

Четвъртък, 23 април 2009 г.

30. Предлага значителна част от кредитите, освободени от Европейския план за икономическо възстановяване, да бъдат насочени за финансиране на текущи инвестиции и проекти в секторите на градския и обществения транспорт, които могат да бъдат незабавно финансирани и осъществени преди 31 декември 2009 г.;

31. Отбелязва, че в рамките на Европейския план за икономическо възстановяване се предлагат средства от структурните фондове за устойчиви инфраструктурни проекти; призовава държавите-членки и регионите спешно да използват една значителна част от тези средства за градски транспорт, благоприятен за климата;

32. Призовава Комисията да приеме за сведение предложенията, съдържащи се в настоящата резолюция, както и желанието на Парламента тя да поеме инициатива в тази област, с цел изготвяне на план за действие в най-кратък срок;

*

* *

33. Възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция на Съвета и на Комисията, както и на правителствата и парламентите на държавите-членки.

План за действие относно интелигентните транспортни системи

P6_TA(2009)0308

Резолюция на Европейския парламент от 23 април 2009 г. относно план за действие за интелигентните транспортни системи (2008/2216(INI))

(2010/C 184 E/10)

Европейският парламент,

- като взе предвид съобщението на Комисията от 16 декември 2008 г., озаглавено „План за действие за внедряване на интелигентните транспортни системи в Европа“ (COM(2008)0886),
- като взе предвид предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за установяване на рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и взаимодействие с останалите видове транспорт (COM(2008)0887),
- като взе предвид Бялата книга на Комисията от 12 септември 2001 г., озаглавена „Европейска транспортна политика за 2010 г.: време за решение“ (COM(2001)0370),
- като взе предвид съобщението на Комисията от 8 юли 2008 г., озаглавено „Постигане на по-екологосъобразен транспорт“ (COM(2008)0433),
- като взе предвид съобщението на Комисията от 8 юли 2008 г., озаглавено „Стратегия за прилагане на интернализация на външните разходи“ (COM(2008)0435),
- като взе предвид Зелената книга на Комисията от 25 септември 2007 г., озаглавена „Към нова култура за градска мобилност“ (COM(2007)0551),
- като взе предвид съобщението на Комисията от 22 юни 2006 г., озаглавено „За Европа в движение. Устойчива мобилност за нашия континент – средносрочен преглед на Бялата книга за транспорта, публикувана през 2001 г. от Европейската комисия“ (COM(2006)0314),
- като взе предвид съобщението на Комисията от 17 септември 2007 г., озаглавено „Към общоевропейска транспортна мобилност с повишена безопасност, чистота и ефективност: първи доклад за интелигентните автомобили“ (COM(2007)0541),

Четвъртък, 23 април 2009 г.

