

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej ramy wdrażania inteligentnych systemów transportowych w dziedzinie transportu drogowego oraz ich interfejsów z innymi rodzajami transportu

COM(2008) 887 wersja ostateczna – 2008/0263 (COD)

(2009/C 277/17)

Sprawozdawca: **Josef ZBOŘIL**

Dnia 29 stycznia 2009 r. Rada, działając na podstawie art. 295 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej ramy wdrażania inteligentnych systemów transportowych w dziedzinie transportu drogowego oraz ich interfejsów z innymi rodzajami transportu

COM(2008) 887 wersja ostateczna – 2008/0163 (COD).

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 15 kwietnia 2009 r. Sprawozdawcą był Josef ZBOŘIL.

Na 453. sesji plenarnej w dniach 13–14 maja 2009 r. (posiedzenie z 13 maja) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 183 do 3 – 6 osób wstrzymało się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje inicjatywę Komisji i za niezbędne uważa zagwarantowanie niezawodnego, sprawnego, efektywnego i bezpiecznego systemu transportowego w sektorze transportu drogowego (łącznie z usługami świadczonymi w tej dziedzinie).

1.2. Komitet popiera przyjęcie w celu realizacji planu działania dotyczącego inteligentnych systemów transportowych (ITS) proponowanej dyrektywy ustanawiającej potrzebne ramy prawne dla koordynacji inteligentnego systemu transportowego i zachowującej jednak konieczną elastyczność zgodnie z zasadami proporcjonalności i pomocniczości.

1.3. W celu zagwarantowania przejezdności sieci drogowej konieczne jest, by stale i nieprzerwanie dostępne były aktualne informacje i dane o określonych zdarzeniach i zjawiskach, które częściowo lub całkowicie ograniczają przejezdność w danym miejscu lub na danym odcinku sieci drogowej. ITS muszą zapewniać w czasie rzeczywistym dokładne, wiarygodne i jednolite informacje, aby użytkownicy mieli swobodę wyboru.

1.4. EKES uważa za konieczne stworzenie wspólnej standardowej struktury zjawisk i zdarzeń, które mają wpływ na przejezdność oraz bezpieczeństwo i płynność ruchu w sieci drogowej (np. system Alert-C). Trzeba także określić wspólny format XML służący wymianie danych i informacji o ruchu. Określone muszą też zostać zasady tworzenia jednolitej georeferencyjnej sieci drogowej służącej jednolitej cyfrowej lokalizacji geograficznej zjawisk i zdarzeń, a także informowaniu o sieci drogowej, jej elementach i wyposażeniu.

1.5. Gromadzenie potrzebnych danych, ich przetwarzanie i przekazywanie zainteresowanym użytkownikom powinno odbywać się w systemie, który nie będzie nadmiernie obciążał

kierowców pracą, ale raczej przyczyni się do zwiększenia komfortu i tym samym także bezpieczeństwa ruchu.

1.6. EKES zaleca szybkie opracowanie architektury systemów ITS na szczeblu krajowym oraz włączenie do nich ściśle określonych funkcji. Zaleca też stworzenie minimalnych norm wyposażenia sieci TEN-T w systemy telematyczne, które muszą pełnić konkretne konieczne funkcje.

1.7. Komitet podkreśla, że przy budowaniu infrastruktury należy zapewnić odpowiednie finansowanie zarówno ze środków wspólnotowych, jak i ze środków państw członkowskich i sektora prywatnego. Koszty eksploatacji powinny być pokrywane ze środków płynących z pobierania opłat, podatków lub opłat za przejazd. Trzeba też bardziej szczegółowo określić wymagania dotyczące centralnych krajowych organów zajmujących się gromadzeniem, przetwarzaniem, publikowaniem, rozpowszechnianiem i transgraniczną wymianą danych i informacji dotyczących ruchu.

1.8. Podstawą ITS jest coraz większe wykorzystywanie ogromnej ilości danych. Wdrażanie tych systemów wymaga zatem opracowania długoterminowej wizji, uwzględniającej nie tylko obecne zastosowania, ale także możliwy przyszły rozwój systemów oraz rolę i odpowiedzialność różnych podmiotów. Tworzone inteligentne systemy transportowe muszą w pełni przestrzegać wymogów ochrony danych osobowych. Dyrektywa i plan działania muszą zapewnić zabezpieczenia przed nadużyciami dzięki technicznemu, technologicznemu, organizacyjnemu i prawnemu instrumentom zgodnym z prawem UE i państw członkowskich ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Opinia 4/2004 grupy roboczej powołanej na podstawie art. 29: „Processing of Personal Data by Means of Video Surveillance”, WP 89, 11 lutego 2004 r. Deklaracja grupy roboczej art. 29 dotycząca egzekwowania prawa, WP 101, 25 listopada 2004 r. http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/workinggroup/wpdocs/2004_en.htm.

