

Trešdiena, 2008. gada 9. jūlijs

1. uzskata, ka VIF darbība nekad nav radījusi satricinājumus kapitāla tirgos, taču to struktūra, lielums un straujā izaugsme liek rūpīgi noskaidrot to nozīmi un ietekmi; atzīst, ka pieeja attiecībā uz VIF pārredzamību un pārvaldību ir atšķirīga;
2. pauž bažas, ka dažu valsts investīciju fondu pārredzamības trūkums var neļaut pienācīgi izprast to struktūru un darbības motivāciju; aicina Komisiju atzīt, ka pārredzamība un informācijas sniegšana ir tie pamatprincipi, kas nodrošina patiesi līdzvērtīgus konkurences apstākļus un netraucētu tirgus darbību kopumā;
3. atzinīgi vērtē Komisijas paziņojumu par SVF, kurā atkārtoti uzsvēta brīvā tirgus nozīme un Komisijas pārliecība, ka risinājumu var rast tikai pasaules mērogā; ņem vērā dažādus valsts līmenī vai starptautiskos forumos izteiktos ierosinājumus uzlabot pārredzamību un pārvaldību un aicina Eiropas Komisiju cieši sadarboties ar SVF un ESAO, lai pasaules mērogā izstrādātu rīcības kodeksu;
4. tomēr uzskata, ka Komisijas paziņojums par SVF ir uzskatāms par pirmo soli šajā virzienā, un tāpēc prasa Komisijai pārraudzīt VIF darbību un uzņemties koordinatora lomu, lai nepieļautu, ka dalībvalstu iniciatīvas neņem vērā atvērtību ieguldījumiem vai apdraud Eiropas Savienības stāvokli pasaules tirgos;
5. prasa Komisijai analizēt Eiropas Savienības rīcībā esošos instrumentus, kas ietverti EK līguma noteikumos un esošajos tiesību aktos, piemēram, pārredzamības prasību, balsstiesību, akcionāru tiesību, zelta akciju, analīzi, kas paredz noteiktu rīcību, ja VIF iejaukšanās dēļ rodas problēmas ar īpašumtiesībām;
6. aicina Padomi un Komisiju izvērtēt ES iestāžu rīcības iespējas saskaņā ar LESD 64. un 65. panta noteikumiem, lai noskaidrotu saskaņotas rīcības iespējamību ES līmenī, kam ir būtiska nozīme saistībā ar ES interesēm un netraucētu iekšējā tirgus darbību; aicina Komisiju sagatavot to nozaru sarakstu, kuras var skart 65. panta noteikumi par sabiedrisko kārtību;
7. aicina Komisiju un Padomi padziļināti izpētīt pasaules finanšu tirgu darbību, kā arī formulēt un atbalstīt pārliecinošu ES skatījumu par principiem un nosacījumiem, pēc kuriem šai darbībai būtu jānotiek, ņemot vērā pasaulē izteiktos ierosinājumus; pauž uzskatu, ka šāda kopēja nostāja uzlabos ES prestižu starptautiskos forumos; aicina Komisiju attiecīgā gadījumā piemērot savstarpīguma principu;
8. pauž bažas par naftas cenām un to ietekmi uz euro/dolāra maiņas kursu, jo peļņa, ko gūst no naftas, ar VIF starpniecību tiek bieži ieguldīta aktīvos euro valūtā un euro zonas tirgos kopumā;
9. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt šo rezolūciju Padomei un Komisijai.

---

## Ceļā uz jaunu pilsētu mobilitātes kultūru

P6\_TA(2008)0356

**Eiropas Parlamenta 2008. gada 9. jūlija normatīvā rezolūcija par jautājumu “Ceļā uz jaunu pilsētu mobilitātes kultūru” (2008/2041(INI))**

(2009/C 294 E/10)

*Eiropas Parlaments,*

— ņemot vērā Zaļo grāmatu “Ceļā uz jaunu pilsētu mobilitātes kultūru” (COM(2007)0551),

— ņemot vērā Balto grāmatu “Eiropas Savienības transporta politika līdz 2010. gadam — pamatnostādnes nākotnei” (COM(2001)0370),

