty w zakresie mobilności w mieście należy podejmować jedynie, gdy wiążą się one z osiągnięciem wyraźnej wartości dodanej dla Europy,
- D. mając na uwadze, że zasady wewnętrznego rynku UE należy uwzględniać również w dziedzinie mobilności miejskiej,
- E. mając na uwadze, że w celu znalezienia zintegrowanych, trwałych, skutecznych ze społecznego punktu widzenia oraz gospodarczo opłacalnych rozwiązań swoich konkretnych problemów w zakresie mobilności europejskie miasta i gminy powinny mieć możliwość wyboru spośród szerokiej gamy elastycznych instrumentów, tak aby móc opracować własny zestaw środków politycznych („policy mix”), dostosowany do ich potrzeb; mając na uwadze, że w przypadku każdego środka i dziedziny transportu (transport pieszy, rowerowy, publiczny i prywatny transport pasażerski, dystrybucja towarów i usługi) należy dążyć do znalezienia lepszych rozwiązań logistycznych i przejścia na bliższe zasadom zrównoważonego rozwoju środki transportu, tak aby zapewnić dogodny dostęp do centrów miejskich i płynny ruch drogowy, co ma duże znaczenie dla mieszkańców, odwiedzających, osób dojeżdżających do pracy, producentów i dostawców towarów i usług - zwłaszcza małych i średnich przedsiębiorstw; mając na uwadze, że należy położyć szczególny nacisk na interoperacyjność wybranych instrumentów, tak aby na późniejszym etapie umożliwić władzom transgraniczne egzekwowanie prawa w odniesieniu do naruszeń przepisów ruchu drogowego związanych z obszarami miejskimi,
- F. mając na uwadze, że europejska polityka w zakresie transportu miejskiego powinna uwzględniać spójność gospodarczą, społeczną, terytorialną i w dziedzinie środowiska naturalnego; mając na uwadze, że należy w szczególności uwzględnić specyficzne problemy i warunki w nowych państwach członkowskich;
- G. mając na uwadze, że należy uwzględnić szczególne potrzeby pracowników (osób dojeżdżających do pracy), osób o ograniczonej sprawności ruchowej, dzieci (wózki), oraz osób mniej zamożnych i starszych; mając na uwadze, że należy pamiętać, iż szybko postępujący proces starzenia się ludności Europy prowadzi do zmian demograficznych i nowych potrzeb społecznych w zakresie mobilności,
- H. mając na uwadze, że kluczowe jest przyjęcie nowego podejścia do strategicznego planowania obszarów miejskich, tak by przewidzieć wyzwania w dziedzinie ochrony środowiska, energii i mobilności, które pojawią się w następnych dziesięcioleciach,
- I. mając na uwadze, że internalizacja kosztów zewnętrznych stanowi ważny krok na drodze do przejrzystości struktury kosztów w sektorze transportu; mając na uwadze konieczność dokonania oceny możliwości krzyżowego subwencjonowania koncepcji zrównoważonego transportu miejskiego w celu zapewnienia sprawiedliwego traktowania transportu towarów i osób oraz różnych rodzajów transportu; mając na uwadze, że należy podjąć starania w celu opracowania nowych instrumentów finansowych oraz w lepszy sposób i częściej korzystać z istniejących instrumentów finansowych, takich jak fundusze strukturalne i fundusz spójności na rzecz trwałych rozwiązań w zakresie mobilności w mieście,

Rola Unii Europejskiej

1. z zadowoleniem przyjmuje wymienioną powyżej zieloną księgę jako odpowiednią podstawę do dyskusji; z zadowoleniem przyjmuje również szerokie zaangażowanie zainteresowanych podmiotów w proces kształtowania opinii publicznej oraz formułowania przyszłej polityki UE w zakresie transportu miejskiego;

Środa, 9 lipca 2008 r.

