

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy: Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keret megállapításáról

COM(2008) 887 végleges – 2008/0263 (COD)

(2009/C 277/17)

Előadó: **Josef ZBOŘIL**

2009. január 29-én a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 295. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keret megállapításáról

COM(2008) 887 végleges – 2008/0163 (COD).

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2009. április 15-én elfogadta véleményét. (Előadó: Josef ZBOŘIL.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2009. május 13–14-én tartott, 453. plenáris ülésén (a május 13-i ülésnapon) 183 szavazattal 3 ellenében, 6 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1. Az EGSZB üdvözli az Európai Bizottság kezdeményezését, és igen lényegesnek véli a megbízható, működőképes, hatékony és biztonságos közlekedési rendszer biztosítását a közúti közlekedési ágazatban (beleértve a kapcsolódó szolgáltatásokat is).

1.2. Az EGSZB az intelligens közlekedési rendszerekről szóló cselekvési terv megvalósítására tekintettel egyetért az irányelvjavaslat elfogadásával, amely megteremti az intelligens közlekedési rendszer összehangolásához szükséges jogi keretet, mindemellett megőrzi az arányosság és a szubszidiaritás elvének tiszteletben tartásához elengedhetetlen rugalmasságot.

1.3. A közúti infrastruktúrális hálózat használhatósága és a könnyű közlekedés lehetőségének biztosítása érdekében elengedhetetlen, hogy folyamatosan, megszakítás nélkül aktualizált közúti információkkal és adatokkal rendelkezünk azokról az eseményekről és jelenségekről, amelyek egy adott ponton vagy körzetben teljes mértékben vagy részben korlátozzák a közlekedést az infrastruktúrális hálózaton. Az intelligens közlekedési rendszereknek valós idejű, pontos, megbízható és egységesített információkat kell nyújtaniuk, a felhasználóknak pedig rendelkezniük kell a szabad választás lehetőségével.

1.4. Az EGSZB úgy véli, hogy olyan közös szabványosított struktúrát kell létrehozni, amely tájékoztat azokról a jelenségekről és eseményekről, amelyek befolyásolják a közúti infrastruktúrális hálózatban való közlekedést vagy a hálózat használhatóságát, illetve a forgalom biztonságát és folyamatosságát (ilyen az Alert-C rendszer). Ezenkívül ki kell dolgozni a forgalmi helyzettel és a közlekedési információkkal kapcsolatos adatcserére szolgáló közös XML formátumot. Továbbá meg kell határozni a szabályok kétféle típusát, egyrészt azokat, amelyek alapján létrehozható az a közúti infrastruktúrát ábrázoló egységes georeferens hálózat, amely lehetővé teszi a jelenségek és események egységes digitális helymeghatározását, másrészt azokat, amelyek a közúti hálózatra, azok összetevőire és környezetére vonatkozó információkat szabályozzák.

1.5. A szükséges adatoknak, azok elemzésének és az érintett végső felhasználók felé történő továbbításának a rendszerben úgy

kell történnie, hogy ezzel ne növekedjen túlságosan a járművezetők munkaterhelése, sőt, javuljon kényelmük, és ezzel növekedjen a közúti biztonság is.

1.6. Az EGSZB azt javasolja, hogy mielőbb hozzák létre az intelligens közlekedési rendszerek struktúráját nemzeti szinten, és abba pontosan meghatározott feladatokat integráljanak. Továbbá minimális normák létrehozását javasolja a transzeurópai közlekedési hálózatok útvonalainak olyan telematikai rendszerekkel történő felszerelésére vonatkozóan, amelyek alkalmasak a szükséges, pontosan meghatározott feladatok ellátására.

1.7. Az EGSZB hangsúlyozza, hogy ezt az infrastruktúrát a Közösség, a tagállamok, valamint a magánszektor által biztosított megfelelő finanszírozással kellene létrehozni. Az üzemeltetési költségeket adóbevételekből és az autópályadíjakból származó forrásokból kellene fedezni. Ezenkívül pontosabban meg kell határozni az azon nemzeti központi szolgáltatásokra vonatkozó követelményeket, amelyek a közlekedésre vonatkozó adatok és információk összegyűjtését, elemzését, közlését, közzétételét, terjesztését és határokon átnyúló cseréjét végzik.