Trešdiena, 2008. gada 9. jūlijs

- ņemot vērā Komisijas paziņojumu “Eiropas dinamisma saglabāšana — ilgtspējīga attīstība mūsu kontinentā — Eiropas Komisijas 2001. gadā publicētās Transporta Baltās grāmatas vidusposma pārskats” (COM(2006)0314),
- ņemot vērā Komisijas paziņojumu “Ceļā uz drošāku, tīrāku un efektīvāku mobilitāti Eiropas mērogā: pirmais ziņojums par viedajiem automobiļiem” (COM(2007)0541),
- ņemot vērā Komisijas paziņojumu “Konkurētspējīgas autobūves nozares tiesiskais regulējums 21. gadsimtam — Komisijas nostāja attiecībā uz augsta līmeņa darba grupas CARS 21 nobeiguma ziņojumu — Ieguldījums ES stratēģijā izaugsmei un nodarbinātībai” (COM(2007)0022),
- ņemot vērā Komisijas paziņojumu par viedā automobiļa iniciatīvu “Izpratnes padziļināšana par IST gudrākiem, drošākiem un tīrākiem transportlīdzekļiem” (COM(2006)0059),
- ņemot vērā Komisijas paziņojumu “Kravu pārvadājumu loģistika Eiropā — ilgtspējīgas mobilitātes izšķirošais faktors” (COM(2006)0336),
- ņemot vērā Komisijas paziņojumu “Kravu pārvadājumu loģistikas rīcības plāns” (COM(2007)0607),
- ņemot vērā Komisijas paziņojumu par pilsētvides tematisko stratēģiju (COM(2005)0718),
- ņemot vērā Komisijas priekšlikumus un pamatnostādnes un Eiropas Parlamenta atzinumus par struktūrfondiem un Kohēzijas fondu, kā arī 7. Pētniecības pamatprogrammu,
- ņemot vērā pārskatīto priekšlikumu direktīvai par tīru un energoefektīvu autotransporta līdzekļu veicināšanu (COM(2007)0817),
- ņemot vērā Eiropas Parlamenta 2008. gada 20. februāra rezolūciju par ieguldījumu Eiropadomes 2008. gada pavasara sanāksmes darbā saistībā ar Lisabonas stratēģiju <sup>(1)</sup>,
- ņemot vērā 2007. gada 12. jūlija rezolūciju par Eiropas dinamisma saglabāšanu — ilgtspējīgu attīstību mūsu kontinentā <sup>(2)</sup>,
- ņemot vērā 2008. gada 15. janvāra rezolūciju par CARS 21 — konkurētspējīgas autobūves nozares tiesisko regulējumu <sup>(3)</sup>,
- ņemot vērā 2007. gada 5. septembra rezolūciju par kravu pārvadājumu loģistiku Eiropā — ilgtspējīgas mobilitātes izšķirošo faktoru <sup>(4)</sup>,
- ņemot vērā 2006. gada 26. septembra rezolūciju par pilsētvides tematisko stratēģiju <sup>(5)</sup>,
- ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu par pilsētas mobilitāti,
- ņemot vērā Reglamenta 45. pantu,
- ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu un Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejas un Reģionālās attīstības komitejas atzinumus (A6-0252/2008),

<sup>(1)</sup> Pieņemtie teksti, P6\_TA(2008)0057.

<sup>(2)</sup> Pieņemtie teksti, P6\_TA(2007)0345.

<sup>(3)</sup> Pieņemtie teksti, P6\_TA(2008)0007.

<sup>(4)</sup> Pieņemtie teksti, P6\_TA(2007)0375.

<sup>(5)</sup> OV C 306 E, 15.12.2006., 182. lpp.