1.9. EKES zaleca, by uzupełnić plan działania o odpowiednie narzędzia propagowania nowoczesnych technologii informacyjnych w sektorze transportu, na przykład poprzez zorganizowanie konkursu dotyczącego inteligentnych pojazdów.

2. Wstęp, dokumenty Komisji

2.1. W śródkresowym przeglądzie Białej księgi Komisji Europejskiej w sprawie polityki transportowej wskazuje się, że innowacje w znacznym stopniu przyczynią się do tego, aby transport drogowy stał się bardziej zrównoważony (tj. bezpieczny, efektywny, ekologiczny, ciągły), w szczególności poprzez zastosowanie technologii informacyjnych i komunikacyjnych: inteligentnych systemów transportowych (ITS).

2.2. Wzrastające przeciążenie naszego systemu transportowego (przewiduje się, że do 2020 r. drogowy transport towarowy wzrośnie o 55 %, a drogowy transport pasażerski o 36 %) oraz związane z nim zużycie energii i negatywny wpływ na środowisko (emisje CO₂ powodowane przez transport wzrosną o kolejne 15 % do 2020 r.) wymagają innowacyjnego podejścia w reagowaniu na wzrastające potrzeby i wymogi w zakresie transportu i mobilności. Tradycyjne środki, takie jak rozbudowa istniejących sieci transportowych, nie będą wykonalne w wymaganym zakresie, trzeba zatem znaleźć nowe rozwiązania.

2.3. Rozwiązania ITS są przyjmowane wolniej niż tego oczekiwano i na ogół fragmentarycznie. Doprowadziło to do istnienia zlepką rozwiązań krajowych, regionalnych i lokalnych, które nie są zharmonizowane. W konsekwencji ITS są wykorzystywane w sposób nieefektywny i nie są w stanie skutecznie przyczynić się do realizacji celów polityki (transportowej) oraz do sprostania coraz większym wyzwaniom w zakresie transportu drogowego.

2.4. Cele szczegółowe obejmują zwiększenie interoperacyjności systemów, zapewnienie stałego dostępu, dążenie do ciągłości usług oraz stworzenie efektywnego mechanizmu współpracy między wszystkimi podmiotami zainteresowanymi ITS. Zgodnie z zasadą pomocniczości, zastosowanie dyrektywy (ramowej) uznaje się za najodpowiedniejszą formę osiągnięcia zamierzonego celu.

2.5. Jednakże techniczne szczegóły wdrażania, tj. procedury i specyfikacje, będą przyjmowane przez Komisję, której pomagał będzie komitet złożony z przedstawicieli państw członkowskich. Niezależnie od roli tego komitetu, Komisja ustanowi Europejską Grupę Doradczą ds. ITS, do której zaproszeni zostaną przedstawiciele zainteresowanych podmiotów zajmujących się ITS (dostawców usług ITS, stowarzyszeń użytkowników, przewoźników i operatorów obiektów, przemysłu wytwórczego, partnerów społecznych, stowarzyszeń branżowych) i która doradzać będzie Komisji w zakresie ekonomicznych i technicznych aspektów realizacji i wdrażania ITS w Unii Europejskiej. Grupa doradcza będzie gromadzić i opracowywać dane z istniejących forów, takich jak Forum eSafety, ERTRAC itp.

2.6. Omawiany wniosek skupia się na aplikacjach i usługach ITS związanych z transportem drogowym, w tym ich interfejsach z innymi formami transportu. Istnieje szereg przepisów dotyczących transportu drogowego, w szczególności dyrektywa 2004/52/WE w sprawie elektronicznego poboru opłat, rozporządzenie (EWG) 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz dyrektywa 2007/46/WE ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich

przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów. Zostanie zapewniona wyraźna spójność z pracą właściwych komitetów.

2.7. Wniosek będzie wspierał realizację kilku celów (mikroekonomicznych) strategii lizbońskiej na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia. Przede wszystkim przyczyni się do realizacji celu, jakim jest umożliwienie bardziej powszechnego i skutecznego zastosowania ITS. Ponadto przyczyni się do realizacji następujących celów:

- łatwiejsze wdrażanie wszelkich form innowacji: transgraniczny transfer wiedzy na temat skutecznego wdrażania ITS;
- rozszerzenie, poprawa i połączenie infrastruktury europejskiej oraz ukończenie priorytetowych projektów transgranicznych: rozważenