

Ceturtdiena, 2009. gada 23. aprīļa

30. iesaka saistībā ar Eiropas ekonomikas atjaunošanas plānā atbrīvotajiem kredītiem lielu šo kredītu daļu piešķirt, lai finansētu investīcijas un jau notiekošos darbus pilsētu transporta un sabiedriskā transporta jomā, kurus var nekavējoties finansēt un kuri pabeidzami līdz 2009. gada 31. decembrim;

31. atzīmē, ka saistībā ar Eiropas ekonomikas attīstības programmu struktūrfondu līdzekļi pirmām kārtām tiek piešķirti ilgtspējīgiem infrastruktūru projektiem; neatlaidīgi aicina dalībvalstis un reģionus ievērojamu šo līdzekļu daļu piešķirt videi nekaitīgam pilsētas transportam;

32. prasa Komisijai pieņemt zināšanai šajā rezolūcijā paustos priekšlikumus, kā arī Eiropas Parlamenta pausto vēlmi, lai Komisija nāk klajā ar iniciatīvu šajā jomā, lai pēc iespējas drīzāk tā taptu par rīcības plānu;

*

* *

33. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt šo rezolūciju Padomei, Komisijai un dalībvalstu valdībām un parlamentiem.

Automatizēto transporta sistēmu rīcības plāns

P6_TA(2009)0308

Eiropas Parlamenta 2009. gada 23. aprīļa rezolūcija par automatizēto transporta sistēmu rīcības plānu (2008/2216(INI))

(2010/C 184 E/10)

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Komisijas 2008. gada 16. decembra paziņojumu "Rīcības plāns inteligento transporta sistēmu ieviešanai Eiropā" (COM(2008)0886),
- ņemot vērā priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar ko nosaka pamatu inteligento transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem (COM(2008)0887),
- ņemot vērā Komisijas 2001. gada 12. septembra Balto grāmatu "Eiropas transporta politika 2010. gadam — laiks pieņemt lēmumu" (COM(2001)0370),
- ņemot vērā Komisijas 2008. gada 8. jūlija paziņojumu "Zaļāks transports" (COM(2008)0433),
- ņemot vērā Komisijas 2008. gada 8. jūlija paziņojumu "Ārējo izmaksu internalizācijas ieviešanas stratēģija" (COM(2008)0435),
- ņemot vērā Komisijas 2007. gada 25. septembra Zaļo grāmatu "Ceļā uz jaunu pilsētu mobilitātes kultūru" (COM(2007)0551),
- ņemot vērā Komisijas 2006. gada 22. jūnija paziņojumu "Eiropas dinamisma saglabāšana — ilgtspējīga attīstība mūsu kontinentā: Eiropas Komisijas 2001. gadā publicētās Transporta baltās grāmatas vidusposma pārskats" (COM(2006)0314),
- ņemot vērā Komisijas 2007. gada 17. septembra paziņojumu "Ceļā uz drošāku, tīrāku un efektīvāku mobilitāti Eiropas mērogā: pirmais ziņojums par viedajiem automobiļiem" (COM(2007)0541),