**Trešdiena, 2008. gada 9. jūlijs**

- A. tā kā pilsētām (pilsētām un to apkārtnē) daudzējādā ziņā ir ļoti liela nozīme ES iedzīvotāju dzīvē; tā kā pilsētas, neraugoties uz atšķirīgo platību un struktūru, saskaras ar līdzīgām problēmām un uzdevumiem saistībā ar pilsētas satiksmes radīto piesārņojumu, pārslogotību, troksni un satiksmes drošības problēmām;
- B. tā kā pilsētās ir steidzami vajadzīga jauna un novatoriska mobilitātes koncepcija, jo pilsētas satiksme dod galveno pienesumu attiecībā uz klimata pārmaiņām, piesārņojumu un citām vides problēmām, kā arī negatīvi ietekmē pilsētas iedzīvotāju dzīves kvalitāti un veselību; tā kā šīs problēmas ir jārisina, lai ES kopējā stratēģija cīņai pret klimata pārmaiņām un citām vides problēmām būtu sekmīga;
- C. tā kā ir pienācīgi jāsadala uzdevumi starp Eiropas Savienību, pilsētām un lielpilsētām, piešķirot Eiropas Savienībai skaidri noteiktu lomu; tā kā saskaņā ar labāka regulējuma principu, kā arī subsidiaritātes un proporcionalitātes principu Kopienas pasākumi pilsētu mobilitātes jomā ir jāīsteno tikai tad, ja ir skaidra ES pievienotā vērtība;
- D. tā kā Eiropas Savienības iekšējā tirgus koncepcijas pamatprincipi ir jāievēro arī pilsētu mobilitātes jomā;
- E. tā kā Eiropas pilsētām un lielpilsētām jābūt plašām elastīgu instrumentu izvēles iespējām, lai tās varētu izveidot sev piemērotu politikas stratēģiju kombināciju un sniegt integrētus, ilgtspējīgus, sociālā ziņā efektīvus un ekonomiski pamatotus risinājumus to īpašajām mobilitātes problēmām; tā kā labāki loģistikas risinājumi un pāreja uz ilgtspējīgākiem transporta veidiem ir jāpanāk visos transporta veidos un jomās (gājēji, riteņbraucēji, sabiedriskais un privātais pasažieru transports, preču pārvadājumi un pakalpojumi), lai nodrošinātu labu piekļuvi pilsētu centriem un netraucētas satiksmes plūsmas, kas ir ļoti svarīgi iedzīvotājiem, pilsētu apmeklētājiem, piepilsētu iedzīvotājiem, preču un pakalpojumu ražotājiem un piegādātājiem, jo īpaši mazajiem un vidējiem uzņēmumiem; tā kā īpaša uzmanība jāpievērš izvēlēto instrumentu savietojamībai, lai iestādes pēc tam varētu nodrošināt, ka par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpšanu pilsētās tiek piemēroti pārrobežu sodi;
- F. tā kā, veidojot Eiropas Savienības politiku pilsētas transporta jomā, ir jāņem vērā ekonomiskā, sociālā, teritoriālā un vides kohēzija; tā kā īpaša uzmanība jāpievērš īpašām problēmām un apstākļiem jaunajās dalībvalstīs;
- G. tā kā jāņem vērā darba ņēmēju (piepilsētu iedzīvotāju), cilvēku ar ierobežotām pārvietošanās iespējām, bērnu (saliekamos ratiņos), mazturīgo iedzīvotāju un vecāka gadagājuma cilvēku īpašās vajadzības; tā kā ir jāņem vērā, ka Eiropas iedzīvotāju strauja novecošana ir saistīta ar demogrāfiskām pārmaiņām un sabiedrībai rada jaunas mobilitātes vajadzības;
- H. tā kā ir būtiski pieņemt jaunu pieeju pilsētu teritoriju stratēģiskajai plānošanai, lai paredzētu vides, enerģētikas un mobilitātes problēmas, kas radīsies nākamajās desmitgadēs;
- I. tā kā ārējo izmaksu internalizācija ir svarīgs solis, lai noteiktu patiesās izmaksas transporta nozarē; tā kā ir jāpārbauda šķērssubsidēšanas iespējas ilgtspējīgiem pilsētas transporta projektiem, lai nodrošinātu taisnīgu līdzekļu sadalījumu starp preču un pasažieru pārvadājumiem un starp dažādiem transporta veidiem; tā kā ir jācenšas izstrādāt jaunus finansēšanas instrumentus un labāk un biežāk izmantot tādus pašreizējos finansēšanas instrumentus kā struktūrfondi un Kohēzijas fonds, lai rastu ilgtspējīgus pilsētu mobilitātes risinājumus,