1.8. Az intelligens közlekedési rendszerek nagy adattömegek növekvő mértékű felhasználására támaszkodnak. Megvalósításukhoz hosszú távú koncepciót kell kidolgozni, amely nemcsak a jelenlegi alkalmazásokat veszi tekintetbe, hanem a rendszerek esetleges későbbi változásait is, valamint a különféle érintettek szerepét és felelősségi körét. A megvalósított intelligens közlekedési rendszereknek megfelelően gondoskodniuk kell a személyes adatok védelméről. Az irányelvnek és a cselekvési tervnek a közösségi joggal és a tagállamok jogszabályaival összhangban technikai, technológiai, szervezési vagy jogi rendelkezések révén garantálnia kell a védelmet bármilyen visszaéléssel szemben ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ A személyes adatkezelés vonatkozásában az egyének védelmével foglalkozó, a 29. cikk alapján létrehozott munkacsoport WP 101. sz., 2004. november 25-én elfogadott nyilatkozata http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2004/wp101_hu.pdf.

1.9. Az EGSZB azt javasolja, hogy a cselekvési terv tartalmazzon megfelelő eszközöket a modern információs technológiák közlekedési szektorban történő alkalmazásának előmozdítására, például az intelligens gépkocsikat díjazó pályázatokat lehetne szervezni.

2. Bevezetés: az Európai Bizottság dokumentumai

2.1. Az Európai Bizottság közlekedéspolitikáról szóló fehér könyvének féлдős értékelése szerint az innováció jelentős szerepet fog betölteni a közúti közlekedés fenntarthatóságának (azaz megnövelt biztonságának, költséghatékonyágának, környezetbaráttá tételének és zavartalanságának) megerősítésében, különösen az információs és kommunikációs technológiák, azaz az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazása révén.

2.2. Közlekedési rendszerünk növekvő mértékű túlterheltsége (a közúti árufuvarozás 2020-ig várhatóan 55 %-kal, a közúti személyszállítás pedig 36 %-kal fog növekedni), valamint az ahhoz kapcsolódó energiafogyasztás és a kedvezőtlen környezeti hatások (a közlekedésből származó CO₂-kibocsátások 2020-ig további 15 %-kal növekednek) olyan innovatív megközelítést igényelnek, amely válasszal tud szolgálni a közlekedés és a mobilitás növekvő szükségleteire és követelményeire. Az olyan hagyományos intézkedések, mint a meglévő közlekedési hálózatok bővítése, ilyen mértékben nem kivitelezhetőek, ezért új megoldásokat kell találni.

2.3. Az intelligens közlekedési rendszereket alkalmazó megoldások elterjedése azonban a vártnál lassabb, és általában széttagolt módon történik. Ez világos harmonizáció nélküli, eltérő nemzeti, regionális és helyi megoldásokat eredményezett. Következésképpen az ITS-ek nem járulhatnak hozzá hatékonyan a (közlekedés)politikai célkitűzések megvalósításához és a közúti közlekedés előtt álló, egyre növekvő számú kihívás kezeléséhez.

2.4. A konkrét célkitűzések között szerepel a rendszerek kölcsönös átjárhatóságának fokozása, a zavartalan hozzáférés biztosítása, a szolgáltatások folyamatosságának előmozdítása, valamint az ITS-ek valamennyi érdekeltje közötti hatékony együttműködési mechanizmus létrehozása. A szubszidiaritás elvével összhangban a kitűzött cél elérése érdekében a (keret)irányelv alkalmazása tekinthető a legmegfelelőbb formának.

2.5. A végrehajtás technikai részleteit, azaz az eljárásokat és előírásokat azonban az Európai Bizottság fogadja el, amelyet a tagállamok képviselőiből álló bizottság fog segíteni. E bizottság szerepének sérelme nélkül az Európai Bizottság egy európai ITS-tanácsadói csoportot hoz létre, amelybe meghívást kapnak az intelligens közlekedési rendszerekben érintett megfelelő érdekeltek képviselői (ITS-szolgáltatók, felhasználói szövetségek, fuvarozók és létesítmény-üzemeltetők, gyártóipar, szociális partnerek, szakmai szövetségek). Ez a bizottság tanácsokat ad az Európai Bizottságnak az ITS-ek EU-n belüli bevezetésének és kiépítésének üzleti és műszaki szempontjaival kapcsolatban. Ez az ITS-tanácsadó csoport a már meglévő fórumoktól – ilyen például az e-biztonsági fórum, az ERTRAC stb. – származó szakmai hozzájárulásokat gyűjti és válogatja össze.

