

Četrtek, 23. aprila 2009

30. predlaga, da se velik del sredstev, odobrenih z načrtom za oživitev evropskega gospodarstva, nameni naložbam in projektom v zvezi z mestnim in javnim prometom, ki že potekajo ter ki jih je mogoče nemudoma financirati in zaključiti do 31. decembra 2009;

31. ugotavlja, da imajo v okviru evropskega načrta za oživitev gospodarstva prednost sredstva strukturnih skladov za trajnostne infrastrukturne projekte; izrecno poziva države članice in regije, naj precejšen delež teh sredstev namenijo za podnebju prijazen mestni promet;

32. poziva Komisijo, naj se seznaní s predlogi iz te resolucije ter z željo Parlamenta, da prevzame pobudo na tem področju, s čimer bi se omogočila čimprejšnja priprava akcijskega načrta;

*

* *

33. naroči svojemu predsedniku, naj to resolucijo posreduje Svetu in Komisiji ter vladam in parlamentom držav članic.

Aksijski načrt za inteligentne prometne sisteme

P6_TA(2009)0308

Resolucija Evropskega parlamenta z dne 23. aprila 2009 o akcijskem načrtu za inteligentne prometne sisteme (2008/2216(INI))

(2010/C 184 E/10)

Evropski parlament,

- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 16. decembra 2008 z naslovom „Aksijski načrt za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v Evropi“ (KOM(2008)0886),
- ob upoštevanju predloga direktive Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi okvira za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in vmesnike do drugih vrst prevoza (KOM(2008)0887),
- ob upoštevanju bele knjige Komisije z dne 12. septembra 2001 z naslovom „Evropska prometna politika za leto 2010: čas za odločitev“ (KOM(2001)0370),
- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 8. julija 2008 z naslovom „Okolju prijaznejši promet“ (KOM(2008)0433),
- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 8. julija 2008 z naslovom „Strategija za izvajanje interiorizacije zunanjih stroškov“ (KOM(2008)0435),
- ob upoštevanju zelene knjige Komisije z dne 25. septembra 2007 z naslovom „Za novo kulturo mobilnosti v mestih“ (KOM(2007)0551),
- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 22. junija 2006 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 dne 17. septembra 2007 z naslovom „Na poti k varnejši, čistejši in učinkovitejši vseevropski mobilnosti: prvo poročilo o pobudi Inteligentni avtomobil“ (KOM(2007)0541),

Četrtek, 23. aprila 2009

- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 7. februarja 2007 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 z dne 15. februarja 2006 o pobudi Inteligentni avtomobil: „Ozaveščanje o IKT za pametnejša, varnejša in čistejša vozila“ (KOM(2006)0059),
- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 28. junija 2006 z naslovom „Logistika tovarnega prometa v Evropi – ključ do trajnostne mobilnosti“ (KOM(2006)0336),
- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 18. oktobra 2007 z naslovom „Akcijski načrt za logistiko tovarnega prometa“ (KOM(2007)0607),
- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 11. januarja 2006 z naslovom „O tematski strategiji za urbano okolje“ (KOM(2005)0718),
- ob upoštevanju predlogov in smernic Komisije ter stališč Evropskega parlamenta o strukturnih in kohezijskih skladih ter o sedmem okvirnem programu za raziskave,
- ob upoštevanju svojega stališča z dne 22. oktobra 2008 o spremenjenem predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spodbujanju čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz ⁽¹⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 20. februarja 2008 o prispevku k pomladanskemu vrhu Evropskega sveta 2008 o lizbonski strategiji ⁽²⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 11. marca 2008 o evropski trajnostni prometni politiki ob upoštevanju evropskih energetske in okoljske politik ⁽³⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 15. januarja 2008 z naslovom „CARS 21: Konkurenčen ureditveni okvir za avtomobilsko industrijo“ ⁽⁴⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 19. junija 2008 z naslovom „Na poti k varnejši, čistejši in učinkovitejši vseevropski mobilnosti: prvo poročilo o pobudi Inteligentni avtomobil“ ⁽⁵⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 12. julija 2007 o sporočilu „Naj Evropa ostane v gibanju – Trajnostna mobilnost za našo celino“ ⁽⁶⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 5. septembra 2007 o logistiki tovarnega prometa v Evropi – ključ do trajnostne mobilnosti ⁽⁷⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 18. januarja 2007 o Evropskem akcijskem programu za varnost v cestnem prometu – vmesni pregled ⁽⁸⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 26. septembra 2006 o tematski strategiji za urbano okolje ⁽⁹⁾,

⁽¹⁾ Sprejeta besedila, P6_TA(2008)0509.

