

P6_TA(2009)0307

Judumo mieste veiksmų planas

2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl judumo mieste veiksmų plano (2008/2217(INI))

Europos Parlamentas,

- atsižvelgdamas į 2007 m. rugsėjo 25 d. Komisijos žaliąją knygą „Nauja mobilumo mieste kultūra“ (COM(2007)0551),
- atsižvelgdamas į 2001 m. rugsėjo 12 d. Komisijos baltąją knygą „Europos transporto politika iki 2010 m.: laikas apsispręsti“ (COM(2001)0370),
- atsižvelgdamas į 2007 m. spalio 18 d. Komisijos komunikatą „Krovininio transporto logistikos veiksmų planas“ (COM(2007)0607),
- atsižvelgdamas į 2007 m. rugsėjo 17 d. Komisijos komunikatą „Siekiant saugesnio, švaresnio ir efektyvesnio judumo visoje Europoje. Pirma Pažangiojo automobilio iniciatyvos ataskaita“ (COM(2007)0541),
- atsižvelgdamas į 2007 m. vasario 7 d. Komisijos komunikatą „Konkurencingos automobilių pramonės reglamentavimo sistema 21-ajame amžiuje. Komisijos pozicija dėl CARS 21 aukšto lygio grupės galutinės ataskaitos. Indėlis į ES ekonomikos augimo ir darbo vietų kūrimo strategiją“ (COM(2007)0022),
- atsižvelgdamas į 2006 m. birželio 28 d. Komisijos komunikatą „Krovininio transporto logistika Europoje – tvaraus mobilumo pagrindas“ (COM(2006)0336),
- atsižvelgdamas į 2006 m. birželio 22 d. Komisijos komunikatą „Te nenustos Europos pažanga – užtikrinime tvarų Europos judumą. Europos Komisijos 2001 m. baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalga“ (COM(2006)0314),
- atsižvelgdamas į 2006 m. vasario 15 d. Komisijos komunikatą „Dėl pažangaus automobilio iniciatyvos. Geriau informuoti apie pažangesnių, saugesnių ir ekologiškesnių transporto priemonių IRT“ (COM(2006)0059),
- atsižvelgdamas į 2006 m. sausio 11 d. Komisijos komunikatą dėl teminės miesto aplinkos strategijos (COM(2005)0718),
- atsižvelgdamas į Komisijos pasiūlymus ir gaires ir Europos Parlamento nuomones dėl struktūrinių fondų, Sanglaudos fondo ir Septintosios bendrosios mokslinių tyrimų programos,
- atsižvelgdamas į persvarstytą pasiūlymą dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl skatinimo naudoti įteisintą teršalų kiekį išmetančias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones (COM(2007)0817),

- atsižvelgdamas į 2008 m. liepos 9 d. rezoliuciją dėl naujos mobilumo mieste kultūros¹,
- atsižvelgdamas į 2008 m. birželio 19 d. rezoliuciją "Siekiant saugesnio, švaresnio ir efektyvesnio judumo visoje Europoje. Pirmoji Pažangiojo automobilio iniciatyvos ataskaita"²,
- atsižvelgdamas į savo 2008 m. vasario 20 d. rezoliuciją dėl 2008 m. pavasarį vykšančiam Europos Vadovų Tarybos susitikimui perduodamos nuomonės apie Lisabonos strategiją³,
- atsižvelgdamas į savo 1988 m. spalio 12 d. rezoliuciją dėl pėsčiųjų apsaugos ir Europos pėsčiųjų teisių chartijos⁴,
- atsižvelgdamas į savo 2008 m. sausio 15 d. rezoliuciją dėl CARS 21: konkurencinga automobilių pramonės reglamentavimo sistema⁵,
- atsižvelgdamas į savo 2007 m. rugsėjo 5 d. rezoliuciją dėl krovinio transporto logistikos Europoje – tvariojo mobilumo pagrindo⁶,
- atsižvelgdamas į savo 2007 m. liepos 12 d. rezoliuciją „Išlaikyti judėjimą Europoje. Tvarusis judumas mūsų kontinente“⁷,
- atsižvelgdamas į 2008 m. gegužės 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje⁸,
- atsižvelgdamas į 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų⁹,
- atsižvelgdamas į 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2004/49/EB dėl Bendrijos geležinkelių saugos¹⁰ (direktyva dėl geležinkelių infrastruktūros saugos),
- atsižvelgdamas į 2000 m. birželio 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2000/40/EB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių transporto priemonių apsauginį priekio užkardą, suderinimo¹¹,
- atsižvelgdamas į 2009 m. balandžio 21 d. Regionų komiteto nuomonę dėl veiksmų plano dėl miesto transporto¹²,
- atsižvelgdamas į Komisijos pranešimą dėl veiksmų plano dėl miesto transporto, šio

