

**2009. április 23., csütörtök**

30. javasolja, hogy az európai gazdaságélénkítési terv révén felszabaduló előirányzatok egy nagy része olyan, a városi közlekedés és a tömegközlekedés már folyamatban lévő beruházásainak és projektjeinek finanszírozására irányuljon, amelyek azonnal finanszírozhatók és 2009. december 31-ig megvalósíthatók;

31. megállapítja, hogy az európai gazdaságélénkítési terv keretében a strukturális alapok pénzeszközeit elsősorban fenntartható infrastrukturális projektekre fordítják; nyomatékosan felszólítja a tagállamokat és a régiókat, hogy e pénzeszközök jelentős részét az éghajlatbarát városi közlekedésre használják fel;

32. kéri a Bizottságot, hogy vegye figyelembe az ebben az állásfoglalásban megfogalmazott javaslatokat, valamint az Európai Parlament abbéli reményét, hogy a Bizottság ezen a területen magához ragadja a kezdeményezést egy cselekvési terv mihamarabbi elkészülte érdekében;

\*

\* \*

33. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.

---

**Az intelligens közlekedési rendszerekre vonatkozó cselekvési terv**

P6\_TA(2009)0308

**Az Európai Parlament 2009. április 23-i állásfoglalása az intelligens közlekedési rendszerekről szóló cselekvési tervről (2008/2216(INI))**

(2010/C 184 E/10)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a „Cselekvési terv az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazásának európai bevezetésére” című, 2008. december 16-i bizottsági közleményre (COM(2008)0886),
- tekintettel az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keret megállapításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatra (COM(2008)0887),
- tekintettel az „Európai közlekedéspolitika 2010-ig: ideje dönteni” című, 2001. szeptember 12-i bizottsági fehér könyvre (COM(2001)0370),
- tekintettel a „Környezetbarátabb közlekedés” című, 2008. július 8-i bizottsági közleményre (COM(2008)0433),
- tekintettel az „A külső költségek internalizálását elősegítő stratégia” című, 2008. július 8-i bizottsági közleményre (COM(2008)0435),
- tekintettel az „A városi mobilitás új kultúrája felé” című, 2007. szeptember 25-i bizottsági zöld könyvre (COM(2007)0551),
- tekintettel a „Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára – Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai Fehér könyvének félidei felülvizsgálata” című, 2006. június 22-i bizottsági közleményre (COM(2006)0314),
- tekintettel az „Európa biztonságosabb, tisztább és hatékonyabb mobilitása felé: Az első »Intelligens autó« jelentés” című, 2007. szeptember 17-i bizottsági közleményre (COM(2007)0541),

2009. április 23., csütörtök

- tekintettel az „A 21. századi versenyképes autóiipari szabályozási keret – A Bizottság álláspontja a CARS 21 magas szintű csoport zárójelentésével kapcsolatban: hozzájárulás az EU növekedési és foglalkoztatási stratégiájához” című, 2007. február 7-i bizottsági közleményre (COM(2007)0022),
- tekintettel az „Az »Intelligens autó« kezdeményezés – A gépjárművek intelligenciájának, biztonságának és tisztaságának fokozása érdekében alkalmazott információs és kommunikációs technológiákkal kapcsolatos ismeretterjesztés” című, 2006. február 15-i bizottsági közleményre (COM(2006)0059),
- tekintettel az „Európai teherszállítási logisztika – A fenntartható mobilitás kulcsa” című, 2006. június 28-i bizottsági közleményre (COM(2006)0336),
- tekintettel az „A teherfuvarozási logisztikáról szóló cselekvési terv” című, 2007. október 18-i bizottsági közleményre (COM(2007)0607),
- tekintettel a városi környezetre vonatkozó tematikus stratégiáról szóló, 2006. január 11-i bizottsági közleményre (COM(2005)0718),
- tekintettel a strukturális alapokról, a kohéziós alapról és a 7. kutatási keretprogramról szóló bizottsági javaslatokra és iránymutatásokra, illetve európai parlamenti álláspontokra,
- tekintettel a tiszta és energiatakarékos közúti járművek használatának előmozdításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló átdolgozott javaslatról szóló, 2008. október 22-i állásfoglalására <sup>(1)</sup>,
- tekintettel a lisszaboni stratégia kapcsán az Európai Tanács 2008. tavaszi üléséhez való hozzájárulásról szóló, 2008. február 20-i állásfoglalására <sup>(2)</sup>,
- tekintettel az európai energiaügyi és környezetvédelmi politikák figyelembevételével a fenntartható európai közlekedéspolitikáról szóló, 2008. március 11-i állásfoglalására <sup>(3)</sup>,
- tekintettel a CARS 21: versenyképes autóiipari szabályozási keretről szóló, 2008. január 15-i állásfoglalására <sup>(4)</sup>,
- tekintettel „az Európa biztonságosabb, tisztább és hatékonyabb mobilitása felé: Az első »Intelligens autó« jelentés” című, 2008. június 19-i állásfoglalására <sup>(5)</sup>,
- tekintettel a „Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára” című, 2007. július 12-i állásfoglalására <sup>(6)</sup>,
- tekintettel az „Európai teherszállítási logisztika: a fenntartható mobilitás kulcsa” című, 2007. szeptember 5-i állásfoglalására <sup>(7)</sup>,
- tekintettel az „Európai cselekvési program a közúti közlekedés biztonságáért – félidős mérleg” című, 2007. január 18-i állásfoglalására <sup>(8)</sup>,
- tekintettel a városi környezetre vonatkozó tematikus stratégiáról szóló, 2006. szeptember 26-i állásfoglalására <sup>(9)</sup>,

