

Quarta-feira, 9 de Julho de 2008

1. Considera que os fundos soberanos não estiveram na origem de qualquer perturbação grave do mercado de capitais, mas que a sua estrutura, dimensão e rapidez de crescimento suscitam uma análise cuidadosa do seu papel e influência; reconhece que a abordagem dos fundos soberanos às questões de transparência e da governação é divergente;
2. Manifesta-se preocupado com o facto de a falta de transparência de certos fundos soberanos poder não permitir uma compreensão adequada das suas estruturas e motivações; solicita à Comissão Europeia que reconheça que a transparência e a divulgação da informação constituem elementos fundamentais para o estabelecimento de um verdadeiro plano equitativo de actividade e para o funcionamento fluido dos mercados em geral;
3. Congratula-se com a comunicação da Comissão, que sublinha a importância de existirem mercados abertos, assim como o empenhamento da Comissão numa solução global; toma nota das diferentes iniciativas propostas para reforçar a transparência e melhorar a governação, tanto a nível nacional, como em fóruns internacionais, e solicita à Comissão que trabalhe em cooperação estreita com o FMI e a OCDE para se criar um código de conduta global;
4. Considera, não obstante, que a comunicação da Comissão deve ser considerada como um primeiro passo, pelo que solicita à Comissão que acompanhe as actividades dos fundos soberanos e desempenhe o seu papel de coordenação para assegurar que as iniciativas nacionais não sejam contrárias ao empenhamento na abertura a investimentos ou prejudiquem a posição da União Europeia nos mercados globais;
5. Solicita à Comissão que encete uma análise dos instrumentos à disposição da União Europeia, no Tratado CE e na legislação existente, como os requisitos de transparência, os direitos de voto, os direitos dos accionistas e as acções preferenciais (*golden shares*), que permitam alguma capacidade de reacção em caso de problemas de propriedade devidos à intervenção de FS;
6. Solicita ao Conselho e à Comissão que avaliem a margem de manobra deixada às instituições da UE pelas disposições dos artigos 64.º e 65.º do TFUE, a fim de verificar as possibilidades de acção coordenada a nível da UE, que é essencial para os interesses da UE e o bom funcionamento do mercado interno; solicita à Comissão que trabalhe sobre uma lista de sectores susceptíveis de serem abrangidos pelo artigo 65.º no que diz respeito à política fiscal;
7. Solicita ao Conselho e à Comissão que encetem uma análise em profundidade do funcionamento dos mercados financeiros globais e que definam e promovam uma visão forte da Europa, tendo em conta iniciativas globais sobre o que devem ser os princípios e as regras que orientam o seu funcionamento; considera que uma posição comum deste tipo deverá reforçar a posição da UE em fóruns internacionais; solicita à Comissão que aplique o princípio da reciprocidade sempre que necessário;
8. Manifesta-se preocupado com os preços do petróleo e as suas consequências para as taxas de câmbio euro/dólar, uma vez que os lucros do petróleo são frequentemente reinvestidos via fundos soberanos em activos denominados em euros e em mercados da eurozona em geral;
9. Encarrega o seu Presidente de transmitir a presente resolução ao Conselho e à Comissão.

Nova cultura de mobilidade urbana

P6_TA(2008)0356

Resolução do Parlamento Europeu, de 9 de Julho de 2008, sobre uma nova cultura de mobilidade urbana (2008/2041(INI))

(2009/C 294 E/10)

O Parlamento Europeu,

— Tendo em conta o Livro Verde «Por uma nova cultura de mobilidade urbana» (COM(2007)0551),

— Tendo em conta o Livro Branco «A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções» (COM(2001)0370),