Ceturtdiena, 2009. gada 23. aprīļa

- ņemot vērā Komisijas 2007. gada 7. februāra paziņojumu “Konkurētspējīgas autobūves nozares tiesiskais regulējums 21. gadsimtam — Komisijas nostāja attiecībā uz augsta līmeņa darba grupas CARS 21 nobeiguma ziņojumu “Ieguldījums ES stratēģijā izaugsmei un nodarbinātībai” (COM(2007)0022),
- ņemot vērā Komisijas 2006. gada 15. februāra paziņojumu “Par viedā automobiļa iniciatīvu “Izpratnes padziļināšana par IST gudrākiem, drošākiem un tīrākiem transportlīdzekļiem” (COM(2006)0059),
- ņemot vērā Komisijas 2006. gada 28. jūnija paziņojumu “Kravu pārvadājumu loģistika Eiropā — ilgtspējīgas mobilitātes izšķirošais faktors” (COM(2006)0336),
- ņemot vērā Komisijas 2007. gada 18. oktobra paziņojumu “Kravu pārvadājumu loģistikas rīcības plāns” (COM(2007)0607),
- ņemot vērā Komisijas 2006. gada 11. janvāra paziņojumu “Par pilsētvides tematisko stratēģiju” (COM(2005)0718),
- ņemot vērā Komisijas priekšlikumus un pamatnostādnes un Eiropas Parlamenta nostāju par struktūrfondiem, Kohēzijas fondu un 7. pētniecības pamatprogrammu,
- ņemot vērā Parlamenta 2008. gada 22. oktobra nostāju par pārskatīto priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu ⁽¹⁾,
- ņemot vērā Parlamenta 2008. gada 20. februāra rezolūciju par ieguldījumu 2008. gada pavasara sanāksmes darbā attiecībā uz Lisabonas stratēģiju ⁽²⁾,
- ņemot vērā Parlamenta 2008. gada 11. marta rezolūciju par ilgtspējīgu transporta politiku Eiropā, ņemot vērā Eiropas enerģētikas un vides politiku ⁽³⁾,
- ņemot vērā Parlamenta 2008. gada 15. janvāra rezolūciju par CARS 21: konkurētspējīgas autobūves nozares tiesiskais regulējums 21. gadsimtam ⁽⁴⁾,
- ņemot vērā Parlamenta 2008. gada 19. jūnija rezolūciju par ceļu uz drošāku, tīrāku un efektīvāku mobilitāti Eiropas mērogā: pirmais ziņojums par viedajiem automobiļiem ⁽⁵⁾,
- ņemot vērā Parlamenta 2007. gada 12. jūlija rezolūciju par Eiropas dinamisma saglabāšanu — ilgtspējīga attīstība mūsu kontinentā ⁽⁶⁾,
- ņemot vērā Parlamenta 2007. gada 5. septembra rezolūciju par kravu pārvadājumu loģistiku Eiropā — ilgtspējīgas mobilitātes izšķirošais faktors ⁽⁷⁾,
- ņemot vērā Parlamenta 2007. gada 18. janvāra rezolūciju par Eiropas rīcības plānu ceļu satiksmes drošībai — starpposma pārskats ⁽⁸⁾,
- ņemot vērā Parlamenta 2006. gada 26. septembra rezolūciju par pilsētvides tematisko stratēģiju ⁽⁹⁾,

⁽¹⁾ Pieņemti teksti, P6_TA(2008)0509.

⁽²⁾ Pieņemti teksti, P6_TA(2008)0057.

⁽³⁾ Pieņemti teksti, P6_TA(2008)0087.

⁽⁴⁾ OV C 41 E, 19.2.2009., 1. lpp.

⁽⁵⁾ Pieņemti teksti, P6_TA(2008)0311.

⁽⁶⁾ OV C 175 E, 10.7.2008., 556. lpp.

⁽⁷⁾ OV C 187 E, 24.7.2008., 154. lpp.

⁽⁸⁾ OV C 244 E, 18.10.2007., 220. lpp.

⁽⁹⁾ OV C 306 E, 15.12.2006., 182. lpp.