<sup>(1)</sup> Elfogadott szövegek, P6\_TA(2008)0509.

<sup>(2)</sup> Elfogadott szövegek, P6\_TA(2008)0057.

<sup>(3)</sup> Elfogadott szövegek, P6\_TA(2008)0087.

<sup>(4)</sup> HL C 41. E, 2009.2.19., 1. o.

<sup>(5)</sup> Elfogadott szövegek, P6\_TA(2008)0311.

<sup>(6)</sup> HL C 175. E, 2008.7.10., 556. o.

<sup>(7)</sup> HL C 187. E, 2008.7.24., 154. o.

<sup>(8)</sup> HL C 244. E, 2007.10.18., 220. o.

<sup>(9)</sup> HL C 306. E, 2006.12.15., 182. o.

**2009. április 23., csütörtök**

- tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
  - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére, valamint a Regionális Fejlesztési Bizottság véleményére (A6-0227/2009),
- A. mivel az intelligens közlekedési rendszerek (ITS-ek) fejlett alkalmazások, amelyek információs és kommunikációs technológiákat (IKT) használnak fel a közlekedéshez, és innovatív szolgáltatásokat nyújtanak a közlekedési módok és a forgalomirányítás terén;
- B. mivel az ITS-ek nagy potenciállal rendelkeznek az összes olyan közlekedési mód hatékonyabb kihasználását illetően, amelyek meg tudnak felelni az európai közlekedéspolitika igényeinek és kihívásainak;
- C. mivel a közúti forgalmi torlódás az úthálózat 10 %-át érinti és éves költsége az EU GDP-jének 1 %-ára rúg, a közúti balesetek halálos áldozatainak száma még mindig eléri a 42 953-at (2006), ami jóval több, mint a 2010-re ennek 25 000-re csökkentését kitűző középtávú cél, és a közúti közlekedés a közlekedéssel összefüggő teljes CO<sub>2</sub>-kibocsátás 72 %-áért felelős, míg Európában a közúti közlekedésből származó CO<sub>2</sub>-kibocsátás 40 %-át a városi közlekedés okozza;
- D. mivel az ITS-ek alapvető fontosságúnak bizonyultak az energiafogyasztás csökkentésében és a közlekedés környezetbarátabbá tételében;
- E. mivel intelligens közlekedési alkalmazásokat fejlesztettek ki a különböző közlekedési módokra, mint a vasúti közlekedés (ERTMS és TAF-TSI), a tengeri és a belvízi közlekedés (LRITS, SafeSeaNet, VTMIS, RIS), a légi közlekedés (SESAR) és a szárazföldi közlekedés, például az élőállat-szállítás;
1. hangsúlyozza, hogy az ITS-ek kulcsfontosságú eszközt jelentenek a meglévő infrastruktúra hatékony kihasználásában és a közlekedés hatékonyabbá, biztonságosabbá és veszélytelenebbé, illetve környezetbarátabbá tételében, így hozzájárulnak a fenntartható mobilitás kialakításához a polgárok és a gazdaság számára;
  2. hangsúlyozza azt a pozitív hatást, amelyet az ITS-ek a fenntartható fejlődésre gyakorolnak valamennyi régió, köztük a városi területek gazdasági teljesítményének javítása, a kölcsönös hozzáférhetőséggel kapcsolatos feltételek megállapítása, a helyi és régióközi kereskedelem fokozása, valamint az Európai Unió belső piacának és az intelligens közlekedési rendszerek végrehajtásából eredő tevékenységekkel kapcsolatos foglalkoztatásnak a fejlesztése révén;
  3. úgy véli, hogy az ITS-ek javíthatják az európai polgárok, különösen a városi területeken élők életkörülményeit, hozzájárulhatnak az útbiztonság javításához, csökkenthetik a káros kibocsátásokat és a környezetszennyezést, növelhetik a közlekedés hatékonyságát, javíthatják a külső területek megközelíthetőségét és tovább folytathatják a közlekedés csökkentésére irányuló elsődleges célkitűzést;