¹ Priimti tekstai, P6_TA(2008)0356.

² Priimti tekstai, P6_TA(2008)0311.

³ Priimti tekstai, P6_TA(2008)0057.

⁴ OL C 290, 1988 11 14, p. 51.

⁵ OL C 41 E, 2009 2 19, p. 1.

⁶ OL C 187 E, 2008 7 24, p. 154.

⁷ OL C 175 E, 2008 7 10, p. 556.

⁸ OL L 152, 2008 6 11, p. 1.

⁹ OL L 315, 2007 12 3, p. 1.

¹⁰ OL L 164, 2004 4 30, p. 44.

¹¹ OL L 203, 2000 8 10, p. 9.

¹² Dar nepaskelbtas OL.

pranešimo paskelbimas ne kartą nukeltas tolesniam laikui, tačiau vis dar nėra nurodyta konkretaus termino,

- atsižvelgdamas į teisinį pagrindą, kurį sudaro EB sutarties V antraštinės dalies 70–80 straipsniai,
 - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 45 straipsnį,
 - atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto pranešimą ir Regioninės plėtros komiteto nuomonę (A6-0199/2009),
- A. kadangi miesto transportas užima svarbią vietą tarp visų transporto priemonių ir šiuo požiūriu EB sutarties 70–80 straipsniai sudaro teisinį pagrindą Europos Sąjungai dalytis kompetencija su valstybėmis narėmis,
 - B. kadangi daugybė horizontalių ir konkrečiai sričiai skirtų Europos direktyvų ir reglamentų daro įtaką miesto transportui ir juos reikia suderinti vadovaujantis tiksliniu požiūriu į susisiekimo mieste klausimus,
 - C. kadangi Europos klimato plane, kurį 2007 m. kovo 8–9 d. priėmė Europos Vadovų Taryba, keliami ambicingi tikslai 20 proc. sumažinti suvartojamos energijos kiekį, 20 proc. sumažinti suvartojamą iškastinio kuro kiekį ir iki 2020 m. 20 proc. padidinti aprūpinimą atsinaujinančiosios energijos ištekliais, o šių tikslų neįmanoma pasiekti be atitinkamos miesto transporto strategijos,
 - D. kadangi mokslinių tyrimų ir plėtros programa CIVITAS sulaukė didelio pasisekimo, kuris rodo vietos valdžios institucijų ir transporto įmonių susidomėjimą Europos lygmens investicijomis į naujoviškas miesto transporto programas,
 - E. kadangi iš Sanglaudos fondo ir struktūrinių fondų lėšų finansuojamos judumo mieste programos, tačiau šie fondai turi dviejų tipų trūkumų: pirma, nėra apibrėžtos judumo Europos miestuose strategijos ir aiškių tikslų, antra, Europos Sąjungos teritorijoje jie paskirstomi nevienodai,
 - F. kadangi miesto zonos yra pagrindiniai transeuropinių transporto tinklų įvairiarūšio transporto jungties taškai ir šie tinklai turi padėti pasiekti pagrindinių su jais susijusių tikslų – tvaraus judumo Europoje ir Europos Sąjungos miestų transporto tinklų tvaraus konkurencingumo,
 - G. kadangi miestai yra svarbi verslo vieta, o krovinių vežimas yra gyvybiškai svarbus gyventojų poreikiams patenkinti, bet tuo pat metu dėl mažo sandėliavimo ploto ir trumpų tiekimo laikotarpių susiduriama su sunkumais,
 - H. kadangi griežtai laikantis subsidarumo principo ir savivaldos urbanistinio planavimo teisės negali būti nurodomosios Europos politikos, bet Europos Sąjunga gali priimti tokio paties pobūdžio skatinimo strategiją, kaip jos regioninės ir sanglaudos politikos atveju, neprimetant sprendimų iš viršaus,
 - I. kadangi miesto zonų problemos negali būti sprendžiamos naudojantis transporto politikos priemonėmis, bet turi būti vadovaujamosi koncepcija, kurioje pagrindinis dėmesys