***Eiropas Savienības nozīme***

1. atzinīgi vērtē iepriekš minēto Zaļo grāmatu, uzskatot to par labu pamatu diskusijām; atzinīgi vērtē arī iesaistīto pušu vispusīgu iesaistīšanu ES turpmākās politikas veidošanā un formulēšanā pilsētas satiksmes jomā;

Trešdiena, 2008. gada 9. jūlijs

2. uzskata, ka ir skaidri jādefinē ES kompetences jomas saskaņā ar Līgumos noteikto subsidiaritātes un proporcionalitātes principu; atzīst principu, ka pašvaldības iestādes var neatkarīgi pieņemt savu mobilitātes politiku, ja tā nepārkāpj attiecīgos valsts un Eiropas Savienības tiesību aktus; vienlaikus gaida, ka, piemērojot iepriekš minētos principus, dalībvalstis, pilsētas un lielpilsētas ņems vērā savu atbildību attiecībā uz pilsētu mobilitātes labāku organizēšanu un plānošanu; tomēr atzīst, ka Kopienas vienota rīcība attiecībā uz pilsētu mobilitāti var sniegt skaidru pievienoto vērtību dažās jomās;
3. uzskata, ka ES ir jānosaka pilsētu mobilitātes vispārējā stratēģija, lai sekmētu privāto automašīnu racionālāku izmantošanu, un jāveicina pāreja uz ilgtspējīgiem transporta veidiem, lai atbalstītu ES saistības vides aizsardzības jomā un siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšanā;
4. uzskata, ka ir vajadzīga rīcība Eiropas līmenī šādās jomās un aicina:
  - izstrādāt kopēju integrētu pilsētu mobilitātes stratēģiju, ko kā vienotu atsaucēs sistēmu var piemērot Eiropas, dalībvalsts, reģionālā un vietējā līmeņa ieinteresētās puses (pašvaldības, pilsoņi, uzņēmēji un ražotāji); šīs pieejas pamatā ir jābūt ES iekšējā tirgus principiem ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšanai, un būtu jāņem vērā pilsētu dzīvotspēja un ietekme uz demogrāfiju (migrācija prom no pilsētām); uzsver, ka pilsētām un pilsētu teritorijām ir jānodrošina skaidri stimuli, lai izveidotu integrētus un visaptverošus ilgtspējīgus pilsētu mobilitātes plānus (*SUMP*), galveno uzmanību pievēršot pilsētas un tās teritorijas izmantošanas plānošanai ilgtermiņā; šajā sakarā aicina Komisiju pārbaudīt, kā saistīt *SUMP* ar ES līdzfinansējuma piešķiršanu transporta projektiem pilsētās ar vairāk nekā 100 000 iedzīvotāju, kā arī ar ES tiesību aktiem, lēmumiem un mērķiem attiecībā uz ceļu satiksmes negadījumu skaita, CO2 emisiju, vietēja mēroga gāzu emisiju un trokšņa samazināšanu;
  - apkopot un efektīvi izplatīt uzticamus un salīdzinošus datus par visiem pilsētas un priekšpilsētas satiksmes aspektiem, ņemot vērā nosacījumus saistībā ar pārmaiņām nākotnē (piemēram, demogrāfiskās pārmaiņas, ekonomiskā izaugsme, klimata pārmaiņas);
  - apkopot spēkā esošos Kopienas noteikumus, kas tieši vai netieši ietekmē pilsētu mobilitāti, pārbaudot attiecīgās uzlabošanas un vienkāršošanas iespējas;
  - novērtēt, kā dalībvalstis īsteno un piemēro Eiropas Savienības tiesību aktus, kas skar pilsētas transportu, jo īpaši sabiedrisko transportu;
  - izveidot vietējo iniciatīvu sarakstu, kuru mērķis ir risināt dažas no Zaļajā grāmatā minētajām problēmām (piemēram, maksa par ceļu izmantošanu, zaļās zonas, drošība sabiedriskajā transportā, riteņbraucēju aizsardzība u. c.); cer, ka šis saraksts var veidot pamatu paraugprakses apmaiņai šajās jomās;
  - pārraudzīt vietējos pasākumus, kas saistīti ar piekļuvi pilsētu centriem, lai izvairītos no jauniem tirdzniecības šķēršļiem ES iekšējā tirgū;
  - izveidot "Eiropas pilsētu mobilitātes platformu" vai citus efektīvus forumus, kuros visaptveroši apkopo visus datus, paraugprakses un politikas informāciju par pilsētu mobilitāti, lai atvieglotu pilsoņiem un politikas veidotājiem piekļuvi būtiskai informācijai, kas vajadzīga pilsētu mobilitātes politikas attīstīšanai; uzsver, ka šādā platformā ir maksimāli jāizmanto pašreizējās datubāzes, resursi un iestādes, lai izvairītos no birokrātijas;
  - izvērtēt dažādu transporta veidu ārējās izmaksas, kā arī pārbaudīt iespējas tās internalizēt;
5. aicina Komisiju strādāt kopā ar dalībvalstīm, lai pārvarētu valstu barjeras pilsētu shēmām, tomēr neierosinot jaunus ES tiesību aktus, kuri varētu ierobežot vietējo iestāžu elastīgumu, kas vajadzīgs mobilitātes problēmu risināšanai;