2. uważa, że konieczne jest jasne określenie zakresu odpowiedzialności Unii Europejskiej, zgodnie z zasadami pomocniczości i proporcjonalności ustanowionymi w traktatach; uznaje zasadę, zgodnie z którą władze lokalne powinny mieć swobodę prowadzenia własnej polityki mobilności, w poszanowaniu właściwych krajowych i wspólnotowych przepisów prawa; oczekuje jednocześnie, że w poszanowaniu wyżej wspomnianych zasad, państwa członkowskie, miasta i gminy są świadome własnej odpowiedzialności w zakresie dążenia do lepszej organizacji i planowania mobilności w mieście; przyznaje jednak, że wspólne skoordynowane działania związane z mobilnością w mieście we Wspólnocie przynoszą wyraźną wartość dodaną w niektórych dziedzinach;
3. jest przekonany, że UE powinna określić całościową strategię mobilności w mieście, prowadzącą do bardziej racjonalnego korzystania z samochodów prywatnych i promującą przechodzenie na zrównoważone rodzaje transportu, aby wesprzeć zaangażowanie UE w sprawę ochrony środowiska naturalnego i ograniczania emisji gazów cieplarnianych;
4. uważa, że w następujących dziedzinach konieczne jest działanie na szczeblu europejskim i wzywa do:
 - opracowania zintegrowanej całościowej koncepcji mobilności w mieście, która będzie stanowiła wspólne ramy referencyjne dla podmiotów na poziomie europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym (władz lokalnych, obywateli, przedsiębiorstw i przemysłu); podejście to powinno opierać się o zasady wewnętrznego rynku UE i zrównoważoną mobilność oraz uwzględniać możliwość funkcjonowania miast i wpływ na demografię (migracja z miast); podkreśla, że powinno to stać się wyraźnym bodźcem dla miast i obszarów miejskich do ustanowienia zintegrowanych i kompletnych planów zrównoważonej mobilności w mieście (SUMP), z położeniem nacisku na długofalowe planowanie miejskie i przestrzenne; w tym kontekście wzywa Komisję do przeanalizowania sposobów połączenia planów zrównoważonej mobilności w mieście (SUMP) ze współfinansowaniem przez UE projektów w dziedzinie transportu w miastach liczących ponad 100 000 mieszkańców oraz z prawodawstwem UE, decyzjami i celami w zakresie zmniejszenia liczby wypadków, emisji CO₂, miejscowych emisji gazów i hałasu;
 - zgromadzenia i skutecznego rozpowszechniania wiarygodnych i porównywalnych danych na temat wszystkich aspektów mobilności miejskiej i podmiejskiej z uwzględnieniem przyszłych zmian warunków ramowych (np. zmian demograficznych, wzrostu gospodarczego czy zmian klimatycznych);
 - stworzenia kompletnego wykazu obecnie obowiązujących wspólnotowych uregulowań bezpośrednio lub pośrednio dotyczących mobilności w miastach, przy czym za każdym razem powinna zostać zbadana możliwość ich poprawy i uproszczenia;
 - dokonania oceny wdrożenia i zastosowania przez państwa członkowskie europejskich przepisów dotyczących transportu miejskiego, w szczególności publicznego transportu pasażerskiego;
 - sporządzenia listy inicjatyw lokalnych mających na celu rozwiązanie niektórych problemów, o których mowa w zielonej księdze (np. opłaty za korzystanie z dróg, strefy ekologiczne, bezpieczeństwo transportu publicznego, bezpieczeństwo rowerzystów, itp.); oczekuje, że lista ta może stanowić podstawę wymiany najlepszych rozwiązań w tych dziedzinach;
 - monitorowania stosowanych lokalnie środków związanych z dostępem do centrów miast w celu uniknięcia barier handlowych na rynku wewnętrznym;
 - stworzenia europejskiej platformy mobilności w mieście lub innego skutecznego forum w sposób klarowny gromadzącego dane, najlepsze wzorce i informacje na temat polityki mobilności w mieście, by umożliwić obywatelom i decydentom łatwy dostęp do istotnych informacji koniecznych do opracowania politycznych strategii mobilności w mieście; podkreśla, że platforma tego rodzaju powinna w sposób możliwie szeroki korzystać z istniejących baz danych, zasobów i instytucji, aby uniknąć barier administracyjnych i biurokracji;
 - dokonania oceny kosztów zewnętrznych różnych rodzajów transportu oraz możliwości ich internalizacji;
5. wzywa Komisję do współpracy z państwami członkowskimi w celu przezwyciężenia barier krajowych stojących przed projektami miejskimi, jednak bez proponowania prawodawstwa UE, które mogłoby ograniczyć elastyczność na szczeblu lokalnym, niezbędną do rozwiązywania problemów mobilności;