⁽²⁾ Sprejeta besedila, P6_TA(2008)0057.

⁽³⁾ Sprejeta besedila, P6_TA(2008)0087.

⁽⁴⁾ UL C 41 E, 19.2.2009, str. 1.

⁽⁵⁾ Sprejeta besedila, P6_TA(2008)0311.

⁽⁶⁾ UL C 175 E, 10.7.2008, str. 556.

⁽⁷⁾ UL C 187 E, 24.7.2008, str. 154.

⁽⁸⁾ UL C 244 E, 18.10.2007, str. 220.

⁽⁹⁾ UL C 306 E, 15.12.2006, str. 182.

Četrtek, 23. aprila 2009

- ob upoštevanju člena 45 svojega Poslovnika,
 - ob upoštevanju poročila Odbora za promet in turizem ter mnenja Odbora za regionalni razvoj (A6-0227/2009),
- A. ker so inteligentni prometni sistemi napredne aplikacije, ki uporabljajo informacijske in komunikacijske tehnologije za promet in zagotavljanje inovativnih storitev pri načinih prevoza in upravljanja prometa,
- B. ker imajo inteligentni prometni sistemi velik potencial za učinkovitejšo uporabo vseh načinov prevoza, ki lahko izpolnijo potrebe in izzive evropske prometne politike,
- C. ker zastoji v cestnem prometu prizadenejo 10 % cestnega omrežja in letni stroški znašajo 1 % BDP EU ter je število smrtnih žrtev na cestah še vedno 42 953 (2006), kar je bistveno več kot je vmesni cilj, da se to število zmanjša na 25 000 do leta 2010, in ker je cestni promet odgovoren za 72 % vseh emisij CO₂, povezanih s prometom, medtem ko je 40 % emisij CO₂ iz cestnega prometa v Evropi posledica prometa v mestih,
- D. ker so se inteligentni prometni sistemi izkazali kot nujni za zmanjševanje porabe energije in za okolju prijaznejši promet,
- E. ker so bile inteligentne aplikacije razvite za različne načine prometa, kot so železniški promet (ERTMS in TAF-TSI), pomorski promet in promet po celinskih plovnih poteh (LRITS, SafeSeaNet, VTMS, RIS), zračni promet (SESAR) in kopenski promet, npr. prevoz živine,
1. poudarja, da so inteligentni prometni sistemi bistven instrument za učinkovito uporabo obstoječe infrastrukture in za doseganje večje učinkovitosti, varnosti in okoljske čistosti prometa, torej prispevajo k razvoju trajnostne mobilnosti za državljane in gospodarstvo;
 2. poudarja pozitiven učinek, ki ga imajo inteligentni transportni sistemi na trajnostni razvoj, saj izboljšujejo gospodarsko uspešnost vseh regij, tudi urbanih območij, določajo pogoje vzajemne dostopnosti, povečujejo lokalno in medregijsko trgovinsko dejavnost, razvijajo notranji trg Evropske unije ter zaposlenost, povezano z dejavnostmi, ki so odvisne od izvajanja inteligentnih transportnih sistemov;
 3. meni, da lahko inteligentni prometni sistemi izboljšajo življenjske pogoje evropskih državljanov, zlasti tistih, ki živijo na urbanih območjih, doprinesejo k večji varnosti na cestah, zmanjšajo izpuste škodljivih snovi in onesnaževanje okolja, povečajo učinkovitost prevoza, izboljšajo dostopnost obrobni območij in zmanjšujejo prometne zastoje;
 4. obžaluje zamudo pri oblikovanju skupnega okvira za izvajanje inteligentnih prometnih sistemov v EU in pomanjkanje usklajenega uvajanja teh sistemov s posebnimi cilji, predvsem zaradi ovir pri medobratovalnosti, odsotnosti učinkovitega sodelovanja vseh akterjev ter nerešenih vprašanj glede zasebnosti podatkov in odgovornosti;
 5. pozdravlja akcijski načrt Komisije za inteligentne prometne sisteme („akcijski načrt“) kot skupni okvir za ukrepe in programe z jasnimi roki za doseganje rezultatov;
 6. trdno je prepričan, da je treba vzpostaviti instrument, ki bo spodbujal uporabo inteligentnih prometnih sistemov v prometni politiki; podpira zakonodajni instrument za določitev okvira za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov in zahteva, da Komisija zagotovi boljše informacije o trenutnih razmerah, kar zadeva ukrepanje, financiranje in programiranje akcijskega načrta, da se zagotovi oblikovanje jasnega niza ukrepov s časovnimi roki v direktivi, ki določa okvir za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov;
 7. je seznanjen z omejeno finančno pomočjo Skupnosti (v letu 2008) za ukrep *EasyWay*, pri katerem gre za projekt vseevropske uvedbe inteligentnih prometnih sistemov na koridorjih vseevropskega cestnega omrežja (TERN) v 21 državah članicah EU, ki ga vodijo nacionalni cestno prometni organi in upravljalci cest s pridruženimi partnerji iz javnih in zasebnih zainteresiranih strani;

