

Sreda, 9. julij 2008

1. meni, da državni premoženjski skladi nikoli niso povzročili motenj na kapitalskih trgih, vendar pa njihova struktura, velikost in hitra rast zahtevajo podrobno analizo njihove vloge in vpliva; priznava dejstvo, da se njihov pristop do transparentnosti in upravljanja razlikuje;
2. je zaskrbljen, da pomanjkanje transparentnosti nekaterih državnih premoženjskih skladov lahko prepreči ustrezno razumevanje njihovih struktur in motivacij; zahteva, da Komisija prizna dejstvo, da sta transparentnost in razkritje informacij ključni načeli za zagotovitev resnično enakih pogojev vsem in za brezhibno delovanje trgov na splošno;
3. pozdravlja sporočilo Komisije o državnih premoženjskih skladih, v katerem ponovno poudarja pomenbnost odprtih trgov in zavezo Komisije h globalni rešitvi; se seznanja z različnimi pobudami bodisi na nacionalni ravni ali v mednarodnih forumih za izboljšanje transparentnosti in upravljanja ter poziva Komisijo, naj tesno sodeluje z MDS in OECD pri pripravi splošnega kodeksa ravnanja;
4. kljub temu meni, da bi bilo treba sporočilo Komisije o državnih premoženjskih skladih obravnavati kot prvi korak in zato poziva Komisijo, naj spremlja aktivnosti državnih premoženjskih skladov in prevzame usklajevalno vlogo pri zagotavljanju, da so nacionalne spodbude skladne z zavezo k odprtosti naložb ali da ne ogrožajo položaja Evropske unija na globalnih trgih;
5. poziva Komisijo, naj izvede analizo orodij, ki so na voljo Evropski uniji z določbami Pogodbe ES in z obstoječo zakonodajo, kot so zahteve v zvezi s transparentnostjo, glasovalnimi pravicami, pravicami delničarjev in zlatimi delnicami, ki bi omogočile nekaj manevrskega prostora v primeru lastniških problemov zaradi posegov državnih premoženjskih skladov;
6. zahteva, da Svet in Komisija ocenita manevrski prostor, s katerim razpolagajo institucije EU na podlagi določb členov 64 in 65 PDEU, da bi se preverile možnosti za sprejem usklajenih ukrepov na ravni EU, bistvenih za interese EU in dobro delovanje notranjega trga; poziva Komisijo, naj pripravi seznam sektorjev, ki bi lahko spadali v področje uporabe člena 65 v zvezi z javnim redom;
7. poziva Svet in Komisijo, naj izvedeta poglobljeno analizo delovanja svetovnih finančnih trgov ter opredelita in spodbujata močno vizijo EU, pri tem pa upoštevata globalne spodbude o tem, kaj naj bi bila načela in pravila njihovega delovanja; meni, da bi takšno skupno stališče okrepilo položaj EU v mednarodnih forumih; poziva Komisijo, naj po potrebi uporablja načelo vzajemnosti;
8. izraža zaskrbljenost nad cenami nafte in njihovimi posledicami na menjalno razmerje med eurom in dolarjem, saj se dobički iz naslova nafte pogosto ponovno investirajo prek državnih premoženjskih skladov v premoženje, denominirano v eurih, ter v trge euroobmočja na splošno;
9. naroči svojemu predsedniku, naj to resolucijo posreduje Svetu in Komisiji.

---

## **Nova kultura mobilnosti v mestih**

P6\_TA(2008)0356

**Resolucija Evropskega parlamenta z dne 9. julija 2008 o temi „Za novo kulturo mobilnosti v mestih“ (2008/2041(INI))**

(2009/C 294 E/10)

*Evropski parlament,*

- ob upoštevanju zelene knjige z naslovom „Za novo kulturo mobilnosti v mestih“ (KOM(2007)0551),
- ob upoštevanju bele knjige z naslovom „Evropska prometna politika do leta 2010: čas za odločitev“, KOM(2001)0370),

