

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

30. proponuje przydzielenie znacznej części środków uwolnionych w ramach europejskiego planu naprawy gospodarczej na finansowanie bieżących inwestycji i prac związanych z transportem miejskim i zbiorowym nadających się do natychmiastowego sfinansowania i realizacji przed 31 grudnia 2009 r.;

31. stwierdza, że w ramach europejskiego planu naprawy gospodarczej stawia się w pierwszym rzędzie środki z funduszy strukturalnych przeznaczone na zrównoważone projekty infrastrukturalne; pilnie nalega na państwa członkowskie i regiony, żeby znaczną część tych środków przeznaczyły na przyjazny środowisku transport miejski;

32. zwraca się do Komisji o zapoznanie się z propozycjami zawartymi w niniejszej rezolucji i o przyjęcie do wiadomości życzenia Parlamentu Europejskiego, by podjęła ona inicjatywę w tej dziedzinie, która zaowocowałaby – w jak najkrótszym czasie – planem działania;

*

* *

33. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji, jak również rządów i parlamentom państw członkowskich.

Plan działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych

P6_TA(2009)0308

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych (2008/2216 (INI))

(2010/C 184 E/10)

Parlament Europejski,

- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 16 grudnia 2008 r. zatytułowany „Plan działania na rzecz wdrażania inteligentnych systemów transportowych w Europie” COM(2008)0886),
- uwzględniając wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej ramy wdrażania inteligentnych systemów transportowych w dziedzinie transportu drogowego oraz ich interfejsów z innymi rodzajami transportu (COM(2008)0887),
- uwzględniając białą księgę Komisji z dnia 12 września 2001 r. zatytułowaną „Europejska polityka transportowa na rok 2010: czas na decyzje” (COM(2001)0370),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 8 lipca 2008 r. zatytułowany „Ekologiczny transport” (COM(2008)0433),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 8 lipca 2008 r. zatytułowany „Strategia na rzecz wdrożenia internalizacji kosztów zewnętrznych” (COM(2008)0435),
- uwzględniając zieloną księgę Komisji z dnia 25 września 2007 r. zatytułowaną „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście” (COM(2007)0551),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 22 czerwca 2006 r. zatytułowany „Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy białej księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.” (COM(2006)0314),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 17 września 2007 r. zatytułowany „Bezpieczniejszy, bardziej ekologiczny i wydajniejszy transport dla całej Europy: pierwsze sprawozdanie na temat inicjatywy »Inteligentny samochód«” (COM(2007)0541),

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 7 lutego 2007 r. zatytułowany „Ramy prawne podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w XXI w. Stanowisko Komisji w sprawie sprawozdania końcowego grupy wysokiego szczebla CARS 21, wkład w strategię UE na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia” (COM(2007)0022),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 15 lutego 2006 r. w sprawie inicjatywy „Inteligentny samochód”. „Budowanie świadomości znaczenia technologii teleinformatycznych na potrzeby samochodów bardziej inteligentnych, bezpiecznych i ekologicznych” (COM(2006)0059),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 28 czerwca 2006 r. zatytułowany „Logistyka transportu towarowego w Europie – klucz do zrównoważonej mobilności” (COM(2006)0336),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 18 października 2007 r. zatytułowany „Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego” (COM(2007)0607),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 11 stycznia 2006 r. dotyczący strategii tematycznej w sprawie środowiska miejskiego (COM(2005)0718),
- uwzględniając wnioski i wytyczne Komisji oraz stanowiska Parlamentu Europejskiego w sprawie funduszy strukturalnych, Funduszu Spójności oraz siódmego programu ramowego badań,
- uwzględniając swoje stanowisko z dnia 22 października 2008 r. w sprawie zmienionego wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów w transporcie drogowym ⁽¹⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wkładu w debatę dotyczącą strategii lizbońskiej na wiosennym szczycie Rady Europejskiej w 2008 r. ⁽²⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie zrównoważonej europejskiej polityki transportowej uwzględniającej europejską politykę energetyczną i europejską politykę ochrony środowiska ⁽³⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 15 stycznia 2008 r. w sprawie CARS 21: ramy prawne podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego ⁽⁴⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 19 czerwca 2008 r. zatytułowaną „Bezpieczniejszy, bardziej ekologiczny i wydajniejszy transport dla całej Europy – Pierwsze sprawozdanie na temat inicjatywy »Inteligentny samochód«” ⁽⁵⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 12 lipca 2007 r. w sprawie utrzymania Europy w ruchu – zrównoważonej mobilności dla naszego kontynentu ⁽⁶⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 5 września 2007 r. w sprawie logistyki transportu towarowego w Europie – klucza do zrównoważonej mobilności ⁽⁷⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego – ocena śródkresowa ⁽⁸⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 26 września 2006 r. w sprawie strategii tematycznej w sprawie środowiska miejskiego ⁽⁹⁾,