Środa, 9 lipca 2008 r.

Prawodawstwo

6. uważa za konieczne uwzględnianie przez UE w obszarach polityki, w których może ona stanowić prawo (np. polityka budżetowa, polityka ochrony środowiska, polityka społeczna i polityka rynku pracy, polityka konkurencji, polityka przemysłowa, polityka regionalna i polityka spójności, polityka transportowa i polityka bezpieczeństwa drogowego, polityka energetyczna), szczególnych wymagań transportu miejskiego;

Standaryzacja i harmonizacja

7. wzywa do opracowania specjalnych uregulowań lub wytycznych europejskich w zakresie standaryzacji i harmonizacji, dotyczących:

- projektowania i funkcjonowania stref ochrony środowiska oraz opłat za użytkowanie dróg; uważa, że decyzja dotycząca wprowadzenia tych środków powinna zostać podjęta na szczeblu lokalnym z uwzględnieniem sytuacji specyficznej dla każdej konurbacji; mając na uwadze, że zgodne z zasadami wewnętrznego rynku, należy położyć szczególny nacisk na interoperacyjny charakter ich struktury, tak aby umożliwić płynny ruch drogowy i uniknąć rozbieżnych inicjatyw w różnych państwach członkowskich;
- wymagań technicznych i organizacyjnych w zakresie interoperacyjności różnych rodzajów transportu osobowego i towarowego;
- mobilności osób niepełnosprawnych, osób starszych i osób z małymi dziećmi oraz osób mniej zamożnych;
- poprawienia bezpieczeństwa na drogach zgodnie z prawodawstwem europejskim i krajowym;
- dostępności i interoperacyjności inteligentnych systemów transportowych (ITS) dla zastosowań obejmujących całą UE;

Rozpowszechnianie i wymiana najlepszych praktyk

8. wzywa do podjęcia odpowiednich środków mających na celu wspieranie wymiany sprawdzonych rozwiązań, w szczególności w odniesieniu do:

- optymalizacji wykorzystania dostępnej infrastruktury, na przykład poprzez koncepcje elastycznego wykorzystania dróg,
- przyjęcia rozwiązań w zakresie multimodalnego transportu i mobilności (droga, kolej, woda),
- zintegrowanych systemów biletów i opłat, które ułatwią dostęp do różnych rodzajów transportu i wspólne korzystanie z nich;
- opracowania dostosowanych do potrzeb, zrównoważonych planów mobilności oraz działań wspierających planowanie przestrzenne i urbanistyczne („miasto niewielkich odległości”) przy udziale wszystkich zainteresowanych na odpowiednio wczesnym etapie,
- wytycznych mających zapewnić współpracę międzyagencyjną wszystkich wydziałów samorządu lokalnego i regionalnego oraz przedsiębiorstw użyteczności publicznej przy opracowywaniu planów dla obszarów miejskich,
- innowacyjnych rozwiązań w zakresie wydajnego transportu towarowego, w szczególności w odniesieniu do lokalnej dystrybucji towarów w miastach, obejmujących niezawodne systemy załadunku i rozładunku ułatwiające dokonywanie tzw. operacji ostatniej mili;
- zrównoważonych usług transportowych przeznaczonych dla turystów podróżujących w miastach i na obszarach podmiejskich,
- wytycznych dotyczących ekologicznych zamówień publicznych,
- lepszej organizacji ekologicznego lokalnego publicznego transportu pasażerskiego pod kątem wydajności, atrakcyjności, redukcji emisji i dostępności, także dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności poruszania się, oraz pod kątem bezpieczeństwa i pewności,

Środa, 9 lipca 2008 r.