2.6. Ez a javaslat a közúti közlekedéssel kapcsolatos ITS-alkalmazásokra és -szolgáltatásokra összpontosít, beleértve azok

más közlekedési módokkal való kapcsolódási pontjait is. A közúti közlekedés területén is létezik számos rendelkezés, nevezetesen az elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról szóló 2004/52/EK irányelv, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK rendelet, valamint a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló 2007/46/EK irányelv. A megfelelő bizottságok munkájával való egyértelmű összhang biztosítva lesz.

2.7. A javaslat a növekedést és a foglalkoztatást célzó lisszaboni stratégia számos (mikroökonómiai) célkitűzésének megvalósítását támogatja. Először is hozzájárul az ITS terjesztésének és hatékony használatának elősegítését jelentő célkitűzéshez. Hozzájárul továbbá a következő célkitűzésekhez:

- az ITS hatékony kiépítésére vonatkozó ismeretek határokon átnyúló átadása,
- az európai infrastruktúra bővítése, javítása és összekapcsolása, valamint határokon átívelő kiemelt projektek megvalósítása: az infrastruktúrákra vonatkozó megfelelő árazási rendszerek hasznosságának mérlegelése,
- az erőforrások fenntartható használatának ösztönzése, valamint a környezetvédelem és a növekedés közötti szinergiák erősítése, különösen a külső költségek internalizálását célzó eszközök fejlesztésének előmozdítása révén,
- mindenekelőtt a vállalkozások általi kutatási és fejlesztési célú befektetések fokozása és javítása: jobb keretfeltételek az innovatív ITS-megoldások kihasználásához.

2.8. Az Európai Bizottság által 2008 júliusában elfogadott, a környezetbarátabb közlekedésről szóló közlemény (COM(2008) 433) a 4. fejezetben a közutak esetében intelligens közlekedési rendszerekre vonatkozó cselekvési tervet irányoz elő, amelyet a meglévő technológiák piacra juttatását és felhasználását célzó közös stratégiát meghatározó jogalkotási kezdeményezés egészíti ki. Ezen túlmenően a meglévő infrastruktúra hatékonyabb használata azt fogja jelenteni, hogy kevesebb új infrastruktúrára lesz szükség, így elkerülhető lesz az élőhelyek felaprózódása és a talaj lezáródása.

2.9. Ez a javaslat illeszkedik az EU fenntartható fejlődési stratégiájához is, mivel több olyan kulcskérdéssel foglalkozik, amelyet a 2005-ös felülvizsgálati eljárás során a határozottabb ösztönzést igénylő kérdések között neveztek meg. E kérdéseknek közös a céljuk: a közlekedés fenntarthatóbbá tétele, például a közlekedés iránti kereslet szabályozásának javításával, valamint annak elősegítésével, hogy 2010-ig a közúti halálesetek száma (2000-hez képest) a felére csökkenjen. Közvetett módon tárgyalásra kerülő további kérdés az EU energiafogyasztásának csökkentése, ezáltal pedig az éghajlatváltozás hatásainak korlátozása is. Ezen túlmenően a javaslat támogatja az állatoknak a szállítás és a kapcsolódó műveletek közbeni védelméről szóló 1/2005/EK rendelet végrehajtását (navigációs rendszerek).

2.10. A javasolt irányelv keretét biztosít ennek az ITS-cselekvési tervnek a végrehajtásához. Az irányelvben a tagállamok számára előírt kötelezettségek olyan közös előírásokra fognak épülni, amelyeket az Európai Bizottság a kölcsönösen átjárható ITS-ek EU-szerte történő összehangolt kiépítésének biztosítása céljából bizottsági eljáráson keresztül fog létrehozni. E tevékenységet az Európai Bizottság végzi, az európai ITS-bizottság segítségével, amely a tagállamokkal folytatott információcseréhez is kerettel szolgál. A javasolt ITS-cselekvési terv az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások Európai Unión belüli összehangolt kiépítésének felgyorsítása érdekében prioritási területeket határoz meg.