Četrtek, 23. aprila 2009

Horizontalna vprašanja

8. poudarja, da bi bilo treba inteligentne prometne sisteme uvesti v vseh načinih prometa in za vse potnike v Evropi s pristopom, ki je usklajen z aplikacijami Galileo; odločno podpira takojšnjo uvedbo sistemov, da se okrepi intermodalnost med javnim in zasebnim sektorjem ter v javnem prevozu, in sicer z izboljšanjem celovitih informacij in povečanjem upravljanja zmogljivosti;

9. poziva Komisijo in države članice, naj obravnavajo vprašanje odgovornosti, ki predstavlja veliko oviro za nemoten in usklajen razvoj inteligentnih prometnih sistemov v Evropi;

10. meni, da je medobratovalnost pri razvoju inteligentnih prometnih sistemov izjemno pomembna za usklajeno in učinkovito uvedbo teh sistemov v Evropi; poudarja, da si je glede naložb v vseevropsko cestno omrežje (izgradnja in vzdrževanje) treba prizadevati za nujno uvedbo storitev inteligentnih prometnih sistemov;

11. ker na evropskem trgu inteligentnih prometnih sistemov obstaja že velika ponudba, poziva Komisijo, naj opredeli specifikacije za najnižjo raven aplikacij in storitev inteligentnih prometnih sistemov, ki jo lahko dosežejo vse države članice in je potrebna za učinkovito uvedbo, izvajanje in delovanje teh sistemov;

12. meni, da je treba pripraviti oceno povpraševanja na trgu, s katero bi ugotovili, kakšne so resnične potrebe ne glede na najnižjo določeno raven za aplikacije in storitve inteligentnih prometnih sistemov, ter krepiti vidike inteligentnih prometnih sistemov, povezane z notranjim trgov, in sicer s standardizacijo in ustreznim regulativnim okvirom;

13. poudarja pomen čezmejnega sodelovanja na zunanjih mejah EU, tako na tehnični kot upravni ravni, ki je bistveno za učinkovito izvajanje inteligentnih prometnih sistemov v EU;

Optimalna uporaba cestnih, prometnih in potovalnih podatkov (ukrep št. 1)

14. poudarja, da je treba kot minimalni pogoj za učinkovito uvedbo inteligentnih prometnih sistemov zagotoviti kritično maso podatkov in informacij na naslednjih petih temeljnih področjih: podatki o prometu in potovanjih v realnem času; podatki o cestnem omrežju; javni podatki za digitalne zemljevide; podatki za minimalne univerzalne storitve obveščanja o prometu in večmodalne načrtovalce poti „od vrat do vrat“;