  4. sajnálatát fejezi ki az ITS-ek EU-ban történő végrehajtására vonatkozó közös keret létrehozásának késlekedése és a meghatározott célokat kitűző ITS koordinált kiépítésének hiánya miatt, amelynek oka főként a kölcsönös átjárhatóság akadályai, az összes szereplő hatékony együttműködésének hiányában, valamint a magánéletre vonatkozó adatokkal és a felelősséggel kapcsolatos megoldatlan kérdésekben rejlik;
  5. üdvözli a Bizottság ITS-ekre vonatkozó cselekvési tervét („cselekvési terv”) mint a cselekvések és programok olyan közös keretét, amely az eredmények teljesítésére egyértelmű határidőket szab;
  6. szilárdan hiszi, hogy a közlekedéspolitikában az ITS használatát előmozdító eszköz létrehozására van szükség; támogatja az ITS kiépítésének keretét megállapító jogi eszközt, és kéri, hogy a Bizottság nyújtson jobb tájékoztatást a cselekvési terv fellépéseinek, finanszírozásának és programozásának jelenlegi helyzetéről, annak biztosítása érdekében, hogy az ITS kiépítésének keretét megállapító irányelvben megszabott határidejű cselekvéssorozatot határozzanak meg;
  7. tisztában van azzal, hogy az EasyWay fellépéshez (2008-ban) nyújtott közösségi pénzügyi támogatás korlátozott – ez 21 uniós tagállamban a fő transzeurópai úthálózat (TERN) folyosóin az ITS kiépítésének egész Európát lefedő projektje, amelyet a nemzeti közúti hatóságok és üzemeltetők irányítanak, állami és magán érdekelt felekhez tartozó társult partnerekkel együtt;

2009. április 23., csütörtök

**Horizontális kérdések**

8. rámutat, hogy az ITS-t Európában az összes közlekedési mód területén és az összes utazó számára ki kell építeni, a Galileo alkalmazásokkal koordinált megközelítés keretében; határozottan támogatja annak azonnali kiépítését a magán- és az állami szektor közötti, valamint a tömegközlekedésen belüli intermodalitásnak az általános tájékoztatás és fokozott kapacitáskezelés révén történő növelése érdekében;
9. sürgeti a Bizottságot és a tagállamokat, hogy foglalkozzanak a felelősség kérdésével, amely komoly akadályt jelent az ITS zökkenőmentes és következetes európai fejlesztése számára;
10. úgy véli, hogy az ITS fejlesztésében a kölcsönös átjárhatóság kiemelkedő fontosságú az ITS következetes és eredményes európai kiépítéséhez; hangsúlyozza, hogy a TERN-be (útépítés vagy -fenntartás) való befektetés esetén törekedni kell az ITS-szolgáltatások bevezetésére;
11. kéri a Bizottságot, hogy – mivel az európai ITS-piacon már így is jelentős nagyságú a kínálat – állapítsa meg az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások minimális színvonalát, amelyet minden tagállam el tud érni, és amely az ITS hatékony bevezetése, végrehajtása és üzemeltetése szempontjából szükséges;
12. fontosnak tartja a piaci kereslet értékelését és a valós szükségletek – az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások minimális színvonalából kiindulva megállapított – értékelését, valamint az ITS belső piaci vonatkozásainak szabványosítás és megfelelő szabályozási keret révén megvalósuló megerősítését;
13. hangsúlyozza az EU külső határain átnyúló, mind technikai, mind adminisztratív együttműködés fontosságát, mivel annak nagy jelentősége van az ITS hatékony uniós bevezetése szempontjából;