- като взе предвид съобщението на Комисията от 7 февруари 2007 г., озаглавено „Конкурентна нормативна рамка за автомобилостроенето през 21-ви век. Позиция на Комисията относно окончателния доклад на Групата на високо равнище CARS 21. Принос към стратегията на Европейския съюз за икономически растеж и заетост“ (COM(2007)0022),
- като взе предвид съобщението на Комисията от 15 февруари 2006 г., озаглавено „Относно инициативата „Интелигентен автомобил“: повишаване на осведомеността относно информационните и комуникационните технологии за по-разумни, по-сигурни и по-чисти превозни средства“ (COM(2006)0059),
- като взе предвид съобщението на Комисията от 28 юни 2006 г., озаглавено „Логистиката на транспорта на стоки в Европа – ключът към устойчива мобилност“ (COM(2006)0336),
- като взе предвид съобщението на Комисията от 18 октомври 2007 г., озаглавено „План за действие в областта на логистиката на превода на товари“ (COM(2007)0607),
- като взе предвид съобщението на Комисията от 11 януари 2006 г., озаглавено „Тематична стратегия за градската среда“ (COM(2005)0718),
- като взе предвид предложенията и насоките на Комисията и позицията на Европейския парламент относно структурните фондове, Кохезионния фонд и седмата рамкова програма за научни изследвания,
- като взе предвид своята позиция от 22 октомври 2008 г. относно преразгледаното предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за създаване на благоприятни условия за продажба на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства ⁽¹⁾,
- като взе предвид своята резолюция от 20 февруари 2008 г. относно приноса към пролетното заседание на Европейския съвет през 2008 г. във връзка с Лисабонската стратегия ⁽²⁾,
- като взе предвид своята резолюция от 11 март 2008 г. относно устойчивата европейска транспортна политика, предвид европейските политики в областта на енергетиката и околната среда ⁽³⁾,
- като взе предвид своята резолюция от 15 януари 2008 г. относно CARS 21: конкурентна нормативна рамка за автомобилостроенето ⁽⁴⁾,
- като взе предвид своята резолюция от 19 юни 2008 г. относно съобщението „Към обобщена европейска транспортна мобилност с повишена безопасност, чистота и ефективност: първи доклад за интелигентните автомобили“ ⁽⁵⁾,
- като взе предвид своята резолюция от 12 юли 2007 г. относно съобщението „За Европа в движение. Устойчива мобилност за нашия континент“ ⁽⁶⁾,
- като взе предвид своята резолюция от 5 септември 2007 г. относно съобщението „Логистиката на транспорта на стоки в Европа – ключът към устойчива мобилност“ ⁽⁷⁾,
- като взе предвид своята резолюция от 18 януари 2007 г. относно Европейската програма за сигурност по пътищата - оценка в средносрочен план ⁽⁸⁾,
- като взе предвид своята резолюция от 26 септември 2006 г. относно тематичната стратегия за градската среда ⁽⁹⁾,

⁽¹⁾ Приети текстове, P6_TA(2008)0509.

⁽²⁾ Приети текстове, P6_TA(2008)0057.

⁽³⁾ Приети текстове, P6_TA(2008)0087.

⁽⁴⁾ ОВ С 41 Е, 19.2.2009 г., стр. 1.

⁽⁵⁾ Приети текстове, P6_TA(2008)0311.

⁽⁶⁾ ОВ С 175 Е, 10.7.2008 г., стр. 556.

⁽⁷⁾ ОВ С 187 Е, 24.7.2008 г., стр. 154.

⁽⁸⁾ ОВ С 244 Е, 18.10.2007 г., стр. 220.

⁽⁹⁾ ОВ С 306 Е, 15.12.2006 г., стр. 182.

Четвъртък, 23 април 2009 г.

- като взе предвид член 45 от своя Правилник,
 - като взе предвид доклада на Комисията по транспорт и туризъм и становището на Комисията по регионално развитие (А6-0227/2009),
- А. като има предвид, че интелигентните транспортни системи (ИТС) са напреднали програмни продукти, които използват информационни и комуникационни технологии (ИКТ) за транспорт и предоставяне на иновационни услуги в областта на видовете транспорт и управлението на движението по пътищата;
- Б. като има предвид, че ИТС разполагат с голям потенциал за по-ефективно използване на всички видове транспорт, което може да задоволи потребностите и да отговори на предизвикателствата на европейската транспортна политика;
- В. като има предвид, че задръстванията на движението по пътищата засягат 10 % от пътната мрежа и свързаните с тях годишни разходи достигат 1 % от БВП на ЕС; че пътните катастрофи все още достигат 42 953 случая (за 2006 г.), което е далеч над междинната цел за тяхното намаляване на 25 000 до 2010 г.; и че пътният транспорт отговаря за 72 % от цялото причинено от транспорта количество емисии на CO₂, а 40 % от свързаните с пътния транспорт емисии на CO₂ в Европа се дължат на движението в градовете;
- Г. като има предвид, че ИТС доказва своята съществена роля за намаляване на консумацията на енергия и постигане на по-екологосъобразен транспорт;
- Д. като има предвид, че за различни видове транспорт бяха разработени интелигентни програмни продукти, като например ERTMS и TAF-TSI – за железопътния транспорт, LRITS, SafeSeaNet, VTMS, RIS – за морския транспорт и транспорта по вътрешните водни пътища, SESAR за въздушния транспорт, както и за сухопътния транспорт, например за транспорта на добитък;
1. Подчертава, че ИТС са ключов инструмент за ефективното използване на съществуващата инфраструктура и за постигането на по-ефикасен, по-безопасен, по-сигурен и по-екологично чист транспорт, като по този начин допринасят за развитие на устойчива мобилност за гражданите и за икономиката;
 2. Подчертава положителния ефект върху устойчивото развитие, който ИТС имат за подобряване на икономическите резултати на всички региони, включително градските райони, като създават условия за взаимен достъп, повишават местната и междурегионалната търговска дейност, развиват вътрешния пазар на Европейския съюз, както и заетостта, свързана с дейностите, осъществявани в резултат на прилагането на ИТС;
 3. Счита, че ИТС могат да подобрят условията на живот на европейските граждани, и по-специално на тези, които живеят в градски райони, както и да способстват за подобряване на сигурността по пътищата, да намалят вредните емисии и замърсяването на околната среда, да увеличат ефективността на транспорта, да подобрят достъпа в периферните райони и да преследват приоритета за намаляване на пътното движение;
 4. Изразява съжаление поради забавянето на изготвянето на обща рамка за прилагането на ИТС в ЕС и липсата на съгласувано внедряване на ИТС с конкретни цели, която се дължи главно на пречки пред оперативната съвместимост, липса на ефикасно сътрудничество от страна на всички участници, както и на нерешени въпроси в областта на неприкосновеността на личните данни и отговорността;
 5. Приветства плана за действие на Комисията („план за действие“) в областта на ИТС като една обща рамка за действие и програми с ясни срокове за постигане на резултати;
 6. Изразява твърдо убеждение, че е необходимо да се създаде инструмент, който да насърчава използването на ИТС в транспортната политика; подкрепя един законодателен инструмент за изработване на рамка за внедряване на ИТС и изисква от Комисията да предостави по-точна информация за настоящото положение във връзка с действията, финансирането и съставянето на програма на плана за действие, за да се гарантира, че директивата, която начертава рамката за внедряването на ИТС, установява ясен набор от действия с определени срокове;
 7. Съзнава ограничеността на финансовата помощ от Общността, отпусната през 2008 г. за програмата „EasyWay“, която е част от проект за разполагане из цяла Европа на ИТС на главните коридори от транс-европейската пътна мрежа (TERN) в 21 държави-членки, провеждан от национални пътни органи и оператори с асоциирани партньори от обществени и частни заинтересовани страни;

Четвъртък, 23 април 2009 г.

Хоризонтални въпроси

8. Посочва, че ИТС следва да се внедрят за всички видове транспорт и за всички пътници в Европа, при съгласуван подход с програмните продукти на Галилео; решително подкрепя тяхното незабавно внедряване с цел укрепване на модалната съвместимост между обществения и частния сектор и в рамките на обществения транспорт посредством подобряване на цялостната информация и управление на увеличен капацитет;
9. Настоятелно призовава Комисията и държавите-членки да разгледат въпроса за отговорността, който представлява значителна пречка пред гладкото и съгласувано развитие на ИТС в Европа;
10. Счита, че оперативната съвместимост в развитието на ИТС е от първостепенно значение за последователно и ефективно внедряване на ИТС в Европа; подчертава, че в случай на инвестиране в TERN (строеж или поддръжка на пътища) би трябвало да се положат усилия за необходимото въвеждане на ИТС-услуги;
11. Изисква от Комисията – тъй като вече има значително предлагане на ИТС на европейския пазар –, да приеме спецификации за минимално равнище на ИТС-приложения и услуги, което да може да бъде достигнато от всички държави-членки и което е необходимо за ефективното въвеждане, изпълнение и експлоатация на ИТС;
12. Счита за важно извършването на оценка на пазарното търсене и определянето на истинските потребности - извън рамките на установеното минимално равнище на ИТС-приложения и услуги, както и укрепването на свързаните с вътрешния пазар аспекти на ИТС посредством стандартизация и подходяща регулаторна рамка;
13. Подчертава важноста на трансграничното сътрудничество по външните граници на ЕС както на техническо, така и на административно равнище, тъй като то е от голямо значение за ефективното въвеждане на ИТС в ЕС;