Ceturtdiena, 2009. gada 23. aprīļa

- ņemot vērā Reglamenta 45. pantu,
 - ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu un Reģionālās attīstības komitejas atzinumu (A6-0227/2009),
- A. tā kā automatizētās jeb intelektiskās transporta sistēmas (ITS) ir modernas lietotnes, kurās izmantotas transporta informācijas un komunikācijas tehnoloģijas (IKT), sniedzot novatoriskus pakalpojumus transporta veidu un satiksmes vadības jomā;
- B. tā kā ITS ir milzīgs potenciāls, lai efektīvāk izmantotu visus transporta veidus, kas var apmierināt Eiropas transporta politikā noteiktās vajadzības un izpildīt izvirzītos uzdevumus;
- C. tā kā ceļu satiksmes sastrēgumi skar 10 % no autoceļu tīkla un to gada izmaksas sasniedz 1 % no ES IKP, satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits ir līdz pat 42 953 personām (2006. gadā), kas ievērojami pārsniedz vidusposma mērķi, proti, panākt samazinājumu līdz 25 000 negadījumiem 2010. gadā, un ceļu satiksme rada 72 % no kopējās transporta CO₂ emisijas, savukārt 40 % no Eiropas CO₂ autotransporta emisijas rada pilsētu satiksme;
- D. tā kā praksē ir apstiprināta ITS būtiskā nozīme enerģijas patēriņa samazināšanā un zaļāka transporta panākšanā;
- E. tā kā intelektiskās lietotnes ir izstrādātas dažādiem transporta veidiem, tādiem kā dzelzceļa transports (*ERTMS* un *TAF-TSI*), jūras un iekšzemes ūdensceļu transports (*LRITS*, *SafeSeaNet*, *VTMIS*, *RIS*), gaisa transports (*SESAR*) un sauszemes transports, piemēram, mājlopu transportēšanai,
1. uzsver, ka ITS ir galvenais instruments, lai pašreizējās infrastruktūras izmantošana būtu rezultatīvāka un lai transports būtu efektīvāks, drošāks, uzticams un videi draudzīgāks, tādējādi veicinot ilgtspējīgas iedzīvotāju mobilitātes un ekonomikas attīstību;
 2. uzsver labvēlīgo ietekmi uz ilgtspējīgu attīstību, kāda ITS ir visu reģionu, tostarp pilsētu teritoriju, ekonomiskās darbības uzlabošanā, radot nosacījumus savstarpējai pieejamībai, palielinot vietējo un starpreģionālo tirdzniecību un attīstot Eiropas Savienības iekšējo tirgu un sekmējot nodarbinātību saistībā ar pasākumiem, kas izriet no ITS ieviešanas;
 3. uzskata, ka ITS var uzlabot Eiropas iedzīvotāju dzīves apstākļus, jo īpaši to iedzīvotāju, kuri dzīvo pilsētu teritorijās, kā arī dot ieguldījumu ceļu satiksmes drošības uzlabošanā, samazināt kaitīgo emisiju un vides piesārņojumu, paaugstināt satiksmes efektivitāti, uzlabot piekļuvi attālākos rajonos un īstenot prioritāti — samazināt satiksmes plūsmas intensitāti;
 4. pauž nožēlu par aizkavēšanos kopējās ITS īstenošanas struktūras izveidē ES un par nepietiekamu ITS ieviešanas koordināciju, ko galvenokārt rada sadarbības šķēršļi, nepietiekami efektīva visu iesaistīto pušu sadarbība un neatrisināti datu privātuma un saistību jautājumi;
 5. atzinīgi vērtē Komisijas rīcības plānu par ITS (rīcības plānu) kā kopīgu pasākumu un programmu sistēmu ar skaidri noteiktiem termiņiem rezultātu sasniegšanai;
 6. ir stingri pārliecināts, ka ir jāievieš instruments, ar ko veicina ITS pielietojumu transporta politikā; atbalsta likumdošanas instrumenta izstrādi, ar ko nosaka pamatu ITS ieviešanai, un prasa Komisijai nodrošināt pilnvērtīgāku informāciju par pašreizējo situāciju attiecībā uz rīcības plāna pasākumiem, finansējumu un programmas izstrādi, lai nodrošinātu skaidra pasākumu kopuma un termiņu paredzēšanu direktīvā, ar ko nosaka pamatu ITS ieviešanai;
 7. apzinās, ka ir piešķirts ierobežots Kopienas finanšu atbalsts (2008. gadā) iniciatīvai *EasyWay*, kas ir Eiropas mēroga projekts ITS ieviešanai galvenajos Eiropas ceļu tīkla (*TERN*) koridoros 21 ES dalībvalstī un kuru pārvalda valsts autoceļu iestādes un operatori sadarbībā ar iesaistītajiem partneriem no valsts un privātā sektora;

