

Četrtek, 23. aprila 2009

12. meni, da bi bili lahko gozdni dobropisi na trgu ogljika srednjeročna in dolgoročna sestavina v kombinaciji politik glede krčenja gozdov, če bo mogoče zagotoviti natančno metodologijo za izračunavanje ogljika v gozdovih in zanesljive mehanizme spremljanja; poudarja, da je treba končno odločitev o vključitvi gozdnih dobropisih v evropski sistem za trgovanje z emisijami sprejeti po podrobni analizi izvedljivosti za vse potencialne mehanizme financiranja ter po oceni izidov konference pogodbenic v Københavnu in ugotovitvah, pridobljenih iz pilotnih projektov;

13. opozarja, da morebitnih dobropisov iz gozdnih projektov, ki se uporabljajo za nadomeščanje emisij toplogrednih plinov v industrializiranih državah, ni mogoče šteti dvakrat, torej tudi v korist ciljev preusmerjanja od „običajnega“ poslovanja, za katere se pričakuje, da jih bodo razvite države prevzele s sporazumom o podnebjju za obdobje po letu 2012;

14. poudarja, da mora vsak sistem nadomestil za zmanjševanje krčenja in propadanja gozdov v okviru prihodnjega podnebnega režima upoštevati ogljikove ponore, pa tudi storitve ekosistemov in družbene koristi gozdov;

15. poziva EU, naj spodbuja močne socialne in okoljske standarde za zmanjševanje emisij zaradi krčenja gozdov in njihovega uničenja; poziva EU, naj podpira mehanizme za zmanjševanje emisij zaradi krčenja gozdov v državah v razvoju, ki presegajo sedanji pristop na podlagi projektov mehanizmov čistega razvoja in obravnavajo temeljne razloge za krčenje gozdov, kot so slabo upravljanje, revščina, korupcija in pomanjkanje kazenskega pregona, in sicer s podporo politične in institucionalne reforme na lokalni ter nacionalni ravni;

16. obžaluje, da sporočilo kljub svojemu naslovu ne obravnava propadanja gozdov; poziva Komisijo, naj razvije akcijske načrte in pilotne projekte ter v svoji gozdarski politiki pokaže predanost ne le za ustavitev krčenja gozdov, temveč tudi za ustavitev propadanja gozdov (tudi v EU), in sicer, tudi z razvojem in vzpostavljanjem ustreznih sistemov spremljanja, da se pridobijo ustrezni podatki o tleh in biomasi v gozdovih;

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

Aksijski načrt za mobilnost v mestih

P6_TA(2009)0307

Resolucija Evropskega parlamenta z dne 23. aprila 2009 o akcijskem načrtu za mobilnost v mestih (2008/2217(INI))

(2010/C 184 E/09)

Evropski parlament,

- ob upoštevanju zelene knjige Komisije z dne 25. septembra 2007 z naslovom „Za novo kulturo mobilnosti v mestih“ (KOM(2007)0551),
- ob upoštevanju bele knjige Komisije z dne 12. septembra 2001 z naslovom „Evropska prometna politika do leta 2010: čas za odločitev“ (KOM(2001)0370),
- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 18. oktobra 2007 z naslovom „Aksijski načrt za logistiko tovarnega prometa“ (KOM(2007)0607),
- 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 28. junija 2006 z naslovom „Logistika tovarnega prometa v Evropi – ključ do trajnostne mobilnosti“ (KOM(2006)0336),
- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 22. junija 2006 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 15. februarja 2006 z naslovom „o pobudi Inteligentni avtomobil – Ozaveščanje o IKT za pametnejša, varnejša in čistejša vozila“ KOM(2006)0059),
- 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 Sedmem okvirnem raziskovalnem programu,
- ob upoštevanju spremenjenega predloga direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz (KOM(2007)0817),
- ob upoštevanju resolucije z dne 9. julija 2008 z naslovom „Za novo kulturo mobilnosti v mestih“ ⁽¹⁾,
- 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“ ⁽²⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 20. februarja 2008 o prispevku k pomladanskemu vrhu Evropskega sveta 2008 o lizbonski strategiji ⁽³⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 12. oktobra 1988 o zaščiti pešcev in Evropski listini o pravicah pešcev ⁽⁴⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 15. januarja 2008 o „CARS 21: Konkurenčen ureditveni okvir za avtomobilsko industrijo“ ⁽⁵⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 5. septembra 2007 o „logistiki tovarnega prometa v Evropi – ključ do trajnostne mobilnosti“ ⁽⁶⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 12. julija 2007 o sporočilu „Naj Evropa ostane v gibanju – Trajnostna mobilnost za našo celino“ ⁽⁷⁾,
- ob upoštevanju Direktive 2008/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. maja 2008 o kakovosti zunanega zraka in čistejšem zraku za Evropo ⁽⁸⁾,

⁽¹⁾ Sprejeta besedila, P6_TA(2008)0356.