Оптимално използване на данни относно пътищата, движението и придвижването (действие № 1)

14. Подчертава необходимостта от предоставяне на критична маса данни и сведения в следните пет основни области като минимално изискване за ефективно внедряване на ИТС: информация в реално време за движението и придвижването; данни за пътната мрежа; публични данни за цифрови карти; данни за минимални универсални информационни услуги за движението по пътищата и програмни продукти за планиране на маршрута на комбинирани превози от врата до врата;
15. Призовава към това, минималните универсални информационни услуги за движението по пътищата да покриват трансевропейската мрежа (TEN-T);
16. Подчертава, че за приемането и въвеждането на ИТС в широки мащаби е необходимо да се спазват данните за транспортните услуги и разписанията, установени за различните транспортни средства;
17. Подчертава колко е важно на пътниците да се предоставя информация в реално време и за инфраструктурата и правенето на това по-точно, надеждно и постоянно, като в същото време се зачитат географските, културните и езиковите характеристики на Европа и се осигурява непрекъснатост в географско отношение;
18. Счита, че за развитието на ИТС е съществено да се гарантира достъп на частния сектор до данни относно пътищата, движението и придвижването, като се зачита неприкосновеността на личните данни и се обмисли въпроса за правата на интелектуална собственост;

Непрекъснатост на услугите на ИТС за управление на движението и товарите по европейските транспортни коридори и в градските агломерации (действие № 2)

19. Счита, че е от съществено значение да се осигурят хармонизирани, оперативни съвместими и надеждни ИТС, като в същото време се запази свободата на избор на ИТС за потребителите;

Четвъртък, 23 април 2009 г.

20. Призовава Комисията и държавите-членки да координират и свържат ИТС с инициативите за градска мобилност на ЕС за по-ефикасна транспортна мобилност и плавност на управлението и за намаляване на задръстванията по пътищата, коридорите на TEN-T, коридорите за товарен транспорт и в градските агломерации;

21. Счита, че е необходимо трансгранично сътрудничество и разработване на програми за ефективно разполагане и прилагане на ИТС, като например проектът „EasyWay“;

22. Призовава Комисията да определи приоритетната информация, транспортното оборудване и стандартите за превозни средства за напредване с внедряването на ИТС, както и мерки за насърчаване на по-хармонизирана автомагистрална инфраструктура;

23. Счита за съществено оценката на икономическата цена на превозно средство и за инфраструктурата, която произтича от внедряването на ИТС, да бъде основана върху анализ на разходите и ползите, който обхваща всяка свързана с това цена – икономическа, социална и екологична;

ИТС в служба на градската мобилност (действие № 2a)

24. Подкрепя разработката на процедури и системи за информиране на потребителите относно предлаганите градски транспортни услуги и състоянието на съответните мрежи, например чрез използване на GSM-техника;

25. Призовава за извършването на повече проучвания относно системите за свързани тарифи между компетентните органи в даден регион и по-специално за свързаните с тях технически аспекти;

26. Настоятелно призовава за разработването на интермодални техники, които дават възможност за подобър достъп до транспортните средства и до градската мобилност на лица с ограничени двигателни способности;

Пътна безопасност и сигурност (действие № 3)