Ceturtdiena, 2009. gada 23. aprīļa

Horizontālie jautājumi

8. norāda, ka ITS ir jāievieš visos transporta veidos un attiecībā uz visiem ceļotājiem Eiropā, izmantojot koordinētu pieeju un *Galileo* lietotnes; stingri atbalsta to tūlītēju ieviešanu, lai veicinātu vairākveidu pārvaļījumus starp valsts un privāto sektoru un sabiedriskā transporta sistēmā, uzlabojot vispārējo informētību un nostiprinot veiktspējas pārvaldību;
9. mudina Komisiju un dalībvalstis risināt saistību jautājumu, kas rada lielus šķēršļus raitai un saskaņotai ITS attīstībai Eiropā;
10. uzskata, ka ITS izstrādē izšķiroša nozīme ir sadarbībai, lai Eiropā nodrošinātu saskaņotu un efektīvu ITS ieviešanu; uzsver, ka gadījumā, ja tiek veikti ieguldījumi *TERN* (ceļu būve vai uzturēšana), jācenšas ieviest arī nepieciešamos ITS pakalpojumus;
11. tā kā Eiropas ITS tirgū jau ir plašs piedāvājums, aicina Komisiju noteikt prasības attiecībā uz ITS izmantošanas un pakalpojumu sniegšanas obligāto līmeni, kāds būtu jānodrošina visās dalībvalstīs un kāds ir nepieciešams ITS efektīvai ieviešanai, īstenošanai un darbībai;
12. uzskata, ka ir būtiski sagatavot tirgus pieprasījuma novērtējumu, iekļaujot arī faktiskās vajadzības, kuras pārsniedz ITS lietotņu un pakalpojumu obligāto līmeni, kā arī lielāku uzmanību pievērst ITS iekšējā tirgus aspektiem, izmantojot standartizāciju un izstrādājot atbilstīgu regulējumu;
13. uzsver, cik svarīga ir pārrobežu sadarbība gan pie ES ārējām robežām, gan arī tehniskajā un administratīvajā līmenī, jo tai ir izšķiroša nozīme ITS efektīvā ieviešanā ES;

Ceļu, satiksmes un ceļošanas datu optimāls pielietojums (1. darbība)

14. uzsver, ka ir jānodrošina datu un informācijas kritiskais apjoms vismaz šādās piecās pamatjomās, kas ir prasību minimums efektīvai ITS ieviešanai: satiksmes un ceļošanas informācija reālajā laikā; ceļu tīkla dati; digitālo karšu publiskie dati; dati par vispārējās satiksmes informācijas pakalpojumu minimumu un vairākveidu tiešo ceļojumu plānotāji;
15. aicina noteikt vispārējās satiksmes informācijas pakalpojumu minimumu, lai aptvertu Eiropas tīklu (*TEN-T*);
16. uzsver, ka nolūkā pieņemt un ieviest ITS plašā mērogā ir jāņem vērā gan informācija par transporta pakalpojumiem, gan dažādiem transporta līdzekļiem noteiktais grafiks;
17. uzsver, ka ir svarīgi nodrošināt reālā laika informāciju ceļotājiem un infrastruktūras pārvaldītājiem un padarīt šo informāciju precīzāku, uzticamāku un vienotāku, vienlaikus ievērojot Eiropas specifiskās (ģeogrāfiskās, kultūras un valodas) iezīmes un nodrošinot ģeogrāfisku nepārtrauktību;
18. uzskata, ka attiecībā uz ITS izstrādi ir būtiski garantēt privātā sektora piekļuvi ceļu, satiksmes un ceļošanas datiem, vienlaikus ievērojot privātumu un risinot intelektuālā īpašuma tiesību jautājumu;