**A közúti, forgalmi és utazási adatok optimális felhasználása (1. cselekvés)**

14. hangsúlyozza, hogy az ITS eredményes kiépítésének minimumaként az alábbi öt alapvető területen az adatok és információk kritikus tömegének biztosítására van szükség: valós idejű információk a forgalomról és utazásról; úthálózati adatok; nyilvános adatok digitális térképekhez; a minimális egyetemes forgalmi információs szolgáltatásokra vonatkozó adatok és multimodális, háztól házig tartó útvonalat tervező eszközök;
15. arra szólít fel, hogy a minimális egyetemes forgalmi információs szolgáltatások terjedjenek ki a transzeurópai hálózatra (TEN-T);
16. hangsúlyozza, hogy az ITS nagyarányú elfogadásához és bevezetéséhez figyelembe kell venni mind a közlekedéssel kapcsolatos információkat, mind a különböző közlekedési eszközök számára megállapított menetrendet;
17. hangsúlyozza annak fontosságát, hogy valós idejű információkat nyújtsanak az utazók számára és az infrastruktúrához, és ezt pontosabbá, megbízhatóbbá és egységesebbé tegyék, egyidejűleg tiszteletben tartva Európa (földrajzi, kulturális és nyelvi) sajátosságait és biztosítva a földrajzi folytonosságot;
18. az ITS fejlesztése szempontjából alapvető fontosságúnak tartja, hogy a magánszektor számára hozzáférést biztosítsanak közúti, forgalmi és utazási adatokhoz, a magánélet védelmének tiszteletben tartása és a szellemi tulajdonjogok kérdésének kezelése mellett;

**A forgalom- és a teheráru-kezelési ITS-szolgáltatások folyamatossága az európai közlekedési folyósokon és az agglomerációkban (2. cselekvés)**

19. úgy gondolja, hogy alapvetően fontos a harmonizált, kölcsönösen átjárható és megbízható ITS biztosítása, megőrizve ugyanakkor a felhasználók ITS-ekkel kapcsolatos választásának szabadságát;

**2009. április 23., csütörtök**

20. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy az ITS-eket a hatékonyabb közlekedési mobilitás és az irányítás folyamatossága, valamint az utak, a TEN-T folyosók, teherforgalmi folyosók és az agglomerációk forgalmi torlódásainak csökkentése érdekében hangolják és kössék össze az EU városi mobilitásra irányuló kezdeményezéseivel;

21. úgy véli, hogy határokon átnyúló együttműködésre és az ITS eredményes kiépítésére és végrehajtására irányuló programok – mint például az EasyWay projekt – kialakítására van szükség;

22. felhívja a Bizottságot, hogy azonosítsa az ITS kiépítésének előrébb vitele szempontjából kiemelt fontosságú információkat, közlekedési eszközöket és járművekre vonatkozó előírásokat, valamint a nagyobb mértékben harmonizált autópálya-infrastruktúra előmozdítását;

23. alapvető fontosságúnak tartja, hogy a járművenkénti gazdasági költségre, valamint az ITS kiépítéséből származó infrastruktúrára vonatkozó értékelés az összes járulékos (gazdasági, társadalmi és környezeti) költséget lefedő költség-haszon elemzésen alapuljon;

***Az ITS a városon belüli mobilitás szolgálatában (2a cselekvés)***

24. támogatja a felhasználókat a városi közlekedési eszközökről és az érintett hálózatok állapotáról tájékoztató eljárások és rendszerek kialakítását, például a GSM-technológia felhasználásával;

25. egy és ugyanazon régió tarifarendszereinek integrálásával kapcsolatos kutatások indítását javasolja, különös tekintettel az ezzel kapcsolatos műszaki folyamatokra;

26. sürgeti olyan intermodális technológiák kifejlesztését, amelyek a mozgáskorlátozottak számára jobb hozzáférést tesznek lehetővé a közlekedési eszközökhöz és a városon belüli mobilitáshoz;

***Közúti biztonság és védelem (3. cselekvés)***

27. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy készüljenek fel az eCall alkalmazás az EU összes országában harmonizált módon, 2010-ig történő kiépítésére és integrálására, amint a szabványosítási tesztek befejeződnek;

28. úgy véli, hogy az ITS-ek alkalmazásainak és kiépítésének:

— támogatniuk kell a közúti biztonság javításával kapcsolatban elegendő potenciállal bíró, fejlett vezetéstámogató rendszereket (ADAS), mint amilyen például az elektronikus stabilizáló program (ESP) és az eCall, amely önmagában évente 6 500 életet tudna megmenteni az EU-ban, ha teljesen kiépülne;