- promowania zrównoważonych łańcuchów mobilności: chodzenie pieszo-jazda na rowerze-wspólne korzystanie z samochodu-wspólne dojazdy-taksówka-mobilność wspólna/publiczna,
 - lepszej organizacji transportu na krótkich odcinkach,
 - środków zarządzania ruchem służących optymalizacji z punktu widzenia logistyki i zarządzania mobilnością z myślą o zredukowaniu lub zniesieniu konieczności transportu, takich jak telepraca lub elastyczny czas rozpoczęcia pracy i nauki,
 - środków promowania mobilności wirtualnej, takich jak elektroniczne kształcenie i bankowość, telezakupy czy telekonferencje,
 - tworzenia stref ekologicznych oraz systemów elektronicznych opłat drogowych,
 - polityki i praktyki parkowania, takiej jak wprowadzenie systemów zdalnego zarządzania parkingami,
 - poprawy i rozszerzenia wykorzystania ITS;
9. wzywa do możliwie najszerszego rozpowszechniania danych dotyczących kwestii istotnych dla mobilności w mieście, takich jak statystyki Eurostatu i CARE (bazy danych Wspólnoty na temat wypadków drogowych w Europie); wnosi o otwarcie dostępu do bazy danych CARE, co stanowiłoby potężne narzędzie wymiany informacji i wiedzy między osobami zawodowo zajmującymi się transportem;
10. zwraca się do Komisji o wspieranie władz lokalnych poprzez promocję projektów pilotażowych i eksperymentalnych, w szczególności dotyczących zastosowania zintegrowanego podejścia w kwestii mobilności w mieście, oraz wspieranie badań w dziedzinie planowania miejskiego;

Badania i rozwój

11. podkreśla konieczność badań i rozwoju w dziedzinie zrównoważonego transportu, a zwłaszcza wspierania postępu technologicznego przy opracowywaniu ekologicznych technologii budowy pojazdów; wzywa Komisję i Radę do inwestowania w czyste, bardziej wydajne, zorientowane na konsumenta i bezpieczne systemy transportu miejskiego oraz do podjęcia działań na rzecz stworzenia rynku takich systemów;
12. wskazuje na to, że UE ma rolę do odegrania w zakresie opracowania i promocji inteligentnych systemów transportowych (ITS) oraz finansowania innowacyjnych technologii, ponieważ mogą one wnieść ważny wkład między innymi w zwiększenie bezpieczeństwa transportu i poprawę jego płynności, a także poprawę wydajności logistycznej; uważa zatem, że Unia Europejska powinna w szczególności wspierać dalszy rozwój tych systemów w UE, a przede wszystkim ich coraz szersze zastosowanie;
13. wzywa Komisję, aby sporządziła dostępne i zgodne listy projektów badawczo-rozwojowych w dziedzinie mobilności w mieście w ramach różnych programów UE, wskazując przykłady, które znalazły zastosowanie w praktyce;

Koordinacja działań organów

14. podkreśla, że wymiana najlepszych wzorców dotyczących zarządzania mobilnością i lepsza koordynacja mają podstawowe znaczenie dla poprawy transportu i mobilności w mieście ze względu na zaznaczające się niedostatki, takie jak brak właściwego podziału obowiązków i koordynacji między różnymi organami lokalnymi, regionalnymi i krajowymi, a także niedostateczną koordynację planowania systemów transportu miejskiego, podmiejskiego i wiejskiego; zwraca uwagę, że zła koordynacja między władzami lokalnymi prowadzi do podwyższenia kosztów dostaw i nasilenia ruchu, a tym samym do większego zanieczyszczenia środowiska;
15. wzywa do natychmiastowego poprawienia koordynacji między sąsiadującymi lokalnymi organami w celu zapewnienia pewnego poziomu spójności oraz umożliwienia zrównoważonego i harmonijnego rozwoju lokalnej i regionalnej infrastruktury transportowej na obszarach transgranicznych i innych;

Środa, 9 lipca 2008 r.