⁽²⁾ Sprejeta besedila, P6_TA(2008)0311.

⁽³⁾ Sprejeta besedila, P6_TA(2008)0057.

⁽⁴⁾ UL C 290, 14.11.1988, str. 51.

⁽⁵⁾ UL C 41 E, 19.2.2009, str. 1.

⁽⁶⁾ UL C 187 E, 24.7.2008, str. 154.

⁽⁷⁾ UL C 175 E, 10.7.2008, str. 556.

⁽⁸⁾ UL L 152, 11.6.2008, str. 1.

Četrtek, 23. aprila 2009

- ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ⁽¹⁾,
 - ob upoštevanju Direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti ⁽²⁾ (Direktiva o varnosti na železnici),
 - ob upoštevanju Direktive 2000/40/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. junija 2000 o približevanju zakonodaje držav članic o zaščiti motornih vozil pred podletom od spredaj ⁽³⁾,
 - ob upoštevanju mnenja Odbora regij z dne 21. aprila 2009 o akcijskem načrtu o mobilnosti v mestih ⁽⁴⁾,
 - ob upoštevanju napovedi Komisije, da bo objavila akcijski načrt za mobilnost v mestih, objavo katerega je že večkrat preložila na kasnejši čas in za katerega ni določila točnega roka,
 - ob upoštevanju pravnih podlag, ki jih tvorijo členi od 70 do 80 Pogodbe ES,
 - ob upoštevanju člena 45 svojega Poslovnika,
 - ob upoštevanju poročila Odbora za promet in turizem ter mnenja Odbora za regionalni razvoj (A6-0199/2009),
- A. ker ima mestni promet pomembno mesto pri vseh vrstah prometa in ker zaradi tega členi od 70 do 80 Pogodbe ES tvorijo pravno podlago, ki Evropski uniji dodeljuje pristojnost na tem področju, ki si jo deli z državami članicami,
- B. ker številne evropske prečne ali sektorske direktive in uredbe vplivajo na mestni promet in je treba najti usmerjen pristop za njihovo prilagoditev problematiki prometa v mestih,
- C. ker načrt „evropsko podnebje“, ki ga je sprejel Evropski svet dne 8. in 9. marca 2007, določa ambiciozne cilje glede manjše porabe energije za 20 odstotkov, 20-odstotnega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov in 20-odstotne oskrbe z obnovljivimi viri energije glede na celotno porabo energije do leta 2020 in ker teh ciljev ni mogoče uresničiti brez strategije, ki bo primerno prilagojena mestnemu prometu,
- D. ker se je program za raziskave in razvoj CIVITAS izkazal kot zelo uspešen, ta uspeh pa izraža pomen evropskih naložb v inovativne programe mestnega prometa za pristojne lokalne organe in prevozniške družbe,
- E. ker se sredstva iz kohezijskega sklada in strukturnih skladov uporabljajo za financiranje programov mobilnosti v mestih, čeprav ni evropske strategije in ciljev glede mobilnosti v mestih, ta sredstva pa se na območju Unije dodeljujejo neenakomerno,
- F. ker so mestna območja najpomembnejši poli intermodalnosti in povezav med vseevropskimi prometnimi omrežji in si morajo prizadevati za uresničitev splošnih ciljev trajnostne evropske mobilnosti in trajnostne konkurenčnosti mreže mest EU,
- G. ker so mesta pomembna gospodarska središča in ker je po eni strani tovorni promet z vidika preskrbe prebivalstva življenjsko pomemben, po drugi strani pa se zaradi omejenih skladiščnih zmogljivosti in kratkih dostavnih rokov sooča z izzivi,

⁽¹⁾ UL L 315, 3.12.2007, str. 1.⁽²⁾ UL L 164, 30.4.2004, str. 44.⁽³⁾ UL L 203, 10.8.2000, str. 9.⁽⁴⁾ Še ni objavljeno v Uradnem listu.