⁽¹⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2008)0509.

⁽²⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2008)0057.

⁽³⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2008)0087.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 41 E z 19.2.2009, s. 1.

⁽⁵⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2008)0311.

⁽⁶⁾ Dz.U. C 175 z, 10.7.2008, s. 556.

⁽⁷⁾ Dz.U. C 187 E z 24.7.2008, s. 154.

⁽⁸⁾ Dz.U. C 244 E z 18.10.2007, s. 220.

⁽⁹⁾ Dz.U. C 306 E, 15.12.2006, s. 182.

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

- uwzględniając art. 45 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Rozwoju Regionalnego (A6-0227/2009),
- A. mając na uwadze, że inteligentne systemy transportowe (ITS) to zaawansowane aplikacje korzystające z technologii informacyjno-komunikacyjnych (TIK) na rzecz transportu oraz oferujące innowacyjne usługi w zakresie środków transportu i zarządzania ruchem drogowym;
- B. mając na uwadze, że ITS mają ogromny potencjał, jeśli chodzi o bardziej efektywne wykorzystanie wszystkich środków transportu, które mogą odpowiedzieć na potrzeby europejskiej polityki transportowej i sprostać stojącym przed nią wyzwaniom;
- C. mając na uwadze, że na 10 % sieci drogowej występują zatory w ruchu, które generują roczne koszty sięgające 1 % PKB UE, że liczba wypadków śmiertelnych na drogach nadal wynosi 42 953 (2006 r.), co jest wartością znacznie przekraczającą cel średnioterminowy, jakim jest ograniczenie wypadków śmiertelnych do 25 000 do roku 2010, a transport drogowy jest odpowiedzialny za 72 % wszystkich emisji CO₂ związanych z transportem, przy czym 40 % europejskich emisji CO₂ generowanych przez transport drogowy to emisje z ruchu miejskiego;
- D. mając na uwadze istotną rolę ITS w ograniczaniu zużycia energii i w ekologicznym transporcie;
- E. mając na uwadze, że inteligentne zastosowania opracowano dla różnych środków transportu, takich jak transport kolejowy (ERTMS i TAF-TSI), transport morski i śródlądowe drogi wodne (LRITS, SafeSeaNet, VTMS, RIS), transport lotniczy (SESAR) oraz transport drogowy, takie jak transport żywego inwentarza;
1. podkreśla, że ITS są podstawowym instrumentem pozwalającym na skuteczne wykorzystanie istniejącej infrastruktury oraz zwiększenie efektywności i bezpieczeństwa transportu oraz ograniczenie jego wpływu na środowisko, przyczyniając się jednocześnie do rozwoju zrównoważonej mobilności na rzecz obywateli i gospodarki;
 2. podkreśla pozytywny wpływ inteligentnych systemów transportowych (ang. Intelligent Transport System - ITS) wywierany na zrównoważony rozwój w zakresie podnoszenia wydajności gospodarczej wszystkich regionów, w tym obszarów miejskich, poprzez określanie warunków wzajemnego dostępu, rozszerzanie zakresu działalności handlu lokalnego i międzyregionalnego, rozwijanie rynku wewnętrznego Unii Europejskiej i zwiększanie poziomu zatrudnienia związanego z poszczególnymi rodzajami działalności uzależnionymi od wprowadzenia ITS;
 3. uważa, że ITS mogą poprawić warunki życia obywateli europejskich, szczególnie tych mieszkających na obszarach miejskich, jak również przyczynią się do zwiększonego bezpieczeństwa na drogach, do ograniczenia emisji substancji szkodliwych i zanieczyszczenia środowiska, do podniesienia skuteczności środków transportu, poprawy dostępności w regionach peryferyjnych oraz do kontynuacji realizacji celu priorytetowego, jakim jest zmniejszenie natężenia ruchu;
 4. ubolewa nad opóźnieniem w pracach nad wprowadzeniem wspólnych ram wdrażania ITS w UE oraz nad brakiem skoordynowanego wprowadzania ITS w zgodzie ze szczegółowymi celami, co jest spowodowane głównie barierami dla interoperacyjności, brakiem skutecznej współpracy wszystkich podmiotów oraz nierozstrzygniętymi kwestiami dotyczącymi prywatności danych i odpowiedzialności;
 5. z zadowoleniem przyjmuje plan działania Komisji dotyczący ITS („plan działania”) jako wspólne ramy działań i programów z wyraźnie określonymi terminami osiągnięcia wyników;
 6. wyraża głębokie przekonanie, że należy ustanowić instrument promujący zastosowanie ITS w polityce transportowej; wspiera instrument legislacyjny służący opracowaniu ram wdrożenia ITS i zwraca się do Komisji, by lepiej informowała o obecnej sytuacji w zakresie działań, finansowania i programowania planu działania w celu dopilnowania, by w dyrektywie ustanawiającej ramy wdrażania ITS zawarto konkretny zestaw działań wraz z terminami ich realizacji;
 7. zdaje sobie sprawę z ograniczonej wysokości wspólnotowej pomocy finansowej przyznanej (w 2008 r.) na działanie EasyWay, które jest przedsięwzięciem na rzecz ogólnoeuropejskiego wdrożenia ITS w głównych korytarzach drogowych transeuropejskiej sieci transportowych (TERN) w 21 państwach członkowskich UE, kierowanym przez 21 krajowych władz i organów odpowiedzialnych za drogi wraz ze stowarzyszonymi partnerami będącymi interesariuszami wywodzącymi się z sektora publicznego i prywatnego;