Zintegrowane podejście

16. uważa za konieczne, by rozwój i planowanie urbanistyczne przebiegało w zintegrowany sposób przy uwzględnieniu zarówno obecnych, jak i przyszłych potrzeb w dziedzinie transportu miejskiego; wprowadzenie pociągów pośpiesznych, które połączą centra miast z portami rzecznyymi, dworcami kolejowymi, lotniskami, a przede wszystkim regionami peryferyjnymi musi być priorytetem w rozwijaniu i modernizowaniu dużych miast na wielką skalę;

17. przypomina, że mając na uwadze intensyfikację zjawiska urbanizacji, należy zwrócić większą uwagę na przedmieścia, obszary podmiejskie oraz konurbacje;

Odpowiedzialność indywidualna

18. podkreśla znaczenie indywidualnej odpowiedzialności obywateli i uważa za konieczne zachęcenie ich do krytycznego zastanowienia się nad swoim zachowaniem jako uczestników ruchu i w miarę możliwości do czynnego udziału w lokalnych forach mobilności miejskiej; uważa, że prawie każdy obywatel jest w stanie zmienić swoje przyzwyczajenia, na przykład w zakresie użytkowania prywatnego samochodu osobowego oraz innych alternatywnych środków transportu (ruch pieszny, rowerowy lub transport publiczny), a tym samym wnieść indywidualny wkład w czystość i jakość życia w mieście; wzywa władze krajowe, regionalne i lokalne do zapewnienia alternatywnych opcji w zakresie mobilności w celu ułatwienia obywatelom zmiany przyzwyczajzeń; ponadto wzywa władze europejskie, krajowe, regionalne i lokalne do zintensyfikowania kampanii edukacyjnych i informacyjnych w celu zwiększenia poziomu świadomości obywateli w odniesieniu do ich zachowań jako uczestników ruchu; podkreśla szczególne znaczenie kampanii edukacyjnych skierowanych do młodszych pokoleń;

19. w tym kontekście podkreśla znaczenie i rosnące powodzenie Dnia bez Samochodu w ramach Tygodnia Mobilności UE; odnotowuje, że w 2007 r. w inicjatywie tej uczestniczyło 1909 miast z 23 państw członkowskich; nawołuje Komisję i państwa członkowskie, by nieustannie wspierały tę inicjatywę i działały na rzecz jej rozpowszechnienia;

20. uważa za konieczne przeprowadzenie analizy, która naświetli wszystkie aspekty wyborów i zachowań obywateli w dziedzinie mobilności miejskiej (transport indywidualny a transport zbiorowy) oraz dostarczy szczegółowych informacji na ich temat; apeluje o nowe i ujednolicone gromadzenie danych na temat takich mniej zbadanych kwestii, jak zachowania pieszych i rowerzystów oraz przyczyny korzystania przez obywateli z określonych rodzajów transportu i odrzucenia innych;

Finansowanie

21. stwierdza, że UE może wnieść duży wkład w finansowanie środków w zakresie pasażerskiego i towarowego transportu miejskiego, na przykład ze środków pochodzących z funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności, i wzywa Komisję do przyjęcia na siebie odpowiedzialności w tym obszarze; wskazuje — w odniesieniu do określonych prawem wspólnotowym środków w zakresie ochrony środowiska i transportu — na zobowiązania finansowe państw członkowskich;

22. wzywa Komisję do opracowania specjalnych instrumentów rynkowych, stwarzających zrównoważone i korzystne warunki ramowe, dzięki którym możliwa będzie zrównoważona mobilność w centrach miast;