telkiamas į naudotojus ir integruotas transporto sistemas,

- J. kadangi veiksminga ir tvari miesto transporto politika, naudinga Europos piliečiams ir Europos ekonomikai, bus garantuojama tik užtikrinant sąžiningas krovinių ir keleivių vežimo bei skirtingų rūšių transporto sąlygas,
- K. kadangi toks miestų planavimas, kai atsižvelgiama į demografinę visuomenės kaitą, pavyzdžiui, specialiai vyresnio amžiaus žmonėms siūlant gyvenamąjį plotą miestų centruose ir suteikiant gyventojams galimybes apsipirkti netoli jų gyvenamosios vietos, gali labai padėti išvengti transporto eismo;
- L. kadangi būtinos pagrįstos susisiekimo mieste strategijos, kurios padėtų pagerinti atitinkamas priemones, plėtoti įvairių transporto priemonių keitimo platformas ir integruoti skirtingas keliavimo mieste būdų sistemas,
- M. kadangi reikalinga patikima ir sistemingesnė statistinė informacija, kuria remiantis būtų galima įvertinti vietos lygmens viešosios politikos priemones ir dalytis gerąja patirtimi susisiekimo mieste klausimais,
- N. kadangi reikia atsižvelgti į skirtingų metodų, taikomų miesto transporto sektoriuje, ekonominę ir technologinę svarbą Europos Sąjungos konkurencingumui ir užsienio prekybai,
- O. kadangi atsižvelgiant į būsimų rinkimų į Europos Parlamentą terminą reikia laikytis iš anksto numatyto tvarkaraščio, skirto parlamentinei diskusijai apie judumo mieste veiksmų planą, apie kurį pranešė Komisija,
 - 1. apgailestauja, kad taip ir nebuvo paskelbtas judumo mieste veiksmų planas, apie kurį buvo pranešusi Komisija, pritaria skirtingoms iniciatyvoms, bet pabrėžia nuoseklios koncepcijos būtinybę; nusprendžia parengti iniciatyvinį pranešimą ir visapusiškai laikydamasis subsidiarumo ir proporcingumo principų pateikti pasiūlymų dėl Europos judumo mieste veiksmų plano;
 - 2. primena, kad miesto transporto klausimu laikomasi subsidiarumo principo, tačiau pabrėžia, kad vietos valdžios institucijos dažnai negali išspręsti šių uždavinių, jei nevykdomas bendradarbiavimas ir koordinavimas Europos lygmeniu, todėl Komisija turi atlikti tyrimus, nustatyti teisinį pagrindą, skirti finansavimą moksliniams tyrimams ir skatinti bei visomis kalbomis skleisti pažangiąją patirtį remdamasi principu, kad ji turėtų būti prieinama visiems visomis ES kalbomis;
 - 3. prašo Komisijos paskelbti privalomųjų šios srities teisės aktų rinkinį ir pasiūlyti bendrus orientacinius metmenis regionams ir miestams, kad jais remdamiesi jie galėtų lengviau planuoti ir įgyvendinti vystymosi strategijas;

Europos judumo mieste tyrimų ir naujovių diegimo spartinimas

- 4. siūlo nedelsiant pradėti programą, kuri pagerintų Eurostato su judumu mieste susijusius statistinius duomenis ir duomenų bazines ir visų pirmų apimtų:
 - duomenis apie kelių eismą, įskaitant duomenis apie netaršius susisiekimo būdus