Sreda, 9. julij 2008

- ob upoštevanju sporočila Komisije z naslovom „Naj Evropa ostane v gibanju – Trajnostna mobilnost za našo celino: Vmesni pregled Bele knjige Evropske komisije o prometu iz leta 2001“ (KOM(2006)0314),
- ob upoštevanju sporočila Komisije z naslovom „Na poti k varnejši, čistejši in učinkovitejši vseevropski mobilnosti: prvo poročilo o pobudi Inteligentni avtomobil“ (KOM(2007)0541),
- ob upoštevanju sporočila Komisije z naslovom „Konkurenčen ureditveni okvir za avtomobilsko industrijo v 21. stoletju – Stališče Komisije o končnem poročilu skupine na visoki ravni CARS 21 – Prispevek k strategiji EU za rast in delovna mesta“ (KOM(2007)0022),
- ob upoštevanju sporočila Komisije o pobudi Inteligentni avtomobil: „Ozaveščanje o IKT za pametnejša, varnejša in čistejša vozila“ (KOM(2006)0059),
- ob upoštevanju sporočila Komisije z naslovom „Logistika tovarnega prometa v Evropi – ključ do trajnostne mobilnosti“ (KOM(2006)0336),
- ob upoštevanju sporočila Komisije z naslovom „Akcijski načrt za logistiko tovarnega prometa“ (KOM(2007)0607),
- ob upoštevanju sporočila Komisije o Tematski strategiji za urbano okolje (KOM(2005)0718),
- ob upoštevanju predlogov in smernic Komisije ter stališč Evropskega parlamenta o strukturnih in kohezivskih skladih ter o sedmem okvirnem programu za raziskave,
- ob upoštevanju spremenjenega predloga Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz (KOM(2007)0817),
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 20. februarja 2008 o prispevku k pomladanskemu vrhu Evropskega sveta 2008 o lizbonski strategiji <sup>(1)</sup>,
- ob upoštevanju resolucije z dne 12. julija 2007 o sporočilu „Naj Evropa ostane v gibanju – Trajnostna mobilnost za našo celino“ <sup>(2)</sup>,
- ob upoštevanju resolucije z dne 15. januarja 2008 o CARS 21: Konkurenčen ureditveni okvir za avtomobilsko industrijo <sup>(3)</sup>,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 5. septembra 2007 o logistiki tovarnega prometa v Evropi – ključ do trajnostne mobilnosti <sup>(4)</sup>,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 26. septembra 2006 o tematski strategiji za urbano okolje <sup>(5)</sup>,
- ob upoštevanju stališča Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o temi „Mobilnost v mestih“,
- ob upoštevanju člena 45 svojega Poslovnika,
- ob upoštevanju poročila Odbora za promet in turizem ter stališč Odbora za okolje, javno zdravje in varnost in Odbora za regionalni razvoj (A6-0252/2008),

<sup>(1)</sup> Sprejeta besedila, P6\_TA(2008)0057.

<sup>(2)</sup> Sprejeta besedila, P6\_TA(2007)0345.

<sup>(3)</sup> Sprejeta besedila, P6\_TA(2008)0007.

<sup>(4)</sup> Sprejeta besedila, P6\_TA(2007)0375.

<sup>(5)</sup> UL C 306 E, 15.12.2006, str. 182.