Quarta-feira, 9 de Julho de 2008

- Tendo em conta a Comunicação da Comissão, intitulada «Manter a Europa em movimento — Mobilidade sustentável para o nosso continente — Revisão intercalar do Livro Branco da Comissão de 2001 sobre os Transportes» (COM(2006)0314),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão, intitulada «Para uma mobilidade mais segura, mais ecológica e mais eficiente na Europa — Primeiro relatório sobre a Iniciativa Veículo Inteligente» (COM(2007)0541),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão, intitulada «Um quadro regulador concorrencial para o sector automóvel no século XXI — Posição da Comissão face ao relatório final do grupo de alto nível CARS 21 — Uma contribuição para a Estratégia do Crescimento e do Emprego da União Europeia» (COM(2007)0022),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão sobre a iniciativa «Veículo Inteligente»: «Sensibilização para a utilização das TIC com vista a veículos mais inteligentes, seguros e ecológicos» (COM(2006)0059),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão, intitulada «A logística do transporte de mercadorias na Europa — chave da mobilidade sustentável» (COM(2006)0336),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão, intitulada «Plano de acção para a logística do transporte de mercadorias» (COM(2007)0607),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão relativa a uma estratégia temática sobre ambiente urbano (COM(2005)0718),
- Tendo em conta as propostas e directrizes da Comissão e as pareceres do Parlamento Europeu sobre os Fundos Estruturais e o Fundo de Coesão, assim como sobre o Sétimo Programa-Quadro de Investigação,
- Tendo em conta a proposta revista de Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes (COM(2007)0817),
- Tendo em conta a sua Resolução, de 20 de Fevereiro de 2008, sobre o contributo para o Conselho Europeu da Primavera de 2008 no que diz respeito à Estratégia de Lisboa ⁽¹⁾,
- Tendo em conta a sua Resolução, de 12 de Julho de 2007, sobre «Manter a Europa em movimento — Mobilidade sustentável para o nosso continente» ⁽²⁾,
- Tendo em conta a sua Resolução, de 15 de Janeiro de 2008, sobre o CARS 21: um quadro regulador concorrencial para o sector automóvel ⁽³⁾,
- Tendo em conta a sua Resolução, de 5 de Setembro de 2007, sobre a logística do transporte de mercadorias na Europa — chave da mobilidade sustentável ⁽⁴⁾,
- Tendo em conta a sua Resolução, de 26 de Setembro de 2006, sobre uma estratégia temática sobre ambiente urbano ⁽⁵⁾,
- Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social sobre a mobilidade urbana,
- Tendo em conta o artigo 45.º do seu Regimento,
- Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo, e os pareceres da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar e da Comissão do Desenvolvimento Regional (A6-0252/2008),

⁽¹⁾ Textos Aprovados, P6_TA(2008)0057.

⁽²⁾ Textos Aprovados, P6_TA(2007)0345.

⁽³⁾ Textos Aprovados, P6_TA(2008)0007.

⁽⁴⁾ Textos Aprovados, P6_TA(2007)0375.

⁽⁵⁾ JO C 306 E de 15.12.2006, p. 182.