- (dviračių ir pėsčiųjų eismas ir kt.),
- statistinius duomenis apie oro užterštumą ir triukšmo lygį, nelaimingus atsitikimus, transporto perkrovą ir spūstis,
 - statistinius duomenis ir kiekybinius bei kokybinius rodiklius, susijusius su transporto paslaugomis ir jų pasiūla;
5. siūlo nedelsiant sukurti Europos lygmens interneto portalą ir forumą judumo mieste tema, kad būtų galima lengviau dalytis gerąja patirtimi ir naujovėmis, ypač apie netaršius susisiekimo būdus, ir jas skleisti;
6. siūlo įsteigti metinę Europos premiją ir taip apdovanojimus CIVITAS įtraukti į Europos judumo savaitę, kad būtų galima pagerbti sėkmingiausias ir vykdytinas iniciatyvas ir projektus transporto sektoriuje;
7. siūlo plėtoti naują iniciatyvą CIVITAS (CIVITAS IV) ir kviesti teikti paraiškas projektams įgyvendinti, kurie, *inter alia*, apimtų:
- pagalbines paslaugas, susijusias su įvairių rūšių transporto priemonėmis (kainų nustatymas ir kt.),
 - miesto transporto ergonomijos (patogumo) programas,
 - naujoves, susijusias su įvairių rūšių transporto priemonių prieinamumu, ypač riboto judumo asmenims,
 - integruotas miesto transporto keleivių informavimo programas, kurios leistų keleiviams optimaliai planuoti keliones ir keisti maršrutą atsižvelgiant į nenumatytus įvykius transporto tinkle;
8. siūlo intensyvinti pažangiųjų transporto sistemų (angl. ITS) mokslo tyrimų ir plėtros programą, geriau priderinti ją prie miesto gyventojų ir vietos valdžios institucijų poreikių ir tikslų ir joje dėmesį skirti:
- integruotoms informacijos ir eismo valdymo sistemoms,
 - nepalankių veiksnių ir nelaimingų atsitikimų mažinimui,
 - naujų tarpusavyje susijusių informavimo ir ryšių technologijų, įskaitant palydovines technologijas ir technologiją NFC¹, taikymui pasinaudojant judriojo ryšio priemonėmis (GSM) keleiviams informuoti ir integruotiems transporto bilietams išduoti,
 - viešojo transporto saugumui ir patikimumui;

¹ NFC (angl. *Near Field Communication*) – tai keitimosi duomenimis trumpu atstumu technologija, leidžianti atpažinti radijo dažnius.

- naujos kartos miesto transporto priemonių kūrimui;
 - naujoviškiems veiksmingo krovinių vežimo, ypač krovinių paskirstymo mieste, sprendimams;
9. ragina didinti valstybių ir Europos lygmens finansavimą pažangiųjų transporto sistemų taikymui siekiant, kad vietos valdžios institucijos intensyviau diegtų pažangiasias transporto sistemas;

Skatinimas optimizuoti įvairius transporto būdus gerinant miesto planavimą

10. prašo viešinti integruotos koncepcijos principą taikant partneryste grindžiamą valdymo sistemą, kuri sujungia miestų ir priemiesčių, valstybių narių ir ES lygmens dalyvius ir kurią taikant atsižvelgiama į temas, susijusias su transportu: socialinę integraciją, triukšmą, saugumą, konkurencingumą, aplinką ir kt.; pakartoja savo prašymą, kad būtų privaloma vadovautis integruota koncepcija rengiant programas ir renkant projektus, kurie bus finansuojami iš struktūrinių fondų;
11. siūlo miestų aglomeracijose, turinčiose daugiau nei 100 000 gyventojų, pradėti vykdyti ilgalaikius integruotus susisiekimo mieste planus, kurie apimtų:
- judumo įvertinimą, rodiklius ir tikslus, jų ekonominio, socialinio poveikio ir poveikio aplinkai vertinimą,
 - transporto tinklų plėtros ir jungties planą, suderintą su regioninio transporto planu ir miestų planavimo politika,
 - netaršių susisiekimo priemonių infrastruktūros (dviračių takai, pėsčiųjų zonos ir kt.), visapusiškai integruotos į viešąjį transportą, plėtros planą,
 - įvairių rūšių transporto priemonių stovėjimo aikštelių ir persėdimo į kitas transporto priemones platformų generalinį planą,
 - miesto transporto tinklų valdymo ir persėdimo į kitas transporto priemones galimybių pritaikymo riboto judumo keleiviams programą,
 - miesto logistikos generalinį planą, įskaitant galimybę viešąją infrastruktūrą panaudoti kroviniam transportui,
 - tiesioginio piliečių dalyvavimo procedūrą;
12. siūlo sukurti nuolatinį Europos lygmens už transporto organizavimą atsakingų atstovaujančiųjų institucijų forumą miesto transporto valdymo tema, jo dalyvės būtų keleivių ir piliečių organizacijos, profesinės transporto operatorių federacijos, kad būtų galima dalytis gerąja patirtimi ir ją skleisti;
13. siūlo, kad Europos lėšų miesto transporto sektoriuje skyrimas priklausytų nuo to, ar parengti integruoti judumo mieste planai (susisiekimo mieste planai);
14. pritaria institucijų, atsakingų už viešojo transporto, eismo ir transporto stovėjimo