**Sreda, 9. julij 2008**

- A. ker so urbana središča (mesta in okolica) v mnogih pogledih velikega pomena za življenje ljudi v Evropi; ker se urbana središča kljub svoji različni zgradbi soočajo s podobnimi težavami in izzivi glede onesnaženja, prometnih zastojev, hrupa in varnosti v cestnem prometu, ki so posledica mestne mobilnosti;
- B. ker so nujno potrebni novi načini razmišljanja in novi koncepti o mobilnosti v mestih, saj mestni promet pomembno prispeva k podnebnim spremembam, onesnaževanju in drugim okoljskim problemom ter s tem povezanim negativnim posledicam na kakovost življenja in zdravja prebivalcev mest; ker je treba te težave rešiti, če naj bo katera koli splošna strategija EU za boj proti podnebnim spremembam in drugim okoljskim težavam uspešna;
- C. ker je treba določiti uravnotežen način delitve nalog med EU in mesti, pri čemer bi morala EU imeti jasno določeno vlogo; ker mora v skladu z načelom boljših predpisov in načeloma subsidiarnosti in sorazmernost, Skupnost v zvezi z mobilnostjo v mestih ukrepati le, ko gre za jasno dodano vrednost EU,
- D. ker bi bilo treba upoštevati tudi načela notranjega trga EU na področju mobilnosti v mestih,
- E. ker morajo imeti evropska mesta na izbiro široko paletu prožnih instrumentov, da izoblikujejo mešanico politik po svoji meri, da se poiščejo celostne, trajnostne, družbeno učinkovite in gospodarsko ustrezne rešitve za posebne težave v zvezi z mobilnostjo; ker si je treba prizadevati za boljše logistične rešitve in se usmeriti k bolj trajnostnim načinom prevoza pri vseh načinih in področjih prometa (hoja, kolesarjenje, javni in zasebni prevoz potnikov, tovorni promet in storitve), da se zagotovi dobra dostopnost mestnih središč in nemoteni prometni tokovi v mestih, kar je zelo pomembno za prebivalce, obiskovalce, dnevne migrante, proizvajalce in dobavitelje blaga ter izvajalce storitev v mestih – zlasti MSP; ker je treba posebno pozornost nameniti interoperabilnosti izbranih instrumentov, da se oblastem na kasnejši stopnji omogoči pregon cestnoprometnih prekrškov v zvezi z mestnimi območji na čezmejni podlagi,
- F. ker mora evropska politika urbanega prometa upoštevati vidike gospodarske, družbene, ozemeljske in okoljske kohezije; ker je treba posebno pozornost nameniti posebnim problemom in razmeram v „novih“ državah članicah,
- G. ker je treba upoštevati posebne potrebe delavcev (dnevni migrantov), oseb z zmanjšano možnostjo gibanja, otrok (otroški vozički), najrevnejših in starejših oseb; ker je treba upoštevati, da hitro staranje evropskega prebivalstva vodi k demografskim premikom in novim potrebam v zvezi z mobilnostjo v družbi,
- H. ker je nujno treba sprejeti nov pristop k strateškem načrtovanju mestnih območij, da bi lahko predvideli okoljske in energetske izzive in izzive mobilnosti za naslednjih nekaj desetletij,
- I. ker je internalizacija zunanjih stroškov pomemben korak na poti k doseganju dejanskih stroškov v prometnem sektorju; ker je treba oceniti možnost navzkrižnega subvencioniranja v korist trajnostnih konceptov prometa, da se zagotovi pravična obravnava med prevozom blaga in potnikov ter med različnimi načini prevoza; ker bi bilo treba vložiti velike napore v razvoj novih instrumentov financiranja in boljše ter pogostejšo uporabo obstoječih finančnih instrumentov, kot so strukturni in kohezijski skladi za trajnostne rešitve mobilnosti v mestih,

**Vloga Evropske unije**

1. pozdravlja zgoraj navedeno zeleno knjigo kot primerno podlago za razpravo; odobrava tudi celovito vključitev udeležencev v procesu oblikovanja mnenja in formuliranja prihodnje politike EU o urbanem prometu;