Trešdiena, 2008. gada 9. jūlijs

#### **Likumdošana**

6. uzskata, ka Eiropas Savienībai tajās politikas jomās, kurās tā darbojas kā likumdevēja (piemēram, budžeta politika, vides politika, sociālā un darba tirgus politika, konkurences politika, rūpniecības politika, reģionālā un kohēzijas politika, transporta un satiksmes drošības politika, enerģētikas politika) ir jāņem vērā īpašās prasības saistībā ar pilsētas transportu;

#### **Standartizācija un saskaņošana**

7. aicina izstrādāt īpašus ES noteikumus un/vai pamatnostādnes par standartizāciju un saskaņošanu attiecībā uz:

- zaļo zonu un ceļu nodokļu noteikšanu un piemērošanu; uzskata, ka lēmums par šo pasākumu ieviešanu ir jāpieņem vietējā līmenī, ņemot vērā katras konurbācijas īpašo situāciju; tā kā saskaņā ar ES iekšējā tirgus principiem ir jāpievērš īpaša uzmanība minēto pasākumu savietojamībai, lai radītu iespējas brīvām satiksmes plūsmām un novērstu, ka dažādās dalībvalstīs tiek īstenotas dažādas iniciatīvas;
- tehniskām un organizatoriskām prasībām, lai nodrošinātu pasažieru un kravas pārvadāšanas transporta dažādu veidu savietojamību;
- invalīdu, vecāka gadagājuma cilvēku, cilvēku ar maziem bērniem un mazturīgo mobilitāti;
- satiksmes drošības uzlabošanu saskaņā ar Eiropas Savienības un dalībvalstu tiesību aktiem;
- automatizētas transporta sistēmas (ITS) tehnoloģiju pieejamību un savietojamību izmantošanai visā ES;

#### **Paraugprakses izplatīšana un apmaiņa**

8. lai veicinātu paraugprakses apmaiņu, aicina īstenot piemērotus pasākumus, jo īpaši šādās jomās:

- pašreizējās infrastruktūras izmantošanas uzlabošana, piemēram, izstrādājot elastīgas ceļu izmantošanas stratēģijas;
- vairākveidu pārvadājumu un mobilitātes risinājumu pieņemšana (sauszeme, dzelzceļš, ūdensceļi);
- integrētas biļešu pārdošanas un apmaksas sistēmas, kas vienkāršo piekļuvi dažādiem transporta veidiem, un dažādu transporta veidu kopīga izmantošana;
- individuālu ilgtspējīgu mobilitātes plānu izstrāde un atbalsta pasākumi reģionālajā un pilsētas plānošanā ("maza mēroga pilsēta"), savlaicīgi iesaistot visas ieinteresētās puses;
- pamatnostādnes, lai nodrošinātu aģentūru savstarpējo sadarbību starp visiem vietējās un reģionālās valdības departamentiem un komunālo pakalpojumu uzņēmumiem, plānojot projektus pilsētu teritorijās,
- jauni risinājumi efektīvu preču pārvadājumu jomā, tostarp drošas iekraušanas un izkraušanas sistēmas, lai atvieglotu pēdējās jūdzes operācijas;
- ilgtspējīgas transporta pakalpojumu attīstības nodrošināšana, lai veicinātu tūristu mobilitāti pilsētu un piepilsētu teritorijās;
- pamatnostādnes publiskiem iepirkumiem, kas atbilst vides aizsardzības prasībām;
- sabiedriskā transporta uzlabošana, ņemot vērā efektivitāti, pievilcību un pieejamību arī invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kā arī drošumu un drošību;