Četrtek, 23. aprila 2009

- H. ker strogo spoštovanje načela subsidiarnosti in pravice do samostojnega lokalnega načrtovanja izključuje predpisujočo evropsko politiko, Uniji pa omogoča, da sprejme strategijo v obliki spodbude, sorodne njeni regionalni in kohezijski politiki brez vsiljevanja rešitev od zgoraj navzdol,
- I. ker problema mestnih območij ni mogoče rešiti s sektorskimi politikami, temveč le s pristopom, ki se bo osredotočal na uporabnike in integrirane sisteme prevoza,
- J. ker bo politiko učinkovitega in trajnostnega mestnega prometa, ki bo koristila evropskim državljanom in evropskemu gospodarstvu, mogoče uresničiti samo z enako obravnavo prevoza blaga in potnikov ter različnih načinov prevoza,
- K. ker urbanistično načrtovanje, kjer se upoštevajo demografske spremembe v družbi, na primer s ponudbami stanovanj v mestnih središčih posebej za starejše prebivalce in z nakupovalnimi možnostmi v bližini stanovanjskih objektov, lahko bistveno prispeva k izogibanju prometu,
- L. ker obstaja potreba po trdnih strategijah prevoza v mestih, da bi se z razvojem platform intermodalnih izmenjav in z vključitvijo različnih sistemov prevoza optimizirali ustrezni instrumenti,
- M. ker obstaja potreba po zanesljivih in bolj sistematičnih statističnih podatkih, ki bi omogočili oceno javnih lokalnih politik in izmenjavo najboljših praks na področju prevoza v mestih,
- N. ker so različne tehnike, uporabljene v mestnem prometu, z gospodarskega in tehnološkega vidika zelo pomembne za konkurenčnost in zunanjo trgovino Evropske unije,
- O. ker je treba zaradi bližnjih evropskih parlamentarnih volitev spoštovati časovni raspored, ki je bil predviden za parlamentarno razpravo o akcijskem načrtu za mobilnost v mestih, ki ga je napovedala Komisija,
1. obžaluje, da Komisija ni objavila napovedanega akcijskega načrta o mobilnosti v mestih, in sicer odobrava ločene pobude, vendar vztraja, da je potreben usklajen pristop, zato sprejema odločitve, da bo nadaljeval s svojim samoiniciativnim poročilom, ob polnem spoštovanju načel subsidiarnosti in sorazmernosti, in pripravil predloge za evropski akcijski načrt o mobilnosti v mestih;
2. opozarja, da velja za mestni prevoz pravilo subsidiarnosti, vendar hkrati poudarja, da se lokalni organi s temi izzivi pogosto ne morejo spopasti brez sodelovanja in uskladitve na evropski ravni, zato jim mora Komisija zagotoviti študije in pravni okvir, financirati raziskave ter spodbujati in razširjati dobre prakse v oblikah, ki so dostopne v vseh uradnih jezikih EU;
3. poziva Komisijo, naj objavi zbirko zavezujočih evropskih zakonskih določb s tega področja ter regijam in mestom predlaga skupne referenčne okvire, ki jim bodo olajšali odločanje pri načrtovanju in izvajanju razvojnih strategij;

Pospešitev evropskih raziskav in inovacij na področju mobilnosti v mestih

4. predlaga, da se nemudoma začne izvajati program za izboljšanje statističnih podatkov in podatkovnih zbirk o mobilnosti v mestih pri Eurostatu, vključno s:
- podatki o prometu, vključno z okolju prijaznimi načini prevoza (kolesarjenje, hoja itd.),
 - statističnimi podatki o onesnaževanju zraka in hrupu, nezgodah, gneči in zastojih v prometu,
 - kvantitativnimi in kvalitativnimi statistikami in kazalci o ponudbi in storitvah prevoza;

Četrtek, 23. aprila 2009

5. predlaga, da se nemudoma odpreta evropsko spletišče in forum o mobilnosti v mestih, da bi se spodbujale izmenjava in širjenje informacij, dobra praksa ter inovacije, zlasti na področju okolju prijaznega prevoza;

6. predlaga, da se začne podeljevati letna evropska nagrada, ki bi priznanja programa CIVITAS vključila v evropski teden mobilnosti, za pomembne in prenosljive prometne pobude in projekte;

7. predlaga, da se razvije nova generacija programa CIVITAS (CIVITAS IV) za razpise za projekte, ki vključujejo zlasti:

- storitve, ki spremljajo intermodalni prevoz (zaračunavanje cen vozovnic itd.),
- programe ergonomije (udobja) v zvezi z mestnim prevozom,
- inovacije v smislu intermodalne dostopnosti, zlasti za osebe z omejeno mobilnostjo,
- programe obveščanja, vključene v mrežo mestnega prometa, ki uporabnikom omogočajo, da optimizirajo svoj prevoz in ga prilagodijo glede na možne pomanjkljivosti v omrežju;

8. predlaga, da se okrepi program za raziskave in razvoj inteligentnih prometnih sistemov (ITS), ki bo bolj usklajen s potrebami in cilji mestnih prebivalcev in lokalnih oblasti ter bo usmerjen v:

- sisteme integriranega upravljanja informacij in upravljanja prometa,
- zmanjšanje obremenitev in nesreč,
- uporabo novih interoperabilnih informacijskih in komunikacijskih tehnologij, med drugim satelitskih tehnologij in tehnologij NFC ⁽¹⁾, z uporabo globalnega sistema mobilne komunikacije za obveščanje uporabnikov in izdajanje integriranih vozovnic,
- varnost in zaščito v javnem prometu,
- razvoj nove generacije mestnih vozil,
- inovativne rešitve za učinkovit tovorni promet, zlasti za distribucijo tovora v mestih;

9. poziva k večjemu nacionalnemu in evropskemu financiranju aplikacij ITS, da bi lokalnim oblastem omogočili obsežnejše uvajanje ITS;

Spodbujanje optimizacije različnih načinov prevoza z boljšim načrtovanjem v mestih

10. se zavzema za razširjanje načela celovitega pristopa v okviru partnerskega upravljanja, ki združuje mestne, primestne, nacionalne in evropske akterje ter upošteva vprašanja, povezana s prometom: družbeno vključevanje, hrup, varnost, konkurenčnost, okolje itd.; ponavlja zahtevo po obveznem izvajanju celovitega pristopa pri načrtovanju in izbiri projektov v okviru strukturnih skladov;

⁽¹⁾ NFC ali *Near Field Communication* je tehnologija izmenjave podatkov na zelo kratkih razdaljah, ki omogoča radiofrekvenčno identifikacijo.

Četrtek, 23. aprila 2009

11. priporoča izvajanje integriranih trajnostnih načrtov za prevoz v mestih za naselja z več kot 100 000 prebivalci, ki bodo zajemali:

- napoved, kazalce in cilje za mobilnost in njihove gospodarske, družbene in okoljske vplive,
- načrt razvoja in medsebojnega povezovanja prometnih omrežij, usklajenega z načrti za regionalni promet in urbanistično politiko,
- načrt razvoja infrastrukture za okolju prijazen promet (kolesarske steze, območja za pešce itd.), ki bo popolnoma vključena v mestni promet,
- osrednji načrt parkirišč in platform za intermodalno izmenjavo,
- program prilagoditve upravljanja mrež mobilnosti v mestih in njihovih medsebojnih povezav za uporabnike z omejeno mobilnostjo,
- osrednji načrt logistike v mestih, vključno z možnostjo uporabe javne infrastrukture za tovorni promet,
- postopek za neposredno sodelovanje državljanov;

12. poziva k oblikovanju stalnega evropskega foruma o upravljanju mestnega prevoza, ki bi predstavniškimi organom, pristojnim za organizacijo prevoza, ob sodelovanju združenj uporabnikov, državljanov in strokovnih združenj prevoznikov, omogočal izmenjavo in širjenje dobrih praks;

13. predlaga, da bi bilo evropsko financiranje na področju mestnega prometa odvisno od obstoja integriranih načrtov mobilnosti v mestih (načrti za mestni prevoz);

14. se zavzema za ustrezno območno sodelovanje in operativno povezovanje organov, pristojnih za organizacijo javnega prometa, njegovega poteka in parkiranja v evropskih prestolnicah, ki imajo več kot 250 000 prebivalcev, ob upoštevanju pretoka prebivalstva in blaga in spoštovanju lokalnih posebnosti;

15. spodbuja organe, pristojne za organizacijo prometa, naj si prek politike za mobilnost, določene zgoraj navedenih integriranih trajnostnih prometnih načrtih, zastavijo aktivne in usklajene cilje za zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov in te cilje pretvorijo v obvezne konkretne naloge za javne ali zasebne prevoznike;

16. predlaga oceno izkušenj z vključitvijo prevoznin (med njimi projekta „Interoperable Fare Management“), z intermodalnimi podatki in notranjimi organi, pristojnimi za organizacijo prometa, v mestnih naseljih Unije, da bi se lažje izmenjale najboljše prakse;