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

Kwestie horyzontalne

8. zwraca uwagę, że ITS powinny zostać wdrożone w odniesieniu do wszystkich środków transportu oraz wszystkich podróży w Europie, w ramach podejścia skoordynowanego z zastosowaniami Galileo; zdecydowanie wspiera niezwłoczne ich wdrożenie w celu zwiększenia intermodalności pomiędzy sektorem publicznym a prywatnym oraz w transporcie publicznym, poprzez poprawę ogólnej informacji i lepsze zarządzanie przepustowością;
9. wzywa Komisję i państwa członkowskie do zajęcia się kwestią odpowiedzialności, która stanowi główną barierę dla sprawnego i spójnego rozwoju ITS w Europie;
10. jest zdania, że interoperacyjność w rozwoju ITS ma nadrzędne znaczenie dla osiągnięcia spójnego i skutecznego wdrożenia ITS w Europie; podkreśla, że w przypadku inwestycji w TERN (budowa lub utrzymanie dróg) należy podjąć starania o dostosowanie do koniecznego wdrożenia usług ITS;
11. zwraca się do Komisji, żeby – skoro na europejskim rynku ITS istnieje znacząca oferta – ustanowiła specyfikacje dla najniższego poziomu aplikacji i usług ITS, który zdołają osiągnąć wszystkie państwa członkowskie i który jest konieczny dla skutecznego opracowania, wdrożenia i działania ITS;
12. jest zdania, że należy koniecznie sporządzić ocenę popytu rynkowego, która oszacuje rzeczywiste potrzeby poza ustalonym najniższym poziomem aplikacji i usług ITS, jak również wzmocnić aspekty ITS związane z rynkiem wewnętrznym poprzez standaryzację i stosowne ramy regulacyjne;
13. podkreśla znaczenie transgranicznej współpracy na granicach zewnętrznych UE zarówno w dziedzinie technicznej, jak i administracyjnej, ponieważ współpraca ta ma duże znaczenie dla skutecznego wprowadzenia ITS w UE;

Optymalne wykorzystanie danych dotyczących dróg, ruchu drogowego i podróży (działanie nr 1)