— a gyorsított, az ittas vezetés és a biztonsági öv bekötése nélküli vezetés megelőzésével növelniük kell a közúti biztonságot,

— javítaniuk kell az egészségvédelmi és biztonsági feltételeket azáltal, hogy a „truckinform” portált alkalmazva a tehergépkocsi-vezetők számára megfelelő szolgáltatások nyújtásával támogatják a méltó és biztonságos parkolóhelyek használatát <sup>(1)</sup> és

— javítaniuk kell a sofőr és a rakomány lopás, rablás és támadás elleni védelmét a teherforgalomban, ezáltal a szervezett bűnözés elleni küzdelmet, különösen a határ menti területeken és a harmadik országokkal folytatott nemzetközi teherforgalomban;

29. sürgeti a Bizottságot, hogy csökkentse tovább a kommunikációs költségeket, hogy a távközlésen alapuló kommunikációs és információs felszerelést átfogóbb módon lehessen felhasználni;

<sup>(1)</sup> [www.truckinform.eu](http://www.truckinform.eu)

2009. április 23., csütörtök

30. üdvözli a javasolt „e-teher” kezdeményezést, és sürgeti a Bizottságot, hogy vezesse be az „intelligens rakomány” fogalmát, hogy az ITS-szolgáltatások multimodális megközelítését érje el a teherforgalom területén, a veszélyes árukra összpontosítva;
31. felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy ugyanolyan figyelmet szenteljenek az utasoknak és a teherszállítmányoknak a személyforgalom elleni diszkrimináció elkerülése végett, amely különösen rombolja a személyek mobilitását;
32. támogatja az ember-gép interfészre (HMI) vonatkozó megfelelő szabályozási keretet és más ITS-protokollokat, és hangsúlyozza, hogy a felelősségi kérdések kezelésére van szükség;
33. felhívja a Bizottságot, hogy foglalkozzon a veszélyeztetett közlekedéshasználók kérdésével, ideértve a csökkent mobilitású személyeket is, és terjessze ki az ADAS kiépítését támogató és egyéb cselekvéseket, mint amilyenek például a cselekvési tervben javasolt cselekvési alterületek keretében a kétkerekű járművel közlekedőkre vonatkozó ITS-ek és HMI;
34. felkéri a Bizottságot, hogy használja ki az ITS-ben rejlő lehetőségeket a szmog és a magas ózonkoncentráció elkerülésére vonatkozó megelőző intézkedésekre és a zaj- por- NO<sub>x</sub>- és CO<sub>2</sub>-kibocsátásra való tekintettel;

#### **A járművek integrációja a közlekedési infrastruktúrába (4. cselekvés)**

35. hangsúlyozza annak fontosságát, hogy a szabványosított interfészek és protokollok tekintetében közös platformszerkezetet határozzanak meg, amely elősegítené az ITS-ek, az együttműködő rendszerek, valamint az infrastruktúra–infrastruktúra (I2I), a jármű–infrastruktúra (V2I) és a jármű–jármű (V2V) kommunikációra vonatkozó előírások alkalmazását;
36. felhívja a Bizottságot, hogy készítsen úttervet az ITS-ekkel kapcsolatban, az ITS-ek alkalmazásaival és kiépítésével foglalkozó közös platformokkal, valamint a magán- és az állami szektor részvételével, és hozzon létre megfelelő keretet az ITS-ek felelősségi kérdéseinek rendezésére;
37. megállapítja, hogy a felhasználók közlekedéssel kapcsolatos kapacitásának ösztönzése és az ember-gép kölcsönhatások elősegítése érdekében ösztönözni kell az ITS-ek alkalmazásaival kapcsolatos képzést;
38. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy biztosítsanak nyílt fórumot az információk cseréjéhez és az ITS-ekkel kapcsolatos kérdések megvitatásához;