Sreda, 9. julij 2008

2. meni, da je treba jasno opredeliti področja odgovornosti EU ob upoštevanju načel subsidiarnosti in sorazmernosti iz pogodb; priznava načelo, da so lokalne oblasti svobodne pri sprejemanju svojih lastnih politik mobilnosti, če ne kršijo ustrezne nacionalne in evropske zakonodaje; hkrati pričakuje, da se države članice in mesta ob uporabi zgoraj omenjenih načel zavedajo svoje odgovornosti do boljšega organiziranja in načrtovanja mobilnosti v mestih; priznava pa, da skupna dejanja v zvezi z mobilnostjo v mestih v Skupnosti na nekaterih področjih lahko prinesejo dodano vrednost;
3. meni, da bi morala EU opredeliti celostno strategijo za mobilnost v mestih, ki bi vodila v smotrnejšo rabo zasebnih avtomobilov in spodbujala prehod na trajnostne načine prevoza, podpirala obveznosti EU na področju varstva okolja in zmanjšanja emisij toplogrednih plinov;
4. meni, da je na naslednjih področjih nujno delovanje na evropski ravni in zahteva
  - oblikovanje skupnega integriranega koncepta mobilnosti v mestih, ki bo pomenil skupen okvir, po katerem bi se lahko ravnali evropski, nacionalni, regionalni in lokalni akterji (občine, državljani, gospodarstvo in industrija); ta pristop mora temeljiti na načelih notranjega trga EU na področju trajnostne mobilnosti in bi moral upoštevati sposobnost mest in učinek na demografske spremembe (preselejevanje iz mest); poudarja, da bi to moralo dati mestom in mestnim območjem močan zagon za pripravo povezanih in celovitih načrtov za trajnostno mobilnost v mestih, s poudarkom na dolgoročnem urbanem načrtovanju in prostorskem načrtovanju; v zvezi s tem poziva Komisijo, naj preuči, kako bi bilo mogoče povezati te načrte s sofinanciranjem EU za prometne projekte v mestih z več kot 100 000 prebivalci in z zakonodajo, odločitvami in cilji EU glede zmanjšanja nesreč, emisij CO<sub>2</sub>, lokalnih emisij plinov in hrupa;
  - pridobitev in učinkovito razširjanje zanesljivih in primerljivih podatkov o vseh vidikih mestne in primestne mobilnosti ob upoštevanju prihodnjih sprememb okvirnih pogojev (npr. demografskih sprememb, gospodarske rasti in sprememb podnebja);
  - pregled aktualnih veljavnih predpisov Skupnosti, ki se neposredno ali posredno nanašajo na področje mobilnosti v mestih, pri čemer je treba za vsak primer preučiti možnosti za izboljšave in poenostavitve;
  - oceno, kako države članice izvajajo in uporabljajo evropsko zakonodajo, ki zadeva mestni promet, zlasti javni potniški prevoz;
  - seznam lokalnih pobud za reševanje nekaterih problemov, omenjenih v zeleni knjigi (recimo cestne pristojbine, zelena območja, varnost v javnem prometu, varstvo kolesarjev itn.); upa, da bo mogoče na osnovi tega seznama izmenjevati najboljše prakse na teh področjih;
  - spremljanje lokalnih ukrepov, povezanih z dostopom do središč mest, da se prepreči nove trgovinske ovire na notranjem trgu EU;
  - evropsko platformo za mobilnost v mestih ali kakršen koli drugačen učinkovit forum, ki bi na razumljiv način združeval vse podatke, najboljše prakse in informacije o politikah o mobilnosti v mestih, da bi državljanom in oblikovalcem politik omogočal lahek dostop do bistvenih informacij, ki so potrebne za razvoj politik mobilnosti v mestih; poudarja, da bi morala takšna platforma v največji možni meri črpati iz obstoječih zbirk podatkov, virov in institucij, s čimer se preprečijo novi birokratski postopki;
  - oceno zunanjih stroškov različnih načinov prevoza ter preverjanje možnosti internalizacije teh stroškov;
5. poziva Komisijo, naj sodeluje z državami članicami, da bi premagale nacionalne ovire za mestne sheme, ne da bi predlagala zakonodajo na ravni EU, ki bil lahko omejila lokalno prožnost, ki je potrebna za reševanje težav z mobilnostjo;

Sreda, 9. julij 2008

### **Zakonodaja**

6. meni, da mora Evropska unija na področjih politike, kjer lahko ima zakonodajna pooblastila (npr. proračunska politika, okoljska politika, socialna politika in politika zaposlovanja, konkurenčna politika, industrijska politika, regionalna in kohezijska politika, prometna politika ter politika varnosti v cestnem prometu in energetska politika), upoštevati posebne zahteve urbanega prometa;

### **Standardizacija in usklajevanje**

7. zahteva specifično evropsko ureditev in/ali smernice za standardizacijo in usklajevanje

- oblikovanja in delovanja zelenih območij in cestnih pristojbin, meni, da je treba odločitev o uvedbi teh ukrepov sprejeti na lokalni ravni, ob upoštevanju razmer v posameznih aglomeracijah; ker je ob upoštevanju načel notranjega trga EU treba še posebno upoštevati njihovo interoperabilno strukturo, da se omogoči prosti pretok prometa in prepreči nastanek divergentnih pobud v različnih državah članicah;
- tehničnih in organizacijskih zahtev interoperabilnosti različnih načinov prevoza potnikov in blaga;
- mobilnosti invalidnih oseb, starejših oseb, oseb z majhnimi otroki in najbolj revnih;
- izboljšanja prometne varnosti v skladu z evropsko in nacionalno zakonodajo;
- dostopnosti in interoperabilnosti tehnologij inteligentnih prevoznih sistemov (ITS) za uporabo po vsej EU;