Satiksmes un kravu pārvaldības ITS pakalpojumu nepārtrauktība Eiropas transporta koridoros un konurbācijās (2. darbība)

19. uzskata, ka ir svarīgi nodrošināt saskaņotas, sadarbībspējīgas un uzticamas ITS, saglabājot lietotāju tiesības brīvi izvēlēties ITS;

Ceturtdiena, 2009. gada 23. aprīļa

20. aicina Komisiju un dalībvalstis koordinēt un sasaistīt ITS ar ES pilsētu mobilitātes iniciatīvām, lai panāktu efektīvāku transporta mobilitāti un pārvaldības vienkāršību un samazinātu sastrēgumus uz ceļiem, TEN-T koridoros, kravu pārvadājumu koridoros un konurbācijās;
21. uzskata, ka ir jānodrošina pārrobežu sadarbība un jāizstrādā programmas, lai efektīvi īstenotu un ieviestu ITS, piemēram, *EasyWay* projektu;
22. aicina Komisiju noteikt svarīgāko informāciju, transporta aprīkojumu un transportlīdzekļu standartus straujākai ITS ieviešanai, kā arī pasākumus, kas veicina saskaņotākas lielceļu infrastruktūras izveidi;
23. uzskata par svarīgu, ka katra transportlīdzekļa un infrastruktūras, kas atvasināta no ITS ieviešanas, ekonomisko izmaksu novērtējums tiek balstīts uz izmaksu un ieguvumu analīzi, aptverot visas saistītās (ekonomiskās, sabiedriskās un vides) izmaksas;

ITS pilsētu mobilitātei (2.a darbība)

24. atbalsta tādu procedūru un sistēmu attīstību, ar kurām lietotājus informē par pilsētas transporta pakalpojumiem un attiecīgo tīklu stāvokli, izmantojot, piemēram, GSM tehnoloģijas;
25. aicina izpētīt vienotā tarifa sistēmas, ko koordinētu attiecīgā reģiona iestādes, un jo īpaši aicina apzināt attiecīgos tehniskos aspektus;
26. mudina izstrādāt vairākveidu satiksmes tehnoloģijas, lai cilvēkiem ar kustību traucējumiem atvieglotu piekļuvi transportam un uzlabotu pārvietošanos pilsētā;

Ceļu drošums un drošība uz ceļiem (3. darbība)

27. aicina Komisiju un dalībvalstis sagatavoties saskaņotai *eCall* lietotnes ieviešanai un integrācijai visās ES dalībvalstīs līdz 2010. gadam, līdzko būs pabeigtas standartizācijas pārbaudes;
28. uzskata, ka ITS lietotnēm un to ieviešanai:
- jāpopularizē uzlabotās braukšanas atbalsta sistēmas (ADAS), kam piemīt pietiekams potenciāls ceļu drošības uzlabošanai, piemēram, elektroniskā stabilitātes kontrole (ESC) un *eCall*, kas pašas par sevi varētu glābt līdz pat 6 500 cilvēku gadā ES, ja tās pilnībā ieviestu;
 - jāveicina ceļu drošība, novēršot ātruma pārsniegšanu, braukšanu alkohola reibumā un braukšanu, nepiesprādzējot drošības jostu;
 - jāuzlabo veselības un drošības apstākļi, atbalstot pienācīgu un drošu autostāvvietu lietošanu, piedāvājot atbilstīgus pakalpojumus kravas automašīnu vadītājiem, izmantojot *truckinform* ⁽¹⁾ portālu, un
 - kravu pārvadājumu jomā jāuzlabo autovadītāju un kravu aizsardzība no zādzībām, laupīšanām un uzbrukumiem, tādējādi cīnoties pret organizēto noziedzību, jo īpaši pierobežas apgabalos un saistībā ar starptautisko kravu pārvadājumiem trešās valstīs;