27. Призовава Комисията и държавите-членки да се подготвят за хармонизираното въвеждане и интеграция на програмния продукт „eCall“ във всички страни в ЕС до 2010 г., веднага щом приключат стандартизираните тестове;

28. Счита, че програмните продукти за ИТС и тяхното въвеждане следва да:

- популяризират напредналите системи в помощ на водача (ADAS) с достатъчен потенциал за подобряване на пътната безопасност, като например електронния контрол на стабилността (ESC), както и „eCall“, които сами по себе си биха могли да спасят до 6 500 човешки живота годишно в ЕС, ако бъдат внедрени напълно;
- подобряват пътната безопасност като предотвратяват скоростното шофиране, шофирането след употреба на алкохол и шофирането без предпазен колан;
- подобряват здравните условия и условията на безопасност като подкрепят употребата на достойни и сигурни места за паркиране, като предоставят подходящи услуги на шофьорите на камиони посредством използването на портала за информация за камиони ⁽¹⁾; и
- подобряват защитата на водачите и товарите в товарния транспорт от кражби, грабежи и нападения, като по този начин противодействат на организираната престъпност, по-специално в граничните райони и в международния товарен транспорт, осъществяван с трети страни;

29. Настоятелно приканва Комисията да работи и напред за намаляване на разходите за комуникация, за да могат да се използват в по-голяма степен базирани на телекомуникации комуникационни и информационни съоръжения;

⁽¹⁾ www.truckinform.eu.

Четвъртък, 23 април 2009 г.

30. Приветства предложената инициатива „е-товар“ и настоятелно приканва Комисията да въведе концепцията за „интелигентен товар“ с цел осъществяване на мултимодален подход за ИТС-услуги в сферата на товарния транспорт, като се обърне особено внимание на опасните товари;
31. Призовава Комисията и държавите-членки да отдават еднакво значение на пътническия и на товарния транспорт с цел избягване на дискриминация на пътническия транспорт, която се отразява особено отрицателно върху мобилността на хората;
32. Подкрепя една подходяща регулаторна рамка относно интерфейса човек-машина (НМИ) и други протоколи на ИТС и подчертава необходимостта от разрешаване на въпросите за отговорността;
33. Призовава Комисията да разгледа въпроса за уязвимите потребители на транспорта, включително хората с намалена мобилност и да разшири обхвата на дейностите за насърчаване на внедряването на ADAS и други като ИТС и НМИ за водачите на МПС на две колела в рамките на предложените в плана за действие поддейности;
34. Приканва Комисията да използва докрай потенциала на ИТС по отношение на превантивните мерки за избягване на смога и прекомерно високите концентрации на озон и за намаляване на емисиите на шум, фин прах, NO_x и CO₂;

Интеграция на превозното средство в транспортната инфраструктура (действие № 4)

35. Подчертава колко важно е да се определи обща архитектурна платформа за стандартизирани интерфейси и протоколи, която би улеснила ползването на ИТС, взаимодействащи системи и спецификации за инфраструктура-към-инфраструктура (I2I), превозно средство-към-инфраструктура (V2I) и превозно средство-към-превозно средство (V2V);
36. Призовава Комисията да въведе пътна карта относно ИТС с общи платформи за програмни продукти на ИТС и тяхното внедряване и да установи с участието на частния и публичния сектор подходяща рамка за решаване на свързаните с ИТС въпроси за отговорността;
37. Отбелязва, че обучението по ИТС следва да се насърчава, за да се подобри способността на потребителите за превоз и да се улесни взаимодействието човек-машина;
38. Призовава Комисията и държавите-членки да предоставят открит форум за размяна на информация и обсъждане на свързани с ИТС въпроси;

Сигурност на данните, въпроси относно тяхната защита и отговорността (действие № 5)