2.11. A cselekvési terv számos, folyamatban lévő európai bizottsági kezdeményezésre támaszkodik, úgymint a teherfuvarozási logisztikáról szóló cselekvési tervre ⁽²⁾, a városi mobilitásról szóló cselekvési tervre ⁽³⁾, a Galileo üzembe helyezésére ⁽⁴⁾, a közlekedés környezetbarátabbá tételéről szóló kezdeményezésre ⁽⁵⁾, az intelligens autókról szóló 2010-es kezdeményezésre ⁽⁶⁾, az eBiztonságra ⁽⁷⁾, a hetedik kutatási és technológiafejlesztési keretprogramra ⁽⁸⁾, az eCallra ⁽⁹⁾, az európai technológiai platformokra ⁽¹⁰⁾, és ezek stratégiai kutatási menetrendjére, a CARS 21-re ⁽¹¹⁾.

3. Általános megjegyzések

3.1. Az EGSZB üdvözlözi az Európai Bizottság kezdeményezését, és igen lényegesnek véli a megbízható, működőképes, hatékony és biztonságos közlekedési rendszer fennállásának biztosítását a közúti közlekedési ágazatban (beleértve a kapcsolódó szolgáltatásokat is). Az intelligens közlekedési rendszerek összehangolt kiépítésének a lehető legrövidebb határidőn belül és a lehető leg szélesebb körben biztosítania kell a közúti infrastrukturális hálózatban való közlekedést vagy annak használhatóságát a különböző tagállamokban és az EU egész területén.

3.2. Az EGSZB az intelligens közlekedési rendszerekről szóló cselekvési terv megvalósítására tekintettel egyetért az irányelvjavaslat elfogadásával, amely megteremti az intelligens közlekedési rendszer összehangolásához szükséges jogi keretet, mindamellet megőrzi az arányosság és a szubszidiaritás elvének tiszteletben tartásához elengedhetetlen rugalmasságot.

3.3. Alapvetően fontos, hogy a javasolt irányelv célkitűzései megvalósuljanak, különösen, amikor a közúti közlekedés jobb működőképességének, nagyobb megbízhatóságának, hatékonyságának és biztonságának biztosításáról van szó, amelynek révén stabilabb gazdasági és társadalmi környezet valósítható meg minden egyes tagállamban és az EU egész területén is. Az ITS-ek kiépítése hozzájárul a régiók fejlődéséhez, különösen ott, ahol a teheráru mennyisége túllépi a meglévő közúti hálózat szállítási teljesítőképességét. Az irányelv és a cselekvési terv megvalósításában a régióknak tapasztalataik kicserélése és az elért eredmények megosztása révén jelentős szerepet kellene játszaniuk.

⁽²⁾ COM(2007) 607.

⁽³⁾ Az Európai Bizottságnak 2009-ben kell benyújtania ezt a dokumentumot.

⁽⁴⁾ http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/index_fr.htm.

⁽⁵⁾ COM(2008) 433.

⁽⁶⁾ COM(2007) 541.

⁽⁷⁾ <http://www.esafetysupport.org>.

⁽⁸⁾ http://cordis.europa.eu/fp7/home_fr.html.

⁽⁹⁾ http://www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox.

⁽¹⁰⁾ <http://cordis.europa.eu/technology-platforms>.

⁽¹¹⁾ COM(2007) 22.

3.4. Az irányelv nem tartalmaz olyan részletes rendelkezést, amely konkrét ellenőrző mechanizmusok révén biztosítaná a különböző tagállamok közötti hálózatában az ITS-ek hatékony kiépítését, még az Európai Bizottság és a korábban említett projektek (Easy Way stb.) részéről történő finanszírozás esetében sem.

3.5. A közúti infrastrukturális hálózat használhatósága és a könnyű közlekedés lehetőségének biztosítása érdekében elengedhetetlen, hogy folyamatosan, megszakítás nélkül aktualizált közúti információkkal és adatokkal rendelkezünk azokról az eseményekről és jelenségekről, amelyek egy adott ponton vagy körzetben teljes mértékben vagy részben korlátozzák közlekedést az infrastrukturális hálózaton.

3.6. Az intelligens közlekedési rendszereknek valós idejű, megbízható, egységes és megfelelően pontos információkat kell nyújtaniuk, továbbá információkat kell szolgáltatniuk az intermodális közlekedésről, a felhasználóknak pedig rendelkezniük kell a felkínált közlekedési módok közötti szabad választás lehetőségével.