Quarta-feira, 9 de Julho de 2008

- A. Considerando que os centros urbanos (cidades e arredores) revestem, sob muitos aspectos, elevada importância para a vida das pessoas na Europa; considerando que os centros urbanos, apesar de terem estruturas e dimensões diferentes, enfrentam problemas e desafios semelhantes no domínio da poluição, do congestionamento, do ruído e da segurança rodoviária em consequência da mobilidade urbana,
- B. Considerando que é urgente uma nova abordagem do tráfego e da mobilidade nas cidades, dado que a mobilidade urbana contribui significativamente para os problemas relacionados com as alterações climáticas, a poluição e outros problemas ambientais e para os efeitos negativos associados para a qualidade de vida e a saúde dos habitantes das cidades; considerando que é necessário resolver estes problemas, para que qualquer estratégia comunitária de luta contra as alterações climáticas e outros problemas ambientais possa ser bem sucedida,
- C. Considerando que importa determinar uma repartição de tarefas adequada entre a UE e as cidades, na qual a UE tenha um papel definido claramente; que — em conformidade com o princípio de uma melhor regulamentação e com os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade — a acção comunitária em matéria de mobilidade urbana deve apenas ser adoptada quando representar uma clara mais-valia,
- D. Considerando que os princípios do mercado interno da UE devem ser igualmente tidos em conta no domínio da mobilidade urbana,
- E. Considerando que as cidades europeias deveriam poder escolher de entre uma ampla gama de instrumentos flexíveis, a fim de definir uma combinação de políticas adaptada que proporcione soluções integradas, sustentáveis, socialmente eficazes e economicamente viáveis para os seus problemas específicos no domínio da mobilidade; salientando que se devem procurar melhores soluções logísticas e uma passagem a modos de transportes mais sustentáveis em todos os modos e sectores dos transportes (peões, ciclistas, transporte público e privado de passageiros, distribuição de mercadorias e serviços), a fim de proporcionar uma boa acessibilidade aos centros das cidades e a fluidez do tráfego, muito importantes para os residentes, visitantes, trabalhadores pendulares, produtores e fornecedores de bens e serviços — em particular, as PME; considerando que se deve prestar uma atenção especial à interoperabilidade dos instrumentos escolhidos para permitir às autoridades, numa fase posterior, a execução transfronteiriça das infracções ao código da estrada relacionadas com as áreas urbanas,
- F. Considerando que a política europeia no domínio do transporte urbano deve ter em conta a coesão económica, social, territorial e ambiental e que deve ser dada uma atenção especial aos problemas e condições dos novos Estados-Membros,
- G. Considerando que deve ser dada atenção às necessidades específicas dos trabalhadores (pendulares), das pessoas com mobilidade reduzida, das crianças (carrinhos de bebé), das pessoas socialmente desfavorecidas e dos idosos; que não devemos esquecer que a população da Europa está a envelhecer rapidamente, alterando a estrutura demográfica e criando novas necessidades de mobilidade nas sociedades,
- H. Considerando que é fundamental adoptar uma nova abordagem no planeamento estratégico para as zonas urbanas, anteendo os desafios ambientais, energéticos e de mobilidade que se colocarão nas próximas décadas,
- I. Considerando que a internalização dos custos externos constitui um passo importante rumo à verdade dos preços no sector dos transportes; que importa estudar a possibilidade de um subvencionamento cruzado em benefício de estratégias de transportes urbanos sustentáveis, de modo a assegurar um tratamento justo entre o transporte de mercadorias e o de passageiros e entre os diferentes modos de transporte; considerando que devem ser envidados esforços no sentido de desenvolver novos instrumentos de financiamento e de utilizar melhor e com maior frequência os instrumentos financeiros existentes, nomeadamente o Fundos Estruturais e o Fundo de Coesão, no interesse de soluções de mobilidade urbana sustentáveis,

O papel da União Europeia

1. Acolhe com satisfação o acima referido Livro Verde, que considera constituir uma base de debate adequada; congratula-se igualmente com o amplo envolvimento dos interessados no processo de formação da opinião e de formulação da futura política da UE no domínio dos transportes urbanos;