### **Razširjanje in izmenjava najboljših praks**

8. poleg tega zahteva ustrezne ukrepe za spodbujanje izmenjave najboljših praks, zlasti na področju:

- optimizacije uporabe obstoječe infrastrukture, na primer s fleksibilnimi koncepti rabe cest,
- sprejetja rešitev večmodalnega prometa in mobilnosti (cesta, železnica, voda),
- enotnih sistemov vozovnic in zaračunavanja, ki poenostavijo dostop do različnih vrst prevoza in njihovo povezano uporabo,
- priprave prilagojenih vzdržnih načrtov mobilnosti ter podpornih ukrepov pri regionalnem in urbaniškim načrtovanju („mesto kratkih poti“), procesu, pri katerem bi morale od zgodnje faze sodelovati vse strani,
- smernic za zagotovitev medagencijskega sodelovanja med vsemi oddelki lokalnih in regionalnih oblasti ter javnimi komunalnimi podjetji pri načrtovanju razvoja mestnih območij,
- inovativnih rešitev za učinkovit tovorni promet, zlasti za lokalno distribucijo blaga v mestih, vključno z zanesljivimi sistemi za nakladanje in raztovarjanje, ki bodo poenostavljali operacije na zadnjem delu poti do končnih uporabnikov,
- trajnostnih prevoznih storitev za zagotovitev mobilnosti turistov v mestih in predmestnih območjih;
- smernic za zeleno politiko javnega naročanja,
- izboljšav v čistem javnem lokalnem potniškem prometu s poudarkom na učinkovitosti, privlačnosti, zmanjšanju emisij in dostopnosti, vključno za invalidne osebe in osebe z zmanjšano možnostjo gibanja, ter na varnosti in zaščiti,

Sreda, 9. julij 2008

- spodbujanja trajnostnih verig mobilnosti: hoja – kolesarjenje – deljenje avtomobilov – skupna uporaba avtomobilov – taksi – skupinska/javna mobilnost,
- boljše organiziranosti prevoza na kratkih razdaljah,
- ukrepov za optimizacijo upravljanja logistike in mobilnosti v korist zmanjšanja prometa in/ali izogibanja prometu, kot je na primer delo na daljavo ali premakljiv začetek delovnega časa in pouka,
- ukrepov za spodbujanje virtualne mobilnosti, recimo e-učenja, e-bančništva, televizijske prodaje in telekonferenc,
- vzpostavitve čistih con in cestninskih sistemov,
- parkirnih politik in praks, kot je na primer vzpostavitev sistemov za upravljanje parkirišč,
- izboljšanja in razširjanja uporabe sistemov ITS;

9. poziva h kar največjemu možnemu širjenju podatkov o vprašanih, ki so pomembna za mobilnost v mestih, kot so na primer statistični podatki Eurostata in iz baze podatkov Skupnosti o nesrečah na cestah v Evropi (CARE); zahteva, da se sprostí dostop do baze CARE, kar bi bilo močno orodje za izmenjavo informacij in strokovnega znanja med strokovnjaki s področja prometa;

10. poziva Komisijo, naj podpre lokalne oblasti s spodbujanjem pilotnih in poskusnih projektov, zlasti v zvezi z uporabo celovitega pristopa glede mobilnosti v mestu in zagotavljanjem pomoči za raziskave na področju urbanističnega načrtovanja;

#### **Raziskovanje in razvoj**

11. poudarja, da so potrebne raziskave in razvoj na področju trajnostnega prometa, zlasti pa je treba spodbujati tehnološki napredek pri razvijanju čistejših tehnologij vozil; poziva Komisijo in Svet, naj vlagata v čiste, učinkovitejše in varne sisteme mesnega prometa, ki bodo namenjeni potrošnikom, ter naj sprejmeta ukrepe za oblikovanje trga za takšne sisteme;

12. poudarja, da lahko EU odigra vlogo pri razvoju in spodbujanju inteligentnih prevoznih sistemov in pri financiranju inovativnih tehnologij, saj te lahko pomembno prispevajo med drugim k večji prometni varnosti in k izboljšanju prometnih tokov ter logistične učinkovitosti; zato meni, da bi bilo treba spodbujati njihov nadaljnji razvoj in še zlasti njihovo večjo uporabo v EU;