#### **Adatbiztonság és -védelem, felelősségi kérdések (5. cselekvés)**

39. hangsúlyozza, hogy szükség van a magánélet védelmének tiszteletben tartására, és úgy véli, hogy a magánélettel, az adatbiztonsággal és -védelemmel kapcsolatos kérdéseket az ITS tervezése kidolgozásának korai szakaszától – a tervezési és megvalósítási intézkedések meghatározásától – kezdve figyelembe kell venni („privacy by design” – tervezett adatvédelem);
40. felkéri az ITS-ek alkalmazásaiban érintett összes felet, hogy tartsák be a személyes adatok védelméről és a hírközléssel kapcsolatban a magánélet védelméről szóló EK irányelveket (a 95/46/EK<sup>(1)</sup> és a 2002/58/EK<sup>(2)</sup> irányelv), és felhívja a Bizottságot, hogy az ITS-ek alkalmazásai és kiépítése keretében biztosítsa az adatok helyénvaló felhasználását;
41. úgy gondolja, hogy az ITS-ek alkalmazásaira vonatkozó anonim adatok felhasználása szükséges az ITS akadálytalan kiépítéséhez, biztosítva ugyanakkor a magánélet védelmét és az EK adatvédelemre vonatkozó jogi keretnek betartását;

#### **Európai együttműködés és koordináció az intelligens közlekedési rendszerek terén (6. cselekvés)**

42. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy alakítsanak ki erős vezetést és valódi irányítást, amely az ITS európai kialakítása felé mutat;

<sup>(1)</sup> HL L 281., 1995.11.23., 31. o.

<sup>(2)</sup> HL L 201., 2002.7.31., 37. o.

**2009. április 23., csütörtök**

43. támogatja a nemzeti és európai multimodális, háztól házig tartó útvonalat tervező eszközök fejlesztésének támogatását – az alternatívák kellő figyelembe vételével a tömegközlekedésben – és Európai szintű hálózat kiépítését;
44. sürgeti a Bizottságot, hogy használja ki jobban az EGNOS és Galileo globális navigációs műholdrendszer (GNSS) programokból eredő uniós képességeket, és fokozza a multimodális összekapcsolhatóságot;
45. hangsúlyozza, hogy ezeket a technológiákat messzemenőig alkalmazni kell, hogy elkerülhető legyen a közlekedési módok közötti inkompatibilitás, és hogy megmaradjon a választási szabadság e technológiák alkalmazása tekintetében;
46. felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy tartsák szem előtt azt, hogy az ITS-ekkel kapcsolatban a tervezési folyamatba és a végrehajtási folyamatba aktívan be kell vonni a helyi és regionális hatóságokat és az európai területen működő érdekelt feleket;
47. hangsúlyozza a köz- és magánszféra közötti partnerségeknek (PPP-k) az ITS-ek megvalósításában betöltött fontos szerepét, továbbá felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy tevékenyen lépjenek fel azok használatának támogatása és előmozdítása céljából;
48. felhívja a Bizottságot, hogy szolgáljon teljes körű magyarázattal a cselekvési terv és annak programozása finanszírozásáról, valamint a Tanácsot, hogy biztosítson elegendő finanszírozást;
49. azt javasolja a tagállamok számára, hogy a strukturális alapok eszközeinek felhasználására vonatkozó féldíós vizsgálat alkalmával foglalkozzanak a városon belüli mobilitás és a közlekedési dugók ITS-sel történő csökkentésének témáival, és vegyék fel azokat a 2010–2013 közötti időszak prioritásainak listájára;
50. rámutat arra, hogy jobban meg kell határozni és jobban ki kell aknázni a városi területekben rejlő jelentős potenciált, valamint hangsúlyozza a vidéki és külső területeknek a kiegyensúlyozott fejlődésben és a közép- és hosszú távú célkitűzések elérésében betöltendő szerepét;
51. úgy véli, hogy az intelligens közlekedési rendszerek létrehozása elengedhetetlen a fokozott idegenforgalmi potenciállal rendelkező térségekben, a közlekedés folyamatossága, a balesetek gyakoriságának csökkentése és a biztonság növelése érdekében; úgy véli, hogy az ITS-ek hozzájárulnak a régiók, köztük a legkülső régiók gazdasági fejlődéséhez;
52. hangsúlyozza a régióközi, határokon átnyúló és transznacionális együttműködés jelentőségét az ITS-ek kifejlesztésében és végrehajtásában, továbbá sürgeti a Bizottságot, hogy széles körben és az összes uniós nyelven elérhető formában dolgozza ki a legjobb gyakorlatok cseréjének rendszerét, illetve sürgeti a tagállamokat, hogy biztosítsák a legjobb gyakorlatoknak a régiók közötti megosztását és cseréjét, egyfelől az ITS-ekkel kapcsolatos know-how átadásának biztosítása, másfelől a rendszeren belüli töredezettség elkerülése céljából.

\*

\*      \*

53. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.
-