organizavimą Europos miestuose, kuriuose gyvena daugiau nei 250 000 gyventojų, bendradarbiavimui ir jų veiklos integravimui, atsižvelgiant į gyventojų bei krovinių srautus ir vietos ypatybes;

15. ragina už transporto organizavimą atsakingas institucijas išsikelti ryžtingus ir nuoseklius tikslus mažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį atsižvelgiant į judumo politiką, nurodytą transporto planuose (žr. 7 straipsnį), ir pagal šiuos tikslus nustatyti konkrečius viešojo ir privataus transporto sektorių operatorių įpareigojimus;
16. siūlo įvertinti patirtį, susijusią su bilietų kainų suvienodinimu, įskaitant projektą dėl važiavimo mokesčio darnaus valdymo (angl. „*Interoperable Fare Management*“), su informacijos apie įvairių rūšių transporto priemones teikimu, informacijos sklaida tarp institucijų, atsakingų už transporto organizavimą, Europos Sąjungos miestų aglomeracijose, siekiant palengvinti gerosios patirties mainus;

Europos Sąjungos sukuriama pridėtinė nauda. Darnaus judumo miestuose paskata

17. siūlo prie Komisijos sudaryti judumo miestuose stebėsenos grupę, tačiau nepageidauja, kad būtų įsteigta nauja agentūra,
18. apgailestauja, kad dabartiniu 2007–2013 m. paramos skyrimo laikotarpiu tik 9 proc. (t. y. 8 000 000 000 eurų) visų struktūrinių fondų lėšų, kurios naudojamos transporto sektoriuje (t. y. 82 000 000 000 eurų), numatyta skirti miesto transportui; mano, jog šių lėšų neužtenka, kad būtų išspręstos tinkamo judumo užtikrinimo Europos miestuose uždaviniai ir aplinkos bei klimato apsaugos problemos;
19. primygtinai siūlo, rengiant 2014–2020 m. finansinę perspektyvą, išnagrinėti galimybę sukurti Europos lygmens judumo mieste finansinę priemonę (integruota „Marko Polo“ tipo programa), kuria remiantis būtų galima bendrai finansuoti:
 - susisiekimo mieste planų tyrimus, siekiant paskatinti, kad minėtieji planai būtų pradėti plačiai taikyti,
 - dalį investicijų į transporto priemones, atitinkančias Europos Sąjungos aplinkos apsaugos ir socialinius ekonominius Europos Sąjungos tikslus;siūlo šias lėšas skirti kaip paskatą remiantis kvietimais teikti pasiūlymus pagal Europos lygmens reikalavimus;
20. ragina Komisiją parengti pranešimą dėl miesto zonų, į kurias patekimas reguliuojamas, siekiant vertinti jų poveikį judumui, gyvenimo kokybei, išmetamiesiems teršalams ir išorinius padarinius, poveikį sveikatai ir saugumui, atsižvelgiant į tai, kad būtina baudžiamojo persekiojimo už tarpvalstybinio kelių eismo kriminalinius ir ne kriminalinio pobūdžio pažeidimus sistema;
21. siūlo geležinkelio stotyse ir oro uostuose, jei išvykimo vieta yra Europos Sąjungos teritorijoje, įdiegti sistemą, kuri leistų gauti informaciją apie pagrindinių Europos miestų, į kuriuos vykstama, transporto tinklus ir įsigyti tų miestų transporto bilietų;
22. rekomenduoja sukurti vadinamąją miesto transporto keleivių chartiją, kuri apimtų

pėsčiuosius, dviratininkus, prekių ir paslaugų platinimą, bendrą naudojimąsi keliu, ir taip sumažinti esamus skirtumus;