13. poziva Komisijo, naj oblikuje dostopne in skladne sezname raziskovalnih in razvojnih projektov s področja mobilnosti v mestih v različnih okvirnih programih EU in pri tem navede morebitne primere, ki se uporabljajo v praksi;

#### **Usklajevanje med oblastmi**

14. poudarja, da je izmenjava najboljših praks, ki zadeva upravljanje z mobilnostjo in boljše usklajevanje, bistvenega pomena za izboljšanje mestnega prometa in mobilnosti, saj se pokažejo takšne pomanjkljivosti, kot je pomanjkanje ustrezne dodelitve odgovornosti, pomanjkljivo usklajevanje med različnimi lokalnimi, regionalnimi in nacionalnimi oblastmi ter nezadostno usklajevanje pri načrtovanju mestnih, primestnih in podeželskih prometnih sistemov; poudarja, da slabo usklajevanje med lokalnimi oblastmi vodi k višjim stroškom dostav, gostejšemu prometu in večjemu onesnaženju okolja;

15. izrecno poziva k boljši usklajenosti med sosednjimi lokalnimi oblastmi, da se zagotovi določena stopnja doslednosti in trajnosti ter usklajen razvoj lokalnih in regionalnih prometnih infrastruktur na čezmejnih območjih in drugod;

Sreda, 9. julij 2008

### **Celostni pristop**

16. meni, da je treba razvoj mest in njihovo načrtovanje izvajati na celostni osnovi, ob upoštevanju sedanjih in prihodnjih potreb mestnega prometa; uvedba hitrih železniških povezav med mestnimi središči in rečnimi, železniškimi in letališkimi terminali, zlasti pa odročnimi regijami bi morala biti prednostna naloga pri projektih obsežnega razvoja in modernizacije mest;

17. opozarja, da bi bilo zaradi čedalje hitrejši rasti mest treba večjo pozornost posvetiti predmestjem in somestjem;

### **Individualna odgovornost**

18. poudarja individualno odgovornost državljanov in meni, da jih je treba spodbujati, naj kot udeleženci v prometu kritično ocenijo svoje ravnanje in, če je mogoče, dejavno sodelujejo v lokalnih forumih za mobilnost v mestih; meni, da lahko skoraj vsak državljan spremeni svoje navade, na primer glede uporabe osebnih motornih vozil in uporabe alternativnih prevoznih sredstev (hoje, kolesarjenja ali javnega prometa), ter s tem kot posameznik pripomore k čistejšemu mestnemu okolju in boljši kakovosti življenja; poziva, naj nacionalne, regionalne in lokalne oblasti zagotovijo alternativne možnosti mobilnosti, da se omogoči take spremembe; poleg tega poziva evropske, nacionalne, regionalne in lokalne oblasti, naj stopnjujejo izobraževalne in obveščevalne kampanje, da se bodo državljanji bolje zavedali svojega obnašanja v prometu; poudarja, kako pomembne so izobraževalne kampanje zlasti za mlajše generacije;

19. v zvezi s tem opozarja na pomen in čedalje večji uspeh „dneva brez avtomobilov“ v okviru tedna mobilnosti v EU; ugotavlja, da je v letu 2007 pri tej pobudi sodelovalo 1909 mest iz 23 držav članic; poziva Komisijo in države članice, naj še naprej podpirajo to pobudo in si prizadevajo za njeno splošno sprejetje;

20. meni, da je treba pripraviti študijo, ki bo prikazala vse vidike izbire in možnosti državljanov v zvezi z mobilnostjo v mestih ter vsebovala podatke o tem (zasebni promet v primerjavi z javnim prometom); poziva k novemu in standardiziranemu zbiranju podatkov o vprašanih, ki se jih manj preučuje, kot so na primer vedenje pešcev in kolesarjev ter razlogi, zaradi katerih meščani uporabljajo določene vrste prevoza in ne drugih;

### **Financiranje**

21. meni, da lahko Evropska unija pomembno prispeva pri financiranju ukrepov na področju mestnega potniškega in tovornega prometa, na primer s sredstvi iz strukturnih in kohezijskih skladov, ter zahteva, naj Komisija ravna v skladu s svojo odgovornostjo na tem področju; opozarja na odgovornost držav članic na podlagi zakonodaje Skupnosti glede financiranja ukrepov, ki so pomembni za okolje in za promet;