Quarta-feira, 9 de Julho de 2008

2. Considera ser necessário definir claramente os domínios de competência da UE, em conformidade com os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade estabelecidos nos tratados; reconhece o princípio da liberdade das autoridades locais de adoptarem as suas próprias políticas de mobilidade, desde que não violem as legislações nacionais e europeias relevantes; ao mesmo tempo, espera que — ao aplicar os princípios atrás referidos — os Estados-Membros e as cidades estejam cientes da sua própria responsabilidade na melhor organização e planificação da mobilidade urbana; contudo, reconhece que uma acção concertada em matéria de mobilidade urbana no seio da Comunidade pode oferecer uma mais-valia clara em alguns domínios;
3. Considera que a UE deve definir uma estratégia global para a mobilidade urbana tendente a uma utilização mais racional de veículos privados e a promover uma transferência modal para meios de transporte sustentáveis, a apoiar os compromissos assumidos pela UE no domínio da protecção do ambiente e a diminuir as emissões de gases com efeito de estufa;
4. Considera que uma acção a nível europeu se impõe nos seguintes domínios e solicita:
 - a elaboração de uma estratégia global e integrada para a mobilidade urbana que sirva de quadro de referência comum para os actores europeus, nacionais, regionais e locais (autarquias, cidadãos, economia e indústria); esta estratégia deve basear-se nos princípios do mercado interno da UE em matéria de mobilidade sustentável e deve ter em conta a viabilidade das cidades e os efeitos para a demografia (emigração a partir das cidades); salienta que isto deve dar um estímulo claro às cidades e zonas urbanas para estabelecer Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) integrados e globais, destacando a planificação urbana e territorial a longo prazo; a este respeito, exorta a Comissão a examinar a forma de vincular os PMUS ao co-financiamento comunitário de projectos de transportes nas cidades com mais de 100 000 habitantes e à legislação, decisões e objectivos da UE em matéria de redução dos acidentes, emissões de CO₂, emissões locais de gases e ruído,
 - a recolha de dados fiáveis e comparáveis sobre todos os aspectos da mobilidade urbana e suburbana, tendo em conta futuras alterações nas condições-quadro (por exemplo, mudança demográfica, crescimento económico, alterações climáticas),
 - uma lista completa das normas comunitárias actualmente em vigor que dizem respeito directa ou indirectamente à mobilidade urbana, havendo que considerar, para cada caso, possibilidades de melhoria e de simplificação,
 - uma avaliação da execução e aplicação pelos Estados-Membros da legislação comunitária que afecta os transportes urbanos, especialmente o transporte público de passageiros,
 - uma lista das iniciativas locais para solucionar alguns dos problemas referidos no Livro Verde (por exemplo, tarifação rodoviária, zonas verdes, segurança dos transportes públicos, protecção dos ciclistas, etc.); espera que esta lista possa constituir a base para o intercâmbio de melhores práticas nestes domínios,
 - o acompanhamento de medidas locais relacionadas com o acesso aos centros das cidades, a fim de evitar a criação de novas barreiras comerciais no mercado interno,
 - uma «Plataforma Europeia para a Mobilidade Urbana» ou qualquer outro fórum eficaz que reúna todos os dados, melhores práticas e política de informação sobre mobilidade urbana de forma compreensível, de modo a que os cidadãos e as instâncias políticas possam aceder facilmente às informações essenciais necessárias à formulação de políticas de mobilidade urbana; realça que essa plataforma deve apoiar-se, tanto quanto possível, nas bases de dados, recursos e instituições existentes, a fim de evitar burocracia;
 - uma avaliação dos custos externos dos diversos modos de transporte, assim como uma análise da possibilidade de internalizar esses custos;
5. Solicita à Comissão que coopere com os Estados-Membros para eliminar os obstáculos nacionais aos programas urbanos, sem, no entanto, propor legislação comunitária que possa limitar a flexibilidade local necessária para resolver problemas de mobilidade;

Quarta-feira, 9 de Julho de 2008

Legislação

6. Considera necessário que a UE tenha em conta as necessidades específicas dos transportes urbanos nos domínios em que dispõe de competência legislativa (por exemplo, política orçamental, política ambiental, política social e de mercado de trabalho, política da concorrência, política industrial, política regional e de coesão, política dos transportes e da segurança rodoviária e política energética);

Normalização e harmonização

7. Solicita a elaboração de regras e/ou orientações europeias com vista à normalização e harmonização, especialmente no que diz respeito:

- à concepção e funcionamento de zonas ambientais e à tarifação rodoviária; considera que a decisão sobre a introdução ou não dessas medidas deve ser tomada a nível local, tendo em conta a situação específica de cada aglomerado; considerando que, segundo os princípios do mercado interno da UE, deve dar-se um realce especial à sua estrutura interoperável, a fim de permitir o livre fluxo do tráfego e evitar a criação de iniciativas divergentes em diversos Estados-Membros,
- aos requisitos técnicos e orgânicos para assegurar a interoperabilidade dos diversos modos de transporte, tanto de passageiros como de mercadorias,
- à mobilidade das pessoas com deficiência, das pessoas idosas e das pessoas com crianças pequenas, bem como das pessoas socialmente desfavorecidas;
- à melhoria da segurança rodoviária de acordo com a legislação comunitária e nacional;
- à acessibilidade e interoperabilidade das tecnologias ITS (sistemas inteligentes de transportes) para aplicações à escala da UE;