15. poziva k uvedbi minimalnih univerzalnih storitev obveščanja o prometu, ki pokrivajo vseevropsko omrežje (TEN-T);

16. poudarja, da je za obsežno sprejetje in izvajanje inteligentnih prometnih sistemov treba upoštevati informacije o prevoznih storitvah in časovne razporede različnih načinov prevoza;

17. poudarja pomen zagotavljanja podatkov v realnem času za potnike, tudi kar zadeva infrastrukturo, in pa da so ti podatki natančnejši, zanesljivejši in enotnejši, pri čemer se upoštevajo posebnosti Evrope (geografske, kulturne in jezikovne) ter zagotavlja geografska kontinuiteta;

18. meni, da je za razvoj inteligentnih prometnih sistemov bistvenega pomena zagotoviti dostop zasebnega sektorja do podatkov o cestah, prometu in potovanjih ob hkratnem spoštovanju zasebnosti in z rešitvijo vprašanja pravic intelektualne lastnine;

Kontinuiteta storitev inteligentnih prometnih sistemov za upravljanje prometa in tovora na evropskih prometnih koridorjih in v somestjih (ukrep št. 2)

19. meni, da je bistvenega pomena zagotoviti usklajene, medobratovalne in zanesljive inteligentne prometne sisteme ob tem, da uporabniki ohranijo svobodo izbire kar zadeva inteligentne prometne sisteme;

Četrtek, 23. aprila 2009

20. poziva Komisijo in države članice, naj uskladijo in povežejo inteligentne prometne sisteme s pobudami EU za mobilnost v mestih za učinkovitejšo prometno mobilnost in upravljanje pretočnosti ter zmanjšanje zastojev na cestah, vseevropskih prometnih koridorjih, tovornih koridorjih in v somestjih;

21. meni, da sta potrebna čezmejno sodelovanje in razvoj programov za učinkovito uvajanje in izvajanje inteligentnih prometnih sistemov, kot je projekt EasyWay;

22. poziva Komisijo, naj opredeli prednostne informacije, prometno opremo in standarde vozil za napredek pri uvedbi inteligentnih prometnih sistemov ter ukrepe, ki spodbujajo bolj usklajeno avtocestno infrastrukturo;

23. meni, da je bistvenega pomena, da ocena gospodarskih stroškov na vozilo ter infrastruktura, ki izhaja iz uvedbe inteligentnih prometnih sistemov, temeljita na analizi stroškov in koristi, ki zajema vse stroške, ki so povezani s tem (gospodarske, družbene in okoljske);

Inteligentni prometni sistemi za mobilnost v mestih (ukrep št. 2a)

24. zagovarja razvoj postopkov in sistemov za obveščanje uporabnikov glede razpoložljivih storitev mestnega prevoza in stanjem ustreznih omrežij, na primer z uporabo tehnologije GSM;

25. poziva k raziskavam glede integracije tarifnega sistema, ki bi jih usklajevali pristojni organi določene regije, zlasti glede tehničnih vidikov;

26. spodbuja razvoj intermodalnih tehnologij, ki osebam z omejeno mobilnostjo omogočajo boljši dostop do prevoza in mobilnosti v mestih;

Varnost in zanesljivost cest (ukrep št. 3)

27. poziva Komisijo in države članice, naj se pripravijo na usklajeno uvedbo in vključitev aplikacije eCall v vseh državah članicah EU do leta 2010, takoj ko bodo dokončani testi standardizacije;

28. meni, da bi morale aplikacije in uvedba inteligentnih prometnih sistemov:

— podpirati napredne sisteme podpore pri vožnji (ang. *Advance Driving Assistance Systems – ADAS*), ki imajo dovolj velik potencial za izboljšanje varnosti na cestah, kot sta elektronski nadzor stabilnosti (ESC) in eCall, ki bi sam lahko rešil do 6 500 življenj na leto v EU, če bi se uvedel v celoti;