29. mudina Komisiju turpināt komunikācijas izmaksu samazināšanu, lai plašāk varētu izmantot komunikācijas un informācijas iekārtas, kuru pamatā ir telekomunikācijas;

(1) www.truckinform.eu

Ceturtdiena, 2009. gada 23. aprīļa

30. atzinīgi vērtē “e-kravas” iniciatīvu un mudina Komisiju ieviest “viedkravas” principu, lai kravu pārvadājumiem piemērotu vairākveidu ITS pakalpojumu pieeju, īpašu uzmanību pievēršot bīstamo preču pārvadāšanai;
31. aicina Komisiju un dalībvalstis pievērst vienlīdz lielu uzmanību gan pasažieru, gan kravas pārvadājumiem, lai nepieļautu pasažieru pārvadājumu diskrimināciju, kas ļoti nelabvēlīgi ietekmē iedzīvotāju mobilitāti;
32. atbalsta atbilstīgus reglamentējošos noteikumus par cilvēka–mašīnas saskarni (HMI) un citiem ITS protokoliem un uzsver vajadzību risināt jautājumus par saistībām;
33. aicina Komisiju risināt jautājumu saistībā ar mazāk aizsargātiem transporta lietotājiem, tostarp cilvēkiem ar kustību traucējumiem, un aicina pilnveidot pasākumus, kas attiecas uz ADAS un citu sistēmu, piemēram, ITS un HMI, straujāku ieviešanu, piemērojot tās divriteņu transportlīdzekļiem saskaņā ar rīcības plānā ietvertajām apakšdarbībām;
34. aicina Komisiju pilnībā izmantot ITS potenciālu, lai, īstenojot profilaktiskus pasākumus, novērstu smoga un augstu ozona koncentrāciju, kā arī mazinātu trokšņu, cieto daļiņu, NO_x un CO₂ emisiju;

Transportlīdzekļa integrācija transporta infrastruktūrā (4. darbība)

35. uzsver, ka ir svarīgi noteikt vienotu platformas arhitektūru attiecībā uz standartizētām saskarnēm un protokoliem, kas atvieglotu ITS, kooperatīvo sistēmu un infrastruktūras–infrastruktūras (I2I), transportlīdzekļa–infrastruktūras (V2I) un transportlīdzekļa–transportlīdzekļa (V2V) specifiku lietošanu;
36. aicina Komisiju īstenot ITS plānu, izmantojot vienotas platformas attiecībā uz ITS lietotnēm un ieviešanu un piedaloties privātajam un valsts sektoram, un aicina izveidot atbilstīgu sistēmu, lai risinātu ITS saistību jautājumus;
37. norāda, ka jāmudina rīkot mācības par ITS lietotnēm, lai uzlabotu lietotāju veikspēju transporta jomā un atvieglotu cilvēka–mašīnas mijiedarbību;
38. aicina Komisiju un dalībvalstis nodrošināt atklātu forumu, lai apmainītos ar informāciju un risinātu ITS jautājumus;

Datu drošības, aizsardzības un saistību jautājumi (5. darbība)

39. uzsver, ka ir jāievēro privātums, un uzskata, ka privātuma un datu drošības un aizsardzības jautājumi ir būtiski jau ITS izstrādes sākuma posmā, kas būtu jāņem vērā arhitektūras un izpildes pasākumu izstrādes gaitā (tā dēvētais “privacy by design” princips (likuma par privātumu ievērošana plānošanā));
40. aicina visas ITS lietotnēs iesaistītās puses ievērot EK direktīvas par personas datu aizsardzību un saziņas privātumu (Direktīva 95/46/EK ⁽¹⁾ un Direktīva 2002/58/EK ⁽²⁾) un aicina Komisiju nodrošināt datu pienācīgu izmantošanu ITS lietotnēs un ieviešanā;
41. uzskata, ka ITS lietotnēs ir jāizmanto anonīmi dati, lai netraucēti ieviestu ITS, vienlaikus nodrošinot privātumu un atbilstību EK tiesiskajam regulējumam par datu aizsardzību;

Sadarbība un koordinēšana ITS jomā Eiropā (6. darbība)

42. aicina Komisiju un dalībvalstis izstrādāt spēcīgu vadību un īstenu pārvaldību attiecībā uz ITS ieviešanu Eiropā;

⁽¹⁾ OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.