23. domaga się, aby w kontekście nadchodzącego przeglądu budżetu UE finansowanie projektów ze środków UE było w przyszłości silniej uzależnione od spełnienia warunków i zobowiązań odnoszących się do zrównoważonego transportu i ochrony środowiska, co jego zdaniem stanowi odpowiedni instrument wspierania ekologicznych i powszechnie dostępnych koncepcji transportu;

24. wzywa Komisję do prowadzenia prac - w ramach tej instytucji lub we współpracy na przykład z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym - na temat obecnych i przyszłych możliwości finansowania transportu miejskiego; proponuje opracowanie wyczerpującego przewodnika wymieniającego w systematyczny sposób wszystkie dostępne sposoby finansowania transportu miejskiego; wzywa ponadto Komisję do zbadania kwestii krzyżowego subwencjonowania w transporcie w celu zapewnienia sprawiedliwego traktowania wszystkich rodzajów transportu oraz transportu osób i towarów; ponadto stwierdza konieczność przeprowadzenia oceny wszystkich aspektów partnerstw publiczno-prywatnych i wkładu, który mogą wnieść, w koncepcje mobilności miejskiej;

Środa, 9 lipca 2008 r.

25. wzywa Prezydium Parlamentu Europejskiego i jego służby, aby dały przykład wdrażając własne decyzje i zwiększając środki zarządzania mobilnością w odniesieniu do posłów do PE, personelu i osób odwiedzających, w celu włączenia przez Parlament zrównoważonej mobilności do wdrażania rozporządzenia w sprawie EMAS;

*

* *

26. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji.

Raport roczny EBC za rok 2007

P6_TA(2008)0357

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie raportu rocznego EBC za rok 2007 (2008/2107(INI))

(2009/C 294 E/11)

Parlament Europejski,

- uwzględniając raport roczny Europejskiego Banku Centralnego (EBC) za 2007 r.,
 - uwzględniając art. 113 Traktatu WE,
 - uwzględniając art. 15 Protokołu w sprawie Statutu Europejskiego Systemu Banków Centralnych i Europejskiego Banku Centralnego załączonego do traktatu,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 2 kwietnia 1998 r. w sprawie odpowiedzialności demokratycznej na trzecim etapie unii gospodarczej i walutowej ⁽¹⁾,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie zintegrowanych wytycznych dotyczących wzrostu i zatrudnienia (część: ogólne wytyczne dla polityk gospodarczych państw członkowskich i Wspólnoty): rozpoczęcie nowego cyklu (2008-2010) ⁽²⁾
 - uwzględniając komunikat Komisji pt. „10 lat istnienia unii gospodarczej i walutowej — sukcesy i wyzwania” (COM(2008)0238),
 - uwzględniając przegląd stabilności finansowej EBC z grudnia 2007 r. i jego raport w sprawie integracji finansowej w Europie z kwietnia 2008 r.,
 - uwzględniając wiosenne prognozy ekonomiczne Komisji na lata 2008-2009,
 - uwzględniając art. 45 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Gospodarczej i Monetarnej (A6-0241/2008),
- A. mając na uwadze, że w 2007 r. PKB strefy euro wzrósł o 2,6 % (w porównaniu z 2,7 % w 2006 r.) pomimo warunków zwiększonej niepewności wynikającej z napięć finansowych w drugiej połowie roku,
- B. mając na uwadze, że stopa inflacji wyniosła 2,1 % w porównaniu z 2,2 % w 2006 r. pomimo sytuacji gospodarczej, która charakteryzowała się znaczącą presją na wzrost cen,
- C. mając na uwadze, że EBC w 2007 r. w dalszym ciągu zmieniał stopy procentowe z 3,5 % w grudniu 2006 r. do 4,0 % w czerwcu 2007 r i utrzymał ten poziom w drugim półroczu,

⁽¹⁾ Dz.U. C 138 z 4.5.1998, s. 177.

⁽²⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2008)0058.