23. mano, kad trumpų atstumų miesto statybos pavyzdys labiausiai tinka siekiant sudaryti sąlygas judumui miestuose, nekenksmingam aplinkai ir klimatui;
24. ragina Komisiją ir vietos valdžios institucijas sustiprinti ir išplėsti savo iniciatyvas, kaip antai diena be automobilio, kurios įgyvendinamos švenčiant kasmetę Europos dieną be automobilio;
25. ragina Komisiją kaip įmanoma greičiau parengti suderintą koncepciją, skirtą žaliosioms zonoms ir Europos žaliųjų zonų lipduko sukūrimui, siekiant išvengti, kad nebūtų skirtingų koncepcijų miestuose ar valstybėse narėse, nes dėl to piliečiams ir įmonėms kyla nemažai nepatogumų;
26. mano, kad vykdant judumo mieste iniciatyvas turėtų būti siekiama sukurti tarpmiestinius tinklus, kurie padėtų sujungti didelius miestus, užtikrinti jų ekonominį vystymąsi, palengvintų greitą asmenų ir krovinių vežimą;

Miesto transportas. Pramonės sektoriai ir europinės technologijos, į kurias reikia atsižvelgti vykdant Lisabonos strategiją ir Europos ekonomikos atkūrimo planą

27. siūlo numatyti Europos lygmens politiką, susijusią su įrangos norminimu ir sertifikavimu, atsižvelgiant į saugumo, sveikatos, patogumų (triukšmas, vibracijos ir t. t.), transporto tinklų (greitojo vežimo autobusais sistema „Busways“, tramvajus – traukinys ir t. t.) tarpusavio sąveikos, prieinamumo riboto judumo asmenims ar asmenims su vaikų vežimėliais, netaršių susisiekimo priemonių ir netaršių variklinių transporto priemonių (autobusai, taksi ir t. t.) (remiamasi išmetamo anglies dioksido kiekiu ir išlaidų poveikio transporto paslaugas teikiančių įmonėms ir naudotojams vertinimu) aspektus;
28. ragina nuolat stebėti ir garantuoti, kad priimant visus sprendimus būtų atsižvelgiama į būtinybę užtikrinti išlaidų ir naudos proporcingumą ir galimybę finansuoti mažiau pasiturinčius naudotojus.
29. pataria nustatyti gaires, susijusias su minimaliomis rekomendacijomis dėl paslaugų kokybės, keleivių ir piliečių vertinimo ir dalyvavimo, atsižvelgiant į tai, kad miesto transporto tinklai tampa atviri konkurencijai, kaip numatyta Reglamente (EB) Nr. 1370/2007;
30. siūlo didelę pagal Europos ekonomikos atkūrimo planą naudojamų lėšų dalį skirti finansuoti esamoms miesto transporto ir bendrojo transporto investicijoms ir projektams, kuriems finansavimą galima skirti nedelsiant ir kurie gali būti įvykdyti iki 2009 m. gruodžio 31 d.;
31. pažymi, kad Europos ekonomikos atkūrimo plane struktūrinių fondų lėšos pirmiausia skiriamos tvariems infrastruktūros projektams; ragina valstybes nares ir regionus skubos tvarka didelę dalį šių lėšų panaudoti plėtojant klimatui nekenksmingą miesto transportą;
32. ragina Komisiją atkreipti dėmesį į šioje rezoliucijoje pateikiamus siūlymus ir Europos Parlamento norą šiais klausimais imtis iniciatyvos, kad kuo greičiau būtų pateiktas

veiksmų planas;

o

o o

33. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai, Komisijai bei valstybių narių vyriausybėms ir parlamentams.