14. podkreśla konieczność zapewnienia niezbędnego zasobu danych i informacji w następujących pięciu podstawowych obszarach, jako minimum potrzebne do skutecznego wdrożenia ITS: informacje o ruchu drogowym i podróżach w czasie rzeczywistym; dane o sieci drogowej; dane publiczne do map cyfrowych; dane dla usług w zakresie dostarczania minimum powszechnie dostępnych informacji o ruchu oraz systemów planowania podróży multimodalnych „od drzwi do drzwi”;
15. apeluje, aby usługi w zakresie dostarczania minimum powszechnie dostępnych informacji o ruchu obejmowały sieci transeuropejskie (TEN-T);
16. podkreśla, że do przyjęcia i wprowadzenia ITS na dużą skalę konieczne jest uwzględnienie informacji o ruchu i harmonogramie ustalonym dla różnych środków transportu;
17. podkreśla znaczenie dostarczania podróżnym i udostępniania w infrastrukturze informacji w czasie rzeczywistym oraz znaczenie zapewnienia większej dokładności, wiarygodności i jednorodności takich informacji, przy poszanowaniu europejskiego zróżnicowania (geograficznego, kulturowego i językowego) oraz zapewnieniu ciągłości geograficznej;
18. jest zdania, że dla rozwoju ITS istotne znaczenie ma zagwarantowanie dostępu sektora prywatnego do danych o drogach, ruchu drogowym i podróżach, z poszanowaniem prywatności i uwzględnieniem kwestii praw własności intelektualnej;

Ciągłość usług ITS w zakresie zarządzania ruchem drogowym i transportem towarowym w europejskich korytarzach transportowych i aglomeracjach miejskich (działanie nr 2)

19. jest zdania, że należy niezbędnie zapewnić zharmonizowane, interoperacyjne i wiarygodne ITS, nie naruszając swobody wyboru ITS przez użytkowników;

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

20. apeluje do Komisji i państw członkowskich o skoordynowanie i połączenie ITS z inicjatywami UE w zakresie mobilności na rzecz bardziej skutecznej mobilności w transporcie i płynności zarządzania oraz ograniczenia zatorów na drogach, w korytarzach TEN-T, w korytarzach transportu towarowego i aglomeracjach miejskich;

21. jest zdania, że niezbędna jest współpraca transgraniczna oraz rozwój programów wspomagających skuteczne wprowadzenie i wdrożenie ITS, takich jak projekt EasyWay;

22. apeluje do Komisji o określenie informacji priorytetowych, norm dla urządzeń transportowych i pojazdów, aby przyspieszyć wdrożenie ITS, jak też o wskazanie środków promujących większą harmonizację infrastruktury autostrad;

23. jest zdania, że ocena kosztów ekonomicznych na jeden pojazd oraz kosztów dla infrastruktury wynikających z wdrożenia ITS musi być oparta na analizie kosztów i korzyści obejmującej wszystkie koszty powiązane (ekonomiczne, społeczne i środowiskowe);

ITS w służbie mobilności wewnątrzmięskiej (działanie nr 2a)

24. opowiada się za opracowaniem procedur i systemów informowania użytkowników o dostępnych miejskich środkach lokomocji oraz o stanie ich sieci, w szczególności z wykorzystaniem technologii GSM;

25. zaleca, żeby w większym stopniu prowadzono badania nad systemami taryf zintegrowanych między właściwymi organami tego samego regionu, a w szczególności nad procesami technicznymi;

26. zachęca do opracowania intermodalnych technologii, które umożliwią osobom o ograniczonej sprawności ruchowej lepszy dostęp do środków transportu i wewnątrzmięskiej mobilności;

Bezpieczeństwo ruchu drogowego (działanie nr 3)

27. apeluje do Komisji i państw członkowskich o przygotowanie się do zharmonizowanego wdrożenia i zintegrowania aplikacji eCall we wszystkich państwach UE do roku 2010, jak tylko zostaną zakończone testy normalizacyjne;

28. jest zdania, że aplikacje i wdrożenie ITS powinny:

- promować zaawansowane systemy wspomagania kierowców (ADAS), mające wystarczający potencjał, by zwiększyć bezpieczeństwo na drogach, takie jak elektroniczna kontrola stabilności (ESC) a także eCall – a tylko te dwa systemy, gdyby zostały w pełni wdrożone, mogłyby ograniczyć liczbę ofiar śmiertelnych w UE nawet o 6 500 rocznie;
- zwiększać bezpieczeństwo na drogach dzięki zapobieganiu nadmiernej prędkości, prowadzeniu pojazdów pod wpływem alkoholu i jeździe bez zapiętych pasów bezpieczeństwa
- poprawić warunki higieny i bezpieczeństwa przez promowanie korzystania z odpowiednich i bezpiecznych parkingów, dostarczanie kierowcom pojazdów ciężarowych odpowiednich usług i korzystanie z portalu truckinform⁽¹⁾ oraz
- poprawa ochrony kierowców i ładunku w transporcie towarów przed kradzieżą, rozbojem i uprowadzeniem, a jednocześnie przeciwdziałanie zorganizowanej przestępczości, w szczególności na obszarach przygranicznych i w międzynarodowym transporcie towarów obejmującym kraje trzecie;

29. nalega na Komisję, żeby kontynuowała proces obniżania kosztów komunikacyjnych, tak aby wyposażenie komunikacyjne i informacyjne oparte na telekomunikacji można było wykorzystać w większym stopniu;

⁽¹⁾ www.truckinform.eu

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

30. z zadowoleniem przyjmuje zaproponowaną inicjatywę e-Freight i nalega na Komisję, żeby wprowadziła zasadę „inteligentnego towaru”, żeby osiągnąć multimodalne podejście do usług ITS w transporcie towarów, skupione na ładunkach niebezpiecznych;
31. wzywa Komisję i państwa członkowskie, żeby w tym samym stopniu uwzględniły pasażerów i towary, tak aby uniknąć dyskryminacji transportu pasażerów, co szczególnie szkodzi mobilności osób;
32. popiera stworzenie odpowiednich ram prawnych dotyczących interakcji człowieka z urządzeniami (HMI) i innych protokołów ITS oraz podkreśla konieczność zajęcia się kwestiami odpowiedzialności;
33. apeluje do Komisji, aby zajęła się problemem szczególnie zagrożonych użytkowników transportu, do których należą osoby o ograniczonej mobilności, oraz o rozszerzenie tych działań o wspieranie wdrożenia systemów ADAS i innych systemów, jak ITS i HMI, w odniesieniu do pojazdów dwukołowych w ramach poddziałań zaproponowanych w planie działania;
34. zwraca się do Komisji, żeby w pełni wykorzystała możliwości ITS w odniesieniu do prewencyjnych środków zapobiegania smogowi i wysokiej koncentracji ozonu oraz zmniejszenia emisji hałasu, cząstek stałych, NO_x i CO₂;

Integracja pojazdów z infrastrukturą transportową (działanie nr 4)

35. podkreśla znaczenie zdefiniowania architektury wspólnej platformy służącej do stosowania znormalizowanych interfejsów i protokołów, które ułatwiałyby korzystanie z ITS, systemów współpracujących i specyfikacji na linii infrastruktura-infrastruktura (I2I), pojazd-infrastruktura (V2I) oraz pojazd-pojazd (V2V);
36. apeluje do Komisji o wdrożenie mapy drogowej w odniesieniu do ITS, obejmującej wspólne platformy aplikacji ITS i ich wdrażania oraz obejmującej udział sektora prywatnego i publicznego, a także apeluje o ustanowienie odpowiednich ram dla rozwiązywania kwestii odpowiedzialności związanej z ITS;
37. zauważa, że powinno się zachęcać do odbywania szkoleń w zakresie aplikacji ITS, aby zwiększyć umiejętności użytkowników w dziedzinie transportu i ułatwić interakcję człowieka z urządzeniami;
38. apeluje do Komisji i państw członkowskich o zapewnienie otwartego forum wymiany informacji i zajmowania się problemami dotyczącymi ITS;

Bezpieczeństwo i ochrona danych oraz odnośne kwestie odpowiedzialności (działanie nr 5)