— okrepiti varnost na cestah s preprečevanjem prekoračitev dovoljene hitrosti, vožnje pod vplivom alkohola in vožnje brez uporabe varnostnega pasu;

— izboljšati zdravstvene in varnostne pogoje, tako da se podpira uporaba dostojnih in varnih parkirišč z zagotavljanjem ustreznih storitev za voznike tovornih vozil prek portala truckinform⁽¹⁾, in

— boljše zavarovati voznike in tovor v tovornem prometu pred krajo, ropi in ugrabitvami ter se tako boriti proti organiziranemu kriminalu, zlasti na čezmejnih območjih in v mednarodnem tovornem prometu v tretjih državah;

29. poziva Komisijo, naj si še naprej prizadeva za zmanjšanje komunikacijskih stroškov, da bi komunikacijsko in informacijsko opremo, ki temelji na telekomunikacijski podpori, lahko uporabili na bolj celovit način;

⁽¹⁾ www.truckinform.eu

Četrtek, 23. aprila 2009

30. pozdravlja pobudo „e-tovornega prometa“ (eFreight) in Komisijo poziva, naj uvede koncept „inteligentnega tovora“, da bi naredili prvi korak k večmodalnim storitvam inteligentnih prometnih sistemov za tovor, s poudarkom na nevarnem tovoru;
31. poziva Komisijo in države članice, naj enako pozornost namenijo tako potnikom kot tovoru, da bi ne prišlo do zapostavljanja potniškega prometa, kar je zelo škodljivo za mobilnost oseb;
32. zagovarja ustrezen regulativni okvir, kar zadeva vmesnik človek–stroj (HMI) in druge protokole inteligentnih prometnih sistemov, ter poudarja potrebo po rešitvi vprašanj odgovornosti;
33. poziva Komisijo, naj obravnava vprašanje ranljivih uporabnikov prevoza, vključno z osebami z omejeno mobilnostjo, ter naj razširi ukrepe za spodbujanje uvajanja naprednih sistemov podpore pri vožnji in drugih tovrstnih sistemov, kot so inteligentni prometni sistemi in vmesniki človek–stroj, na dvokolesnike v okviru podukrepov, predlaganih v akcijskem načrtu;
34. poziva Komisijo, naj pri preventivnih ukrepih za preprečevanje smoga in visokih koncentracij ozona ter zmanjšanje ravni hrupa in emisij drobnih delcev, NO_x in CO₂ v celoti izkoristi potencial inteligentnih prometnih sistemov;

Vključevanje vozil v prometno infrastrukturo (ukrep št. 4)

35. poudarja pomen opredelitve skupne zasnove platform za standardizirane vmesnike in protokole, ki bi olajšali uporabo inteligentnih prometnih sistemov, ter sistemov in specifikacij za komuniciranje med infrastrukturami (I2I), med vozili in infrastrukturo (V2I) ter med vozili (V2V);
36. poziva Komisijo, naj izvaja časovni načrt za inteligentne prometne sisteme s skupnimi platformami za aplikacije in uvedbo inteligentnih prometnih sistemov ter s sodelovanjem zasebnih in javnih sektorjev ter naj oblikuje ustrezen okvir za reševanje vprašanj odgovornosti glede inteligentnih prometnih sistemov;
37. ugotavlja, da bi bilo treba spodbujati usposabljanje na področju aplikacij inteligentnih prometnih sistemov, da bi povečali zmogljivosti uporabnikov na področju prometa ter olajšali komunikacijo človek–stroj;
38. poziva Komisijo in države članice, naj zagotovijo odprt forum za izmenjavo informacij in obravnavanje vprašanj o inteligentnih prometnih sistemih;

Varstvo in zaščita podatkov ter vprašanja v zvezi z odgovornostjo (ukrep št. 5)