Trešdiena, 2008. gada 9. jūlijs

- ilgtspējīgu mobilitātes ķēžu veicināšana: iešana kājām — riteņbraukšana — automobiļa kopēja izmantošana — darbinieku izvadāšana pa mājām — taksometru pakalpojumi — kolektīvā/sabiedriskā mobilitāte;
- labāka tuvsatiksmes organizēšana;
- transporta pārvaldības pasākumi, lai optimizētu loģistiku un mobilitātes pārvaldību, kas veicinātu transporta izmantošanas samazināšanu un/vai tā neizmantošanu, piemēram, piemēram, tāldarbs vai elastīgi darba un mācību laiki;
- pasākumi virtuālās mobilitātes veicināšanai, piemēram, e-mācības, e-banka, televeikali un telekonferences;
- zaļo zonu un maksas ceļu sistēmas izveide;
- stāvvietu politika un prakse, piemēram automašīnu novietošanas pārvaldības sistēmu izveide;
- automatizētas transporta sistēmas lietojuma uzlabošana un izplatīšana;

9. aicina pēc iespējas plašāk izplatīt datus par pilsētu mobilitāti, piemēram, Eiropas Kopienas Statistikas biroja un CARE (Kopienas datubāze par ceļu satiksmes negadījumiem Eiropā) statistiku; prasa atvērt piekļuvi CARE datubāzei, kas varētu būt iedarbīgs līdzeklis informācijas un pieredzes apmaiņai starp transporta nozares darbiniekiem;

10. aicina Komisiju atbalstīt vietējās varas iestādes, sekmējot izmēģinājuma projektu un eksperimentālo projektu īstenošanu, jo īpaši atbalstot tādus projektus, kuru mērķis ir ieviest integrētu pieeju pilsētu mobilitātes jautājumam, kā arī sniedzot palīdzību pilsētplānošanas izpētē;

### ***Pētniecība un attīstība***

11. uzsver pētniecības un attīstības nepieciešamību ilgtspējīga transporta jomā, jo īpaši tehnoloģiskās attīstības veicināšanai, izstrādājot tīrākās transporta līdzekļu tehnoloģijas; aicina Komisiju un Padomi ieguldīt līdzekļus tīrās, efektīvākās, uz patērētājiem orientētās un drošās pilsētu transporta sistēmās, kā arī veikt pasākumus šādu sistēmu tirgus izveidei;

12. norāda, ka ES ir liela nozīme automatizētas transporta sistēmas izveidē, veicināšanā un novatorisku tehnoloģiju finansēšanā, jo tās var sniegt nozīmīgu ieguldījumu, cita starpā satiksmes drošības palielināšanā, kā arī satiksmes plūsmas un loģistikas efektivitātes uzlabošanā; tādēļ uzskata, ka Eiropas Savienībā ir jāveicina šo sistēmu turpmākā attīstība un jo īpaši arvien plašāka izmantošana;

13. aicina Komisiju izveidot dažādās ES pamatprogrammās izstrādāto pilsētu mobilitātes pētniecības un attīstības projektu pieejamus un savienojamus sarakstus, norādot piemērus, kas īstenoti praksē;

### ***Koordinācija starp pašvaldībām***

14. uzsver, ka paraugprakses apmaiņa attiecībā uz mobilitātes pārvaldību un labāku koordināciju ir būtiska pilsētu transporta un mobilitātes uzlabošanai, jo ir novērojami tādi trūkumi kā neatbilstīgs pienākumu sadalījums un nepietiekami koordinētas darbības starp dažādām vietējām, reģionālām un valsts iestādēm, kā arī nepietiekama pilsētu, priekšpilsētu un lauku transporta sistēmu plānošanas koordinācija; norāda, ka slikta koordinācija starp vietējām pašvaldībām paaugstina piegādes izmaksas, palielina satiksmi un tādējādi palielina vides piesārņojumu;