3.7. Az intelligens közlekedési rendszerek nagy adattömegek növekvő mértékű felhasználására támaszkodnak. Megvalósításukhoz hosszú távú koncepciót kell kidolgozni, amely nemcsak a jelenlegi alkalmazásokat veszi tekintetbe, hanem a rendszerek esetleges későbbi változásait is, valamint a különféle érintettek szerepét és felelősségi körét. Ami a magánélet védelmét illeti, az azonosított személyekre vonatkozó információk kezelését olyan jogi és technikai rendelkezések tiszteletben tartásával kellene végezni, amelyek garantálják, hogy a személyes adatok átadása kizárólag világosan, jogilag meghatározott célokból történik, a közösségi jogi keretnek és a különböző nemzeti törvényeknek megfelelően.

3.8. A legfontosabb követelmény az, hogy az eredeti szolgáltatók következetesen garantálják az adatok névtelenségét. A konzultatív csoportnak együtt kell működnie az európai adatvédelmi biztossal, és ki kell kérnie tanácsát ezekkel a kérdésekkel kapcsolatban; célszerű lenne, hogy az adatvédelmi biztos közvetlenül képviseltesse magát a konzultatív csoportban.

3.9. A Galileónak nem lenne szabad kizárólagos szerepet kapnia, sőt, meg kell nyitni az utat a valamennyi hozzáférhető műholdas navigációs rendszerrel történő együttműködés előtt.

3.10. Annak érdekében, hogy biztosítani lehessen a közúti hálózatban való közlekedés vagy a használhatóság részleges vagy teljes mértékű korlátozására vonatkozó közúti információk és adatok rendelkezésre állását és cseréjét, európai szinten egységesíteni kell azt a szabványosított struktúrát és közös XML formátumot, amelyek lehetővé teszik a közlekedést, a hálózat használhatóságát, a forgalom biztonságát vagy annak folyamatosságát korlátozó jelenségekről és eseményekről tájékoztató adatok cseréjét.

3.11. Másik fontos feltétel a közlekedési infrastruktúrákat ábrázoló egységes georeferens hálózat létrehozási paramétereinek egységesítése annak érdekében, hogy lehetővé váljék az egységes digitális helymeghatározás, valamint a jelenségek és események, ugyanakkor a közúti hálózatra, azok összetevőire és környezetére vonatkozó információk rögzítése is. Ennek érdekében fel kellene használni a tagállamok mostanáig leginkább bevált módszereit. Az útkezelő rendszerek is idetartoznak, amelyeknek feladata a közúti hálózat jó műszaki állapotának folyamatos fenntartása.

3.12. A szükséges adatoknak, azok elemzésének és az érintett végső felhasználók felé történő továbbításának a rendszerben úgy kell történnie, hogy ezzel ne növekedjék túlságosan a járművezetők munkaterhelése, sőt, javuljon kényelmük, és ezzel növekedjen a közúti biztonság is, amivel kapcsolatban mindenekelőtt a népszerűség előregedését kell figyelembe venni. Az irányelvnek tehát információs támogatást is elő kellene irányoznia az ITS-felhasználók számára annak érdekében, hogy a lehető legjobban megerősítsék a közlekedési rendszer működőképességét, hatékonyságát és biztonságát, ugyanakkor – amennyire lehetséges – csökkentsék a balesetek gyakoriságát.

3.13. Az ITS-ek magukban foglalják a rendőri szervek, a tűzoltóság, a mentőszolgálatok, a közúti hálózat kezelői, a meteorológiai szolgálatok, valamint a járművezetők által is használt tájékoztatási rendszereket. Az e rendszerekből kinyert információknak és adatoknak szerves részét kell képezniük a közlekedési hálózattal kapcsolatos tájékoztatásnak.

3.14. A közúti hálózat használhatóságát és az azon történő közlekedést javító folyamatokon túlmenően nagyon fontos, hogy folytatódjék az utak fejlesztése építés (főként azokon a részekén, ahol a közúti hálózat még nem létezik), állagmegőrzés és javítás révén. Ez lehetővé teszi, hogy a hálózat megfelelő fogadóképességgel rendelkezzen a különböző területek jellemzőihez, életfeltételeihez stb. mérten. Az ITS-eket nemcsak az újonnan épített transzeurópai közlekedési hálózatok infrastruktúráiba kell integrálni, hanem a meglévő úthálózatba is.