Dodana vrednost EU: spodbujanje k trajnostni mobilnosti na mestnih območjih

17. poziva, da se pri Komisiji ustanovi opazovalna skupina za mobilnost v mestih, vendar ne želi, da se ustanovi nova agencija;

18. obžaluje, da je v sedanjem programskem obdobju 2007–2013 za mestni promet predvidenih le okrog 9 % (kar ustreza 8 milijardam eurov) vseh sredstev strukturnih skladov, ki bodo izdana za promet (tj. 82 milijard eurov); meni, da je ta delež prenizek, da bi se lahko soočili z izzivi za primerno mobilnost v evropskih mestih ter za varstvo okolja in podnebja;

Četrtek, 23. aprila 2009

19. močno priporoča, da se v okviru finančnega okvira 2014–2020 prouči možnost uvedbe evropskega finančnega instrumenta za mobilnost v mestih (integriran program vrste Marco Polo), ki bi omogočil sofinanciranje:

- študij o načrtih za prevoz v mestih za pospešitev njegovega širšega uvajanja,
- del naložb v načine prevoza, ki ustrezajo okoljskim in družbeno-gospodarskim ciljem EU;

in predlaga, da se ta sredstva dodelijo kot spodbuda na podlagi javnih razpisov v skladu z evropskimi razpisnimi pogoji;

20. poziva Komisijo, naj pripravi poročilo o predelih z omejenim dostopom v mestih, da bi lahko pripravili oceno o tem, kako to vpliva na mobilnost, kakovost življenja, izpuste in zunanje učinke, zdravje in varnost, ob upoštevanju potrebe po sistemu za pregon kaznivih dejanj in prekrškov v čezmejnem prometu;

21. predlaga, da se na železniških postajah in letališčih kraja odhoda, če so ta v EU, vzpostavi informativna in prodajna mreža vozovnic za prevoz do večjih mest v EU;

22. se zavzema za opredelitev „listine uporabnikov“ mestnega prevoza, vključno s pešci in kolesarji ter distribucijo blaga in storitev, ki bi upoštevala soudeležence v prometu in omogočila zmanjšanje obstoječih razlik;

23. meni, da je koncept načrta mesta, ki se osredotoča na kratke proge, najprimernejši za omogočanje okolju in podnebju prijazne mobilnosti v mestih;

24. spodbuja Komisijo in lokalne organe, naj okrepijo in razširijo pobude o dnevih brez avtomobila, kot se izvajajo v okviru letnega evropskega dneva brez avtomobila;

25. poziva Komisijo, naj čim prej oblikuje usklajen pristop k zelenim območjem in razvoju enotne evropske nalepke za zelena območja, da se prepreči razvoj različnih pristopov v posameznih mestih ali državah članicah, kar bi prebivalcem in podjetjem povzročilo precejšnje neprijetnosti;

26. meni, da bi moral koncept mobilnosti v mestih določati tudi vzpostavitev medkrajevnih omrežij, ki bi omogočala medsebojno povezanost večjih mest, njihov gospodarski razvoj ter hiter pretok oseb in blaga;

Mestni promet: potreba po upoštevanju industrijskega sektorja in evropskih tehnologij pri lizbonski strategiji ter načrtu za oživitev evropskega gospodarstva

27. predlaga, da se na podlagi opravljene balance onesnaževanja z ogljikom in analize učinka stroškov na prevoznike in uporabnike uvede evropska politika standardizacije in certifikacije materialov glede varnosti in zdravja, udobja (hrup, vibracije), interoperabilnosti omrežij (avtobus-tramvaj, tramvaj-vlak), dostopnosti za osebe z omejeno mobilnostjo ali osebe z otroškimi vozički, okolju prijaznih načinov prevoza in čistih prevoznih sredstev (avtobusi, taksiji);

28. predlaga, da si je treba nenehno prizadevati za sorazmernost med stroški in koristmi pri vseh odločitvah ter da je treba upoštevati možnost finančne podpore uporabnikom z omejenimi finančnimi možnostmi;

29. predlaga, da se izdajo smernice o minimalnih priporočilih glede kakovosti storitev, ocenjevanja in sodelovanja uporabnikov in državljanov v okviru odpiranja mestnih prometnih omrežij konkurenci, v skladu z Uredbo (ES) št. 1370/2007;

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 seznani s predlogi iz te resolucije ter z željo Parlamenta, da prevzame pobudo na tem področju, s čimer bi se omogočila čimprejšja 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),