39. poudarja, da je treba spoštovati zasebnost, in meni, da je treba že v zgodnjih fazah razvoja zasnove inteligentnih prometnih sistemov spoštovati zasebnost ter vidike varstva in zaščite podatkov ter jih upoštevati, ko se opredeljujejo zasnova in izvedbeni ukrepi (*privacy by design*);
40. poziva vse strani, ki sodelujejo pri aplikacijah inteligentnih prometnih sistemov, naj izpolnjujejo direktive ES o varstvu osebnih podatkov in zasebnosti na področju komunikacij (direktivi 95/46/EC ⁽¹⁾ in 2002/58/EC ⁽²⁾), in poziva Komisijo, naj zagotovi ustrezno uporabo podatkov v okviru aplikacij in uvajanja inteligentnih prometnih sistemov;
41. meni, da je uporaba anonimnih podatkov v aplikacijah inteligentnih prometnih sistemov nujna za nemoteno uvedbo teh sistemov, pri čemer se zagotavlja zasebnost in izpolnjevanje pravnega okvira ES na področju varstva podatkov;

Evropsko sodelovanje in usklajevanje na področju inteligentnih prometnih sistemov (ukrep št. 6)

42. poziva Komisijo in države članice, naj razvijejo odločno vodstvo in resnično upravljanje za uvedbo inteligentnih prometnih sistemov v Evropi;

⁽¹⁾ UL L 281, 23.11.1995, str. 31.

⁽²⁾ UL L 201, 31.7.2002, str. 37.

Četrtek, 23. aprila 2009

43. podpira spodbujanje razvoja nacionalnih in evropskih sistemov načrtovanja večmodalnih potovanj od vrat do vrat (ob primernem upoštevanju obstoječih alternativ v javnem prevozu) in njihovem medsebojnem povezovanju po Evropi;
44. poziva Komisijo, naj bolje uporabi zmogljivosti EU iz programov sistema za globalno satelitsko navigacijo (GNSS) EGNOS in Galileo ter okrepi večmodalno medsebojno povezanost;
45. poudarja, da bi te tehnologije morali uporabljati tako, da bi se izognili nezdružljivosti med načini prevoza, poleg tega pa bi morali imeti prosto izbiro glede njihove uporabe;
46. poziva Komisijo in države članice, naj razmislijo o tem, da morajo biti v proces načrtovanja in uresničevanja ITS aktivno vključene lokalne in regionalne oblasti ter zainteresirane strani, ki delujejo na evropskem ozemlju;
47. poudarja pomen partnerstev med javnim in zasebnim sektorjem pri izvajanju ITS ter Komisijo in države članice poziva k ukrepom za promocijo in pospeševanje njihove uporabe;
48. poziva Komisijo, naj zagotovi celovito pojasnilo o financiranju in programiranju akcijskega načrta, Svet pa poziva, naj zagotovi zadostna sredstva;
49. poziva države članice, naj pri vmesnem pregledu uporabe strukturnih skladov ocenijo mobilnost v mestih in zmanjšanje cestnih zastojev, ki jih je mogoče doseči z inteligentnimi prometnimi sistemi, ter jih uvrstijo med prednostne naloge za obdobje 2010–2013;
50. poudarja, da je treba bolje opredeliti in ovrednotiti pomembni potencial urbanih območij, in poudarja vlogo, ki jo lahko pri doseganju uravnoteženega razvoja ter srednje- in dolgoročnih ciljev odigrajo podeželska in obrobna območja;
51. meni, da je izredno pomembno, da se inteligentna transportna omrežja vzpostavijo na območjih z velikim turističnim potencialom za razbremenitev prometnih tokov, manjše število nesreč in večjo varnost; meni, da ITS prispevajo h gospodarskemu razvoju regij, tudi obrobnih;
52. poudarja pomen medregijskega, čezmejnega in nadnacionalnega sodelovanja za razvoj in izvajanje inteligentnih transportnih sistemov ter spodbuja Komisijo, naj razvije sistem za izmenjavo primerov dobre prakse, ki bo široko dostopen v vseh jezikih EU, vseeno pa spodbuja države članice k izmenjavi najboljših praks med regijami, da bi po eni strani dosegli prenos znanja na področju ITS, po drugi strani pa preprečili drobitev znotraj sistema;

*

* *

53. naroči svojemu predsedniku, naj to resolucijo posreduje Svetu in Komisiji ter parlamentom in vladam držav članic.
-