Difusão e intercâmbio das melhores práticas

8. Exige, além disso, a adopção de medidas adequadas para promover o intercâmbio de melhores práticas, designadamente no que se refere:

- à optimização da utilização das infra-estruturas existentes, por exemplo, através de estratégias flexíveis de utilização das estradas,
- à adopção de soluções de transportes multimodais e de mobilidade (transporte rodoviário, ferroviário e marítimo),
- a sistemas de bilhética e de facturação integrados, que simplifiquem o acesso e a utilização co-modal de diferentes meios de transporte,
- à elaboração de planos de mobilidade sustentável adaptados, assim como medidas de apoio no âmbito do ordenamento territorial e urbano («cidade das distâncias curtas»), um processo em que todos os interessados devem ser envolvidos numa fase precoce,
- a orientações com vista a assegurar a cooperação inter-departamental entre todos os serviços do governo local e regional e as empresas de utilidade pública, no contexto do planeamento urbano,
- a soluções inovadoras para um transporte de mercadorias eficiente, nomeadamente para a distribuição local de mercadorias nas cidades, que incluam instalações seguras de carga e descarga e facilitem as entregas locais,
- a serviços de transporte sustentáveis, a fim de assegurar a mobilidade dos turistas nas zonas urbanas e suburbanas,
- a orientações para uma política de contratação pública respeitadora do ambiente,
- a uma melhor concepção do transporte público não poluente de passageiros de curta distância do ponto de vista da eficiência, atractividade e acessibilidade, incluindo para as pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida, e em matéria de segurança,

Quarta-feira, 9 de Julho de 2008

- ao incentivo de cadeias multimodais sustentáveis: marcha a pé, bicicleta, partilha de transporte automóvel, táxis colectivos e mobilidade pública,
- à melhor organização do transporte de curta distância,
- a medidas destinadas a otimizar a logística e a gestão da mobilidade, a fim de reduzir e/ou eliminar a necessidade de transporte, como, por exemplo, teletrabalho ou horários de trabalho e de ensino flexíveis,
- a medidas destinadas a promover a mobilidade virtual como, por exemplo, a aprendizagem electrónica, a banca electrónica, a televenda e a teleconferência,
- à criação de zonas verdes e à tributação da utilização rodoviária,
- a políticas e práticas de estacionamento, como a introdução de sistemas de orientação para estacionamento,
- à melhoria e à expansão da utilização de sistemas de tráfego inteligentes;

9. Apela a uma divulgação tão ampla quanto possível de informações sobre questões importantes para a mobilidade urbana, como as estatísticas do Eurostat e da CARE (Banco de Dados Comunitário sobre os Acidentes de Circulação Rodoviária); solicita que o acesso à base de dados CARE seja livre, que poderia constituir um poderoso instrumento de intercâmbio de informações e proficiência entre profissionais de transportes;

10. Insta a Comissão a apoiar as autoridades locais, promovendo projectos-piloto e projectos experimentais, nomeadamente no que se refere à aplicação de uma abordagem integrada em matéria de mobilidade na cidade e concedendo assistência à investigação no domínio do planeamento urbano;

Investigação e desenvolvimento

11. Salienta a necessidade de investigação e desenvolvimento no domínio dos transportes sustentáveis, nomeadamente para promover o progresso tecnológico no âmbito do desenvolvimento de veículos mais limpos; insta a Comissão e o Conselho a investirem em sistemas de transportes urbanos não poluentes, mais eficazes, orientados para os consumidores e seguros, e a tomarem medidas tendentes a criar um mercado para esses sistemas;

12. Salienta que a UE tem um papel a desempenhar no desenvolvimento e promoção em matéria de sistemas de tráfego inteligentes e no financiamento de tecnologias inovadoras, na medida em que estas podem constituir um importante contributo, nomeadamente para o reforço da segurança rodoviária e para a melhoria do fluxo dos transportes e da eficiência logística; considera, por conseguinte, que o desenvolvimento futuro de sistemas de tráfego inteligentes e, sobretudo, a sua utilização acrescida devem beneficiar de um apoio específico por parte da União Europeia;