22. poziva Komisijo, naj pripravi specifične instrumente, usmerjene v tržno gospodarstvo, da se bo oblikoval uravnotežen in ugoden okvir za trajnostno mobilnost v mestnih središčih;

23. zahteva, naj bo v okviru bližajočega pregleda proračuna EU financiranje projektov iz sredstev EU v prihodnosti tesneje povezano s pogoji in zahtevami v zvezi s trajnostnim razvojem in varstvom okolja, ter vidi v tem primeren instrument za spodbujanje okolju prijaznih in široko dostopnih prometnih konceptov;

24. poziva Komisijo, naj sama ali na primer skupaj z Evropsko investicijsko banko, začne z delom v zvezi s pregledovanjem sedanjih in prihodnjih možnosti za financiranje mestnega prometa; predlaga pripravo izčrpnih navodil, ki bodo sistematično urejala vsa sredstva, ki so na voljo za mestni promet; nadalje poziva Komisijo, naj preuči navzkrižno subvencioniranje na področju prometa, da se zagotovi enakopravna obravnava vseh načinov prevoza ter prevoza potnikov in blaga; poleg tega bi bilo treba oceniti vse vidike javno-zasebnih partnerstev in njihov morebiten prispevek k konceptom trajnostne mobilnosti v mestih;



Sreda, 9. julij 2008

25. poziva predsedstvo Evropskega parlamenta in njegove službe, naj bodo za zgled z izvrševanjem svojih sklepov in spodbujanjem ukrepov za upravljanje mobilnosti za poslance, osebje in obiskovalce Evropskega parlamenta s ciljem vključevanja trajnostne mobilnosti v področje uporabe uredbe EMAS (Eco-Management and Audit Scheme);

\*  
\*   \*  
\*

26. naroči svojemu predsedniku, naj to resolucijo posreduje Svetu in Komisiji.

---

## Letno poročilo ECB za leto 2007

P6\_TA(2008)0357

### Resolucija Evropskega parlamenta z dne 9. julija 2008 o letnem poročilu ECB za leto 2007 (2008/2107(INI))

(2009/C 294 E/11)

*Evropski parlament,*

- ob upoštevanju letnega poročila Evropske centralne banke (ECB) za leto 2007,
  - ob upoštevanju člena 113 Pogodbe ES,
  - ob upoštevanju člena 15 Protokola o statutu Evropskega sistema centralnih bank in Evropske centralne banke, ki je priloga k Pogodbi,
  - ob upoštevanju svoje resolucije z dne 2. aprila 1998 o demokratičnem nadzoru tretje faze Evropske monetarne unije <sup>(1)</sup>,
  - ob upoštevanju svoje resolucije z dne 20. februarja 2008 o integriranih smernicah za rast in delovna mesta (del: širše smernice ekonomskih politik držav članic in Skupnosti): uvedba novega cikla (2008–2010) <sup>(2)</sup>,
  - ob upoštevanju sporočila Komisije o EMU@10: dosežki in izzivi po desetih letih obstoja ekonomske in monetarne unije (KOM(2008)0238),
  - ob upoštevanju poročila ECB o finančni stabilnosti iz decembra 2007 in njenega poročila o finančnem povezovanju Evrope iz aprila 2008,
  - ob upoštevanju spomladanske gospodarske napovedi Komisije za obdobje 2008–2009,
  - ob upoštevanju člena 45 svojega Poslovnika,
  - ob upoštevanju poročila Odbora za ekonomske in monetarne zadeve (A6-0241/2008),
- A. ker se je BDP euroobmočja v letu 2007 povečal za 2,6 % (v primerjavi z 2,7 % v letu 2006) kljub povečani negotovosti, nastali s finančnimi pretresi v drugi polovici leta,
- B. ker je bila stopnja inflacije 2,1 % v primerjavi z 2,2 % v letu 2006 kljub gospodarskemu okolju s prisotnimi znatnimi pritiski na dvig cen,
- C. ker je ECB nadaljevala s prilagajanjem obrestnih mer v letu 2007, in sicer na 4,0 % v juniju 2007 z 3,5 % v decembru 2006 ter ohranjala to raven v celotnem drugem šestmesečju,

<sup>(1)</sup> UL C 138, 4.5.1998, str. 177.

<sup>(2)</sup> Sprejeta besedila, P6\_TA(2008)0058.