39. Подчертава необходимостта от зачитане на неприкосновеността на личния живот и смята, че последната, наред с въпросите за сигурността и защитата на данните от ранните етапи на разработване на проектите за ИТС следва да се вземат предвид при определянето на архитектурата и мерките за прилагане (т.нар. „защита на личния живот още при проектирането“);
40. Приканва всички заинтересовани страни, ангажирани с програмни продукти за ИТС да спазват директивите на ЕО относно защитата на личните данни и неприкосновеността на личния живот в сектора на електронните комуникации (Директива 95/46/ЕО ⁽¹⁾ и Директива 2002/58/ЕО ⁽²⁾) и призовава Комисията да гарантира подходящото използване на данните в рамките на програмните продукти за ИТС и тяхното внедряване;
41. Счита, че използването на анонимни данни в програмните продукти за ИТС е необходимо за безпрепятствено внедряване на ИТС, като се гарантира неприкосновеност на личния живот и съответствие с правната рамка на ЕО относно защитата на данните;

Европейско сътрудничество и съгласуване на ИТС (действие № 6)

42. Призовава Комисията и държавите-членки да възприемат силна ръководна роля и истинско управление, насочени към внедряването на ИТС в Европа;

⁽¹⁾ ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31.

⁽²⁾ ОВ L 201, 31.7.2002 г., стр. 37.

Четвъртък, 23 април 2009 г.

43. Подкрепя насърчаването на разработване на национални и европейски мултимодални програмни продукти за планиране на маршрута на комбинирани превози от врата до врата при съответно отчитане на алтернативите в обществения транспорт и взаимното им свързване в цяла Европа;
44. Настоятелно призовава Комисията да използва по-добре възможностите на програмите от ГНСС – EGNOS и Галилео и да укрепи тяхната мултимодална взаимосвързаност;
45. Подчертава, че тези технологии следва да се прилагат така, че да се избягва несъвместимост между отделните видове транспорт и да има свобода на избор по отношение на използването на всяка от тези технологии;
46. Призовава Комисията и държавите-членки да имат предвид, че ИТС следва активно да включват местните и регионални органи и заинтересованите страни, действащи на територията на ЕС, в процеса на планиране и осъществяване;
47. Подчертава значението на публично-частните партньорства (ПЧП) при прилагането на ИТС и призовава Комисията и държавите-членки да предприемат активни мерки за насърчаване и улесняване на тяхното използване;
48. Призовава Комисията да предостави пълна обосновка на финансирането на плана за действие и неговата програма и призовава Съвета да осигури достатъчно финансови средства;
49. Настоятелно призовава държавите-членки във връзка с извършваната в средата на периода проверка за използването на средствата от структурните фондове да се занимават с темите за градска мобилност и намаляване на задръстванията чрез ИТС и да ги включат в списъка с приоритетите за периода 2010-2013 г.;
50. Подчертава необходимостта значителният потенциал на градските райони да бъде по-добре определен и използван, и изтъква ролята, която селските и периферните райони могат да играят за постигане на балансирано развитие и на средносрочните и дългосрочните цели на плана за действие;
51. Счита, че е от жизнено значение интелигентни транспортни системи да се осъществяват в райони с висок туристически потенциал с оглед облекчаване на потока на пътното движение, намаляване на пътнотранспортните произшествия и повишаване на безопасността; счита, че ИТС допринасят за икономическото развитие на регионите, включително и за периферните региони;
52. Подчертава значението на междурегионалното, трансграничното и транснационално сътрудничество за развитието и прилагането на ИТС и настоятелно призовава Комисията да разработи система за обмен на добри практики, широко достъпна на всички езици на ЕС, но призовава държавите-членки да осигурят споделяне и обмен на най-добрите практики между самите региони, с двойната цел да се постигне трансфер на ноу-хау в областта на ИТС и да се избегне вътрешната фрагментация на системата.
- *
- * *
53. Възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция на Съвета и на Комисията, както и на правителствата и парламентите на държавите-членки.
-