13. Convida a Comissão a elaborar listas acessíveis e compatíveis de projectos de investigação e desenvolvimento sobre mobilidade urbana executados no âmbito dos diferentes programas-quadro da UE, indicando exemplos aplicados na prática;

Coordenação entre as autoridades

14. Sublinha que o intercâmbio das melhores práticas em matéria de gestão da mobilidade e uma melhor coordenação são essenciais para a melhoria dos transportes urbanos e da mobilidade, na medida em que se observam deficiências, como a inadequada repartição das responsabilidades, a falta de coordenação entre várias autoridades locais, regionais e nacionais e a insuficiente coordenação entre a planificação dos sistemas de transportes urbanos, suburbanos e rurais; salienta que uma coordenação deficiente entre autoridades locais gera maiores custos de distribuição, maior intensidade de tráfego e, por conseguinte, mais poluição ambiental;

15. Insta a uma urgente melhoria da coordenação entre autoridades locais vizinhas, a fim de assegurar maior coerência com vista a um desenvolvimento sustentável e harmonioso das infra-estruturas locais e regionais de transportes nas zonas transfronteiriças e outras;

Quarta-feira, 9 de Julho de 2008

Abordagem integrada

16. Considera necessária a integração do desenvolvimento e do planeamento urbano à luz das necessidades de transporte actuais e futuras; considera que o estabelecimento de ligações ferroviárias rápidas entre o centro das cidades e os terminais fluviais, ferroviários e aeroportuários, e as regiões periféricas em especial, deve constituir uma prioridade no contexto do desenvolvimento e da modernização urbanas em grande escala;

17. Lembra que, face a uma urbanização cada vez mais acelerada, deve ser prestada maior atenção aos subúrbios e aos aglomerados;

Responsabilidade individual

18. Realça a responsabilidade individual dos cidadãos e considera necessário incentivá-los a avaliarem de forma crítica o seu comportamento como utentes da via pública e, se possível, a participarem activamente nos foros locais de mobilidade urbana; considera que quase todos os cidadãos podem alterar os seus hábitos — designadamente no que se refere à utilização do veículo privado e de meios de transporte alternativos (a pé, bicicleta, transporte público) — e assim contribuir pessoalmente para uma cidade limpa e com qualidade de vida; solicita às autoridades nacionais, regionais e locais que ofereçam opções alternativas de mobilidade para facilitar estas mudanças; além disso, solicita às autoridades europeias, nacionais, regionais e locais que intensifiquem as campanhas de educação e informação para tornar os cidadãos mais conscientes do seu comportamento no tráfego; realça a importância particular das campanhas de educação para a geração mais jovem;

19. Sublinha, neste contexto, a importância do êxito crescente do «Dia sem Carros» no âmbito da Semana Europeia da Mobilidade; nota que, em 2007, participaram nesta iniciativa 1909 cidades de 23 Estados-Membros; convida a Comissão e os Estados-Membros a continuarem a incentivar esta iniciativa e a trabalharem no sentido de uma adesão generalizada;

20. Considera que deve ser realizado um estudo elucidativo que contenha informações pormenorizadas sobre todos os aspectos das possibilidades de escolha e opções de mobilidade urbana à disposição dos cidadãos (transporte privado *versus* transportes públicos); solicita uma nova recolha de dados normalizados sobre questões menos estudadas, como o comportamento de ciclistas e peões, e a motivação dos cidadãos para a utilização de determinados meios de transporte em detrimento de outros;

Financiamento

21. Acredita que a UE pode prestar um contributo importante para o financiamento de acções no domínio dos transportes urbanos, de passageiros e de mercadorias, por exemplo, através de recursos dos Fundos Estruturais e do Fundo de Coesão, e insta a Comissão a assumir a sua responsabilidade neste domínio; recorda o dever de financiamento que incumbe aos Estados-Membros no tocante a acções no domínio do ambiente e dos transportes prescritas pelo direito comunitário;

22. Insta a Comissão a definir instrumentos específicos e orientados para a economia de mercado, que criem um enquadramento equilibrado e favorável para a mobilidade sustentável nos centros urbanos;