15. aicina nekavējoties īstenot labāku koordināciju starp vietējām kaimiņu pašvaldībām, lai nodrošinātu zināmu konsekvences pakāpi un nodrošinātu ilgtspējīgu un harmonisku vietējās un reģionālās transporta infrastruktūras attīstību pierobežu teritorijās un citur;

Trešdiena, 2008. gada 9. jūlijs

### **Integrētā pieeja**

16. uzskata, ka pilsētu attīstība un plānošana ir jāsteno integrēti, ņemot vērā pilsētu transporta pašreizējās un turpmākās vajadzības; ātrgaitas dzelzceļa savienojumi starp pilsētu centriem un upju un dzelzceļa stacijām, lidostām un jo īpaši ar nomaļu rajoniem ir jāizvirza par prioritāti plašai pilsētas attīstībai un modernizācijai;

17. atgādina, ka, ņemot vērā arvien straujāku urbanizāciju, ir jāvelta lielāka uzmanība priekšpilsētām, piepilsētas zonām un konurbācijām;

### **Individuāla atbildība**

18. uzsver pilsoņu personīgo atbildību un uzskata, ka pilsoņi ir jāmudina kritiski izvērtēt savu satiksmes dalībnieka uzvedību un, ja tas ir iespējams, aktīvi piedalīties vietējos pilsētu mobilitātes forumos; uzskata, ka gandrīz katrs pilsonis var mainīt savus ieradumus, piemēram, saistībā ar savas automašīnas izmantošanu un alternatīviem transporta veidiem (iešanu kājām, riteņbraukšanu vai sabiedrisko transportu), un tādējādi dot personīgu ieguldījumu tīras un dzīves kvalitātes ziņā augstvērtīgas pilsētas vides veidošanā; aicina valsts, reģionālām un vietējām iestādēm nodrošināt alternatīvas mobilitātes iespējas, lai šīs pārmaiņas veicinātu; turklāt aicina Eiropas Savienības, valstu, reģionālās un vietējās iestādes pastiprināt iedzīvotāju izglītošanas un informācijas kampaņas, lai viņi labāk apzinātos savu uzvedību satiksmē; jo īpaši uzsver šo kampaņu būtisko lomu jaunās paaudzes izglītošanā;

19. šajā saistībā uzsver “dienas bez auto” nozīmi un arvien lielākos panākumus ES mobilitātes nedēļas kontekstā; atzīmē, ka 2007. gadā 1909 pilsētas no 23 dalībvalstīm piedalījās šajā iniciatīvā; aicina Komisiju un dalībvalstis turpināt atbalstu šai iniciatīvai un veicināt tās plašu pieņemšanu;

20. uzskata par vajadzīgu veikt pētījumu, kur iztirzāta detalizēta informācija par visiem aspektiem saistībā ar iedzīvotāju mobilitātes izvēli un iespējām pilsētā (individuālais transports pret sabiedrisko transportu); aicina veikt jaunu un standartizētu datu vākšanu par tādiem mazāk pētītiem jautājumiem kā gājēju un riteņbraucēju uzvedība un pilsoņu motivācija izmantot tādus un ne citādus transporta veidus;

### **Finansēšana**

21. uzskata, ka Eiropas Savienība, finansējot pasākumus pilsētas pasažieru un kravas transporta jomā, piemēram, izmantojot struktūrfondu un Kohēzijas fonda līdzekļus, var sniegt nozīmīgu ieguldījumu, un aicina Komisiju izmantot savu kompetenci šajā jomā; atgādina, ka dalībvalstīm ir jāuzņemas finansiālā atbildība to pasākumu īstenošanā, kuri noteikti Kopienas tiesību aktos attiecībā uz vidi un transportu;

22. aicina Komisiju izveidot īpašus tirgus ekonomikas instrumentus, kas rada līdzsvarotus nosacījumus ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšanai pilsētu centros;

23. ņemot vērā nākamo ES budžeta pārskatīšanu, prasa, lai projektu finansēšana, izmantojot Eiropas Savienības līdzekļus, turpmāk pastiprināti būtu saistīta ar nosacījumiem un prasībām attiecībā uz transporta ilgtspējību un vides aizsardzību, un uzskata to par piemērotu instrumentu videi labvēlīga un plaši pieejama transporta stratēģiju veicināšanā;