4. Részletes megjegyzések

4.1. Az irányelvnek és a cselekvési tervnek olyan konkrét célkitűzéseket kellene meghatároznia, amelyek valamennyi tagállam által elérhetők az első időszakokban:

- biztosítani kell az olyan adatok és információk összegyűjtését és elemzését nemzeti szinten, amelyek a tagállam területén zajló forgalom helyzetével kapcsolatosak,
- biztosítani kell a transzeurópai közlekedési hálózat valós idejű közlekedési helyzetére vonatkozó adatok és információk határokon átnyúló cseréjét,
- lehetővé kell tenni a járművezetők számára, hogy közszolgáltatás címén ingyenesen hozzáférhessenek az alapvető információs szolgáltatásokhoz.

4.2. Ezen folyamatok keretében a közúti hálózat pontjaira vagy körzeteire – ahol a közlekedés részlegesen vagy teljesen korlátozott, sőt leállt – vonatkozó információk és adatok arra szolgálnak, hogy:

- megvizsgálják és ellenőrizzék – a végleges orvoslás érdekében – a forgalom túlterheltsége vagy az utak járhatatlansága által okozott problémák megszüntetését vagy megoldását lehetővé tévő mechanizmusokat,

- tájékoztassák a közúti hálózat valamennyi használóját (közönséges és sürgősségi járművek vezetőit stb.) a zsúfoltság vagy járhatatlan helyekről, a probléma időtartamáról, mértékéről és okáról,
- irányítsák a közúti hálózat forgalmát azzal a céllal, hogy annak használhatósága, valamint az ott történő közlekedés a forgalmi zavarokkal kapcsolatban rendelkezésre álló adatoktól függően biztosítva legyen (forgalomirányítás a hálózat meghatározott pontján, alternatív útvonalakon stb.),
- elemezzék egyes olyan jelenségek megismétlődését kiváltó okokat, amelyek korlátozzák a közúti hálózat használhatóságát, valamint az egyes pontokon vagy adott körzetekben történő közlekedést. A cél olyan rendelkezések javaslása és megvalósítása, amelyek korlátozzák vagy megakadályozzák e jelenségek kialakulását.

4.3. A javaslatok nem határozzák meg az ITS-ek által betöltendő feladatokat, és azt az időpontot sem tartalmazzák, ameddig a szakértőknek e témában döntenüik kell. Összességében túlságosan általános dokumentumokkal van dolgunk, aminek a következménye az lehet, hogy az érintett felelőségekre és területekre vonatkozó megközelítés nem lesz egységes jellegű.

4.4. Az EGSZB következképpen azt javasolja, hogy határozzák meg az intelligens közlekedési rendszerek bizonyos funkcióit, úgymint:

4.4.1. Egyedi rendszerek: lehetővé teszik az információk összegyűjtését és azok elemzését az érintett hatóságok, szervezetek és intézmények felelősségi körének megfelelően (rendőrség, tűzoltóság, mentőszolgálatok stb.); e nyers adatok egyes jellemzői felhasználhatók a valós idejű forgalmi helyzet jobb megismerése céljából.

4.4.2. Az adatok és információk telematikai alkalmazások révén történő összegyűjtése: lehetővé teszi, hogy nyomon kövessük az intelligens közlekedési rendszerek különböző elemeinek egyes pontosan meghatározott jellemzőit a közúti hálózat pontosan körülírt körzeteiben.

4.4.3. A forgalom irányítása és kezelése: a konkrét információk értékelése és az automatikusan vagy kezelői beavatkozás révén összegyűjtött adatok alapján az intelligens közlekedési rendszerek a közúti hálózat adott körzetének forgalmát megfelelő eszközökkel irányítják (utasításokat vagy tilalmakat kijelző változtatható üzenetű jelzőablák, fénynyilak vagy -jelzők stb.).

4.4.4. Felügyelet: az osztott kamerarendszereknek köszönhetően az illetékes hatóságok, szervezetek és intézmények képernyőn megjeleníthetik, és figyelemmel kísérhetik a közúti forgalmat.

4.4.5. Az információk terjesztése: a közúti hálózatban való közlekedéssel és a hálózat használhatóságának részleges vagy teljes korlátozásával kapcsolatos információkat és adatokat közlésezik vagy közlik azzal a céllal, hogy a közúti hálózat valamennyi ügyfele és felhasználója számára hozzáférhető legyenek. Az információk terjesztése az elérhető alapvető kommunikációs vagy információs technológiák segítségével történik; a kommunikáció történhet köz- vagy magánjogi társaságokon keresztül, a járművezető pedig ezekhez az információkhoz az utazás előtt vagy annak során hozzájuthat.