⁽²⁾ OV L 201, 31.7.2002., 37. lpp.

Ceturtdiena, 2009. gada 23. aprīļa

43. mudina sekmēt valsts un Eiropas mēroga tiešo ceļojumu maršrutu plānotāju izstrādi, pienācīgi ņemot vērā sabiedriskā transporta sniegtās iespējas, kā arī mudina nodrošināt šādu plānotāju savstarpēju savienošānu visā Eiropā;
44. mudina Komisiju labāk izmantot ES iespējas, ko sniedz globālās satelītu navigācijas sistēmas (GNSS) programmas *EGNOS* un *Galileo*, un mudina uzlabot vairākveidu transporta savienojamību;
45. uzsver, ka šīs tehnoloģijas vajadzētu piemērot tā, lai novērstu transporta veidu savietojamības problēmas un lai nodrošinātu izvēles brīvību attiecībā uz šo tehnoloģiju izmantošanu;
46. aicina Komisiju un dalībvalstis ņemt vērā, ka ITS plānošanas un ieviešanas procesā aktīvi jāiesaista vietējās un reģionālās varas iestādes un ieinteresētās puses, kas darbojas Eiropas teritorijā;
47. uzsver valsts un privātā sektora partnerības nozīmi ITS īstenošanā un aicina Komisiju un dalībvalstis aktīvi rīkoties, lai veicinātu un atvieglotu to izmantošanu;
48. aicina Komisiju sniegt pilnīgu paskaidrojumu par rīcības plāna finansējumu un tā programmu un aicina Padomi nodrošināt pietiekamu finansējumu;
49. mudina dalībvalstis, veicot struktūrfondu līdzekļu izmantošanas vidusposma pārskatīšanu, novērtēt pilsētu mobilitāti un satiksmes sastrēgumu mazināšanu, izmantojot ITS, un iekļaut šos jautājumus prioritāšu sarakstā laika posmam no 2010. līdz 2013. gadam;
50. norāda, ka ir labāk jāapzina un jāizmanto pilsētu teritoriju nozīmīgais potenciāls, un uzsver, cik būtiska ir lauku un attālāko rajonu nozīme līdzsvarotas attīstības un vidēja termiņa un ilgtermiņa mērķu sasniegšanā;
51. uzskata, ka izšķiroša nozīme ir tam, lai intelektiskos transporta tīklus ieviestu apvidos, kuros ir augsts tūrisma potenciāls, nolūkā atvieglot satiksmes plūsmu, samazināt negadījumu skaitu un palielināt drošību; uzskata, ka ITS sekmē reģionu, tostarp attālāku reģionu, ekonomikas attīstību;
52. uzsver to nozīmi, kāda ir starpreģionu, pārrobežu un starpvalstu sadarbībai, izstrādājot un ieviešot ITS, un mudina Komisiju izstrādāt labas prakses apmaiņas sistēmu, kas būtu plaši pieejama visās ES valodās, taču mudina dalībvalstis nodrošināt, ka reģioni apmainās ar informāciju par labāko praksi, lai sasniegtu divvirzienu mērķi, proti, nodrošinātu ITS tehnoloģijas nodošanu un novērstu sistēmas iekšēju fragmentāciju;

*

* * *

53. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt šo rezolūciju Padomei, Komisijai un dalībvalstu valdībām un parlamentiem.