24. aicina Komisiju patstāvīgi vai kopā ar Eiropas Investīciju banku strādāt, piemēram, pie pilsētu transporta pašreizējo un turpmāko finansēšanas iespēju izskatīšanas; iesaka izstrādāt visaptverošu rokasgrāmatu, kurā būtu sistemātiski norādītas visas pilsētu transporta jomā pieejamās finansēšanas programmas; turklāt aicina Komisiju pārbaudīt jautājumu par šķērssubsidēšanu transporta jomā, kas nodrošina taisnīgu attieksmi pret visiem transporta veidiem un arī pret pasažieru un kravas transportu; turklāt ir jāizvērtē visi sabiedriski privātās partnerības aspekti un tās iespējamais ieguldījums ilgtspējīgos pilsētu mobilitātes risinājumos;

Trešdiena, 2008. gada 9. jūlijs

25. aicina Eiropas Parlamenta Prezidiju un tā dienestus rādīt priekšzīmi, īstenojot savus lēmumus un veicinot mobilitātes pārvaldības pasākumus EP deputātiem, darbiniekiem un viesiem ar nolūku integrēt ilgtspējīgo mobilitāti Kopienas vides vadības un audita sistēmas (EMAS) regulas piemērošanā;

\*  
\*       \*  
\*

26. uzdod Parlamenta priekšsēdētājam nosūtīt šo rezolūciju Padomei un Komisijai.

---

## ECB 2007. gada pārskats

P6\_TA(2008)0357

**Eiropas Parlamenta 2008. gada 9. jūlija rezolūcija par ECB 2007. gada pārskatu (2008/2107(INI))**

(2009/C 294 E/11)

*Eiropas Parlaments,*

- ņemot vērā Eiropas Centrālās bankas (ECB) 2007. gada pārskatu,
  - ņemot vērā EK līguma 113. pantu,
  - ņemot vērā Līgumam pievienotā Protokola par Eiropas Centrālo banku sistēmas Statūtiem un Eiropas Centrālās bankas Statūtiem 15. pantu,
  - ņemot vērā 1998. gada 2. aprīļa rezolūciju par demokrātisko atbildību EMS trešajā posmā <sup>(1)</sup>,
  - ņemot vērā 2008. gada 20. februāra rezolūciju par Integrētām pamatnostādnēm izaugsmei un nodarbinātībai (daļa: dalībvalstu un Kopienas ekonomikas politikas vispārējās pamatnostādnes) — jaunā cikla uzsākšana (2008.—2010. g.) <sup>(2)</sup>,
  - ņemot vērā Komisijas paziņojumu par EMU@10 — panākumu un problēmu apzināšana pēc Ekonomikas un monetārās savienības desmit pastāvēšanas gadiem (COM(2008)0238),
  - ņemot vērā ECB 2007. gada decembra Finanšu stabilitātes pārskatu un tās 2008. gada aprīļa ziņojumu par finanšu integrāciju Eiropā,
  - ņemot vērā Komisijas pavasara finanšu prognozi 2008.—2009. gadam,
  - ņemot vērā Reglamenta 45. pantu,
  - ņemot vērā Ekonomikas un monetārās komitejas ziņojumu (A6-0241/2008),
- A. tā kā 2007. gadā euro zonas IKP pieauga par 2,6 % (salīdzinot ar 2,7 % 2006. gadā), neraugoties uz aizvien lielāko nenoteiktību, ko radīja finanšu nestabilitāte gada otrajā pusē;
- B. tā kā inflācijas līmenis bija 2,1 %, salīdzinot ar 2,2 % 2006. gadā, lai arī ekonomisko vidi raksturoja ievērojams cenu kāpums;
- C. tā kā ECB 2007. gadā turpināja pielāgot procentu likmes no 3,5 % 2006. gada decembrī līdz 4,0 % 2007. gada jūnijā un saglabāja šo līmeni otrā semestra laikā;

<sup>(1)</sup> OV C 138, 4.5.1998., 177. lpp.

<sup>(2)</sup> Pieņemtie teksti, P6\_TA(2008)0058.