4.4.6. Ellenőrzés és szankcionálás: a telematikai rendszerek lehetővé teszik annak ellenőrzését, hogy a járművezetők eleget tesznek-e kötelezettségeiknek (autópálya- vagy egyéb díjak megfizetése), valamint betartják-e a közúti közlekedés szabályait; a legsúlyosabb szabálysértések, illetve bűncselekmények büntethetők (például a maximális sebesség túllépése, a jelzőlámpák vagy a megengedett összsúly figyelmen kívül hagyása, gépjárműlopás), az érintett tagállam közlekedési szabályai szerint és – harmonizáció esetén – uniós szinten is ⁽¹²⁾.

4.4.7. Műszaki operatív irányítás: a telematikai rendszerek biztosítják a rendszer különböző elemei üzemeltetési megbízhatóságának ellenőrzését is. Lehetővé teszik a problémák automatikus azonosítását, a progresszív vagy adatmentési eljárások elindítását.

4.5. Az EGSZB egyébként minimális európai normák meghatározását (vagy egy példákat felsoroló lista felállítását) javasolja azzal a céllal, hogy a transzeurópai közlekedési hálózatokhoz tartozó közlekedési utakat olyan telematikai rendszerekkel szereljék fel, amelyek lehetővé teszik az információgyűjtést, továbbá a forgalom ellenőrzését és irányítását. Ilyenek például a következők:

- kamerás felügyeleti rendszer,
- a forgalmi helyzet nyomon követésének, a forgalomtorlódások érzékelésének és a gépjárművek számlálásának módszerei,
- változtatható üzenetű jelzőtáblarendszer és közúti tájékoztatási célú készülékek,
- közúti meteorológiai információs rendszer,
- az útvonalak dinamikus irányítása,
- segélyhívó rendszer.

Kelt Brüsszelben, 2009. május 13-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Mario SEPI

4.6. E rendszerekből, valamint az egyedi rendszerekből származó információk alapján valós időben értékelhető a közúti hálózatban történő közlekedés és a hálózat használhatósága, valamint a legfontosabb úti célok eléréséhez szükséges utazási időtartam.

4.7. Az EGSZB felhívja a figyelmet azokra a nehézségekre, amelyeket a gépjárművek intelligens közlekedési rendszerek egyedi berendezéseivel történő utólagos felszerelése jelenthet. A rendszerstruktúráknak megfelelő kompatibilitással kell rendelkezniük. A járművek struktúráját és rendszereit a nyílt platformok keretében kell kialakítani. Ez nemcsak a rendszerekre és a technológiákra vonatkozik, hanem az általuk kínált szolgáltatásokra is.

4.8. Semmi kétség afelől, hogy az intelligens közlekedési rendszerek kialakításakor számos, ma rendelkezésünkre álló – információs vagy más – technológiát felhasználnak majd; az EU által elfogadott összehangolt megközelítésnek ki kellene terjednie az eredmények tényleges alkalmazhatóságának eléréséig fejlesztendő céltérületek felsorolására is. Az is fontos továbbá, hogy a Közösség, a tagállamok, valamint a magánszektor megfelelő finanszírozást biztosítsanak. Az üzemeltetési és beruházási költségeket különféle illetekekből, adóbevételekből és az autópályadíjakból származó forrásokból kellene fedezni.

4.9. A cselekvési terv különböző kulcsfontosságú területein az ITS-ek kiépítésének vonatkozásában az Európai Bizottság javaslati bizonyos számú gyakorlati rendelkezést is bevezetnek. Ugyanezen időszakok során természetesen elengedhetetlen, hogy kellő időt fordítsunk a végső felhasználók, azaz a járművezetők képzésére és a rendszer különböző elemeinek megismertetésére is. Ennek keretében támogatni kell a tájékoztató és felvilágosító kampányokat, hogy az emberek megismerjék ezeket a modern technológiákat, újszerű promóciós technikákat is igénybe véve (például az intelligens járművek kifejlesztésének támogatása és európai pályázat szervezése a legjobbak díjazására).

⁽¹²⁾ Az EGSZB véleménye a következő tárgyban: *Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó szabályok határokon átnyúló végrehajtásának elősegítéséről*, előadó: Jan SIMONS, 2008. szeptember 17., HL C 77., 2009.3.31.