39. podkreśla konieczność poszanowania prywatności i uważa, że kwestia bezpieczeństwa i ochrony danych powinna zostać wzięta pod uwagę już na początkowych etapach opracowywania projektu ITS przy określaniu struktury i środków wykonawczych („privacy by design”);
40. zwraca się do wszystkich stron zaangażowanych w aplikacje ITS o zachowanie zgodności z dyrektywami WE w sprawie ochrony danych osobowych i prywatności łączności elektronicznej (dyrektywy 95/46/WE⁽¹⁾ i 2002/58/WE⁽²⁾) oraz apeluje do Komisji o zagwarantowanie odpowiedniego wykorzystywania danych w aplikacjach ITS i podczas ich wdrażania;
41. jest zdania, że stosowanie anonimowych danych w ramach aplikacji ITS jest niezbędne do rozwiązania problemu niezakłóconego wdrażania ITS i jednoczesnego zapewnienia prywatności i zgodności z ramami prawnymi WE w zakresie ochrony danych;

Współpraca i koordynacja europejskich ITS (działanie nr 6)

42. apeluje do Komisji i państw członkowskich o wypracowanie silnego przywództwa i rzeczywistego zarządzania, umożliwiających wprowadzenie w Europie inteligentnych systemów transportowych;

⁽¹⁾ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

⁽²⁾ Dz.U. L 201 z 31.7.2002, s. 37.

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

43. zachęca do wsparcia dla opracowania krajowych i europejskich systemów planowania podróży multimodalnych „od drzwi do drzwi”, przy należyтым uwzględnieniu alternatywnych rozwiązań w transporcie publicznym, oraz do ich wzajemnego powiązania w całej Europie;
44. wzywa Komisję do lepszego wykorzystywania możliwości UE dostępnych dzięki programom EGNOS i Galileo globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS) oraz do zwiększania wzajemnych połączeń multimodalnych;
45. podkreśla, że technologie te należy zastosować w taki sposób, żeby uniknąć niezgodności między rodzajami transportu, oraz że powinna istnieć swoboda wyboru jednej z tych technologii;
46. zwraca się do Komisji i do państw członkowskich o wzięcie pod uwagę faktu, iż ITS muszą aktywnie włączyć się w procesy planowania i realizacji prowadzone przez władze lokalne, regionalne i zainteresowane strony działające na terytorium europejskim;
47. podkreśla znaczenie partnerstw publiczno - prywatnych („ppp”) we wdrażaniu ITS, zwraca się do KE i do państw członkowskich o podjęcie aktywnych działań promujących i ułatwiających stosowanie ppp;
48. apeluje do Komisji o przedstawienie pełnego uzasadnienia finansowania planu działania oraz jego programowania, a także apeluje do Rady o zapewnienie finansowania w wystarczającej wysokości;
49. zaleca państwom członkowskim, żeby w związku ze śródrokresowym przeglądem wykorzystania środków z funduszy strukturalnych zajęły się kwestiami wewnątrzmięskiej mobilności i ograniczeniem zatorów za pomocą ITS oraz zamieściły je w wykazie priorytetów na lata 2010–2013;
50. wskazuje na konieczność lepszego określenia i docenienia znacznego potencjału obszarów miejskich i podkreśla rolę, jaką mogą odegrać obszary wiejskie i peryferyjne dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju i realizacji celów średnio- i długoterminowych;
51. uważa za niezwykle ważne wdrożenie sieci inteligentnego systemu transportowego na obszarach o wysokim potencjale turystycznym w celu usprawnienia ruchu, ograniczenia liczby wypadków i zwiększenia bezpieczeństwa; uważa, że inteligentne systemy transportowe (ITS) przyczyniają się do rozwoju gospodarczego regionów, w tym regionów peryferyjnych;
52. podkreśla znaczenie współpracy międzyregionalnej, transgranicznej i ponadnarodowej na rzecz rozwijania i wprowadzania ITS i wzywa KE do zbudowania ogólnodostępnego, we wszystkich językach UE, systemu wymiany dobrych praktyk, a państwa członkowskie wzywa do wymiany najlepszych praktyk między regionami w podwójnym celu osiągnięcia transferu wiedzy w sektorze ITS i uniknięcia rozproszenia wewnątrz systemu.
- *
- * *
53. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji oraz rządóm i parlamentóm państw członkowskich.
-