23. Solicita, no contexto da próxima revisão do orçamento da União Europeia, que o financiamento de projectos pela UE seja futuramente subordinado de forma mais estrita a condições e requisitos referentes à sustentabilidade dos transportes e à protecção ambiental, e considera que tal constitui um instrumento adequado para promover conceitos de transporte mais respeitador do ambiente e de acesso generalizado;

24. Convida a Comissão a trabalhar — autonomamente ou com o Banco Europeu de Investimento, por exemplo — no estudo das possibilidades actuais e futuras de financiamento dos transportes urbanos; sugere a elaboração de um guia exaustivo que apresente sistematicamente todos os fundos disponíveis para os transportes urbanos; insta ainda a Comissão a analisar a questão das subvenções cruzadas no sector dos transportes, de modo a assegurar o tratamento equitativo entre todos os modos de transporte e entre transporte de passageiros e de mercadorias; além disso, considera que devem ser avaliados todos os aspectos das parcerias públicas-privadas e a sua eventual contribuição para os conceitos urbanos de mobilidade sustentável;

Quarta-feira, 9 de Julho de 2008

25. Insta a Mesa do Parlamento Europeu e os respectivos serviços a darem o exemplo, aplicando medidas próprias e promovendo medidas de gestão da mobilidade para os deputados, o pessoal e os visitantes a fim de integrar a mobilidade sustentável na aplicação do regulamento EMAS pelo Parlamento;

*

* *

26. Encarrega o seu Presidente de transmitir a presente resolução ao Conselho e à Comissão.

Relatório anual do BCE — 2007

P6_TA(2008)0357

Resolução do Parlamento Europeu, de 9 de Julho de 2008, sobre o relatório anual do Banco Central Europeu, de 2007 (2008/2107(INI))

(2009/C 294 E/11)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta o Relatório anual do Banco Central Europeu (a seguir designado «BCE»), de 2007,
 - Tendo em conta o artigo 113.º do Tratado CE,
 - Tendo em conta o artigo 15.º do Protocolo relativo aos Estatutos do Sistema Europeu de Bancos Centrais e do Banco Central Europeu, anexo ao Tratado,
 - Tendo em conta a sua Resolução, de 2 de Abril de 1998, sobre a responsabilidade democrática na terceira fase da UEM ⁽¹⁾,
 - Tendo em conta a sua Resolução, de 20 de Fevereiro de 2008, sobre as Orientações Integradas para o Crescimento e o Emprego (Parte: Orientações gerais da política económica dos Estados-Membros e da Comunidade): lançamento de um novo ciclo (2008/2010) ⁽²⁾,
 - Tendo em conta a Comunicação da Comissão «EMU@10: sucessos e desafios após 10 anos de União Económica e Monetária» (COM(2008)0238),
 - Tendo em conta a análise da estabilidade financeira realizada pelo BCE em Dezembro de 2007 e o relatório do BCE sobre a integração financeira na Europa, de Abril de 2008,
 - Tendo em conta as previsões económicas da Primavera, da Comissão, de 2008/2009,
 - Tendo em conta o artigo 45.º do seu Regimento,
 - Tendo em conta o relatório da Comissão dos Assuntos Económicos e Monetários (A6-0241/2008),
- A. Considerando que, em 2007, o PIB da zona do euro cresceu 2,6 % (face a 2,7 % em 2006), apesar do avolumar da incerteza resultante da agitação financeira no segundo semestre do ano,
- B. Considerando que a taxa de inflação foi de 2,1 % (em comparação com 2,2 % em 2006), apesar de um ambiente económico caracterizado pelas pressões importantes para a subida dos preços,
- C. Considerando que o BCE continuou a ajustar as taxas de juro em 2007, de 3,5 % em Dezembro de 2006 para 4,0 % em Junho de 2007, mantendo esse nível durante o segundo semestre,

⁽¹⁾ JO C 138 de 4.5.1998, p. 177.

⁽²⁾ Textos Aprovados, P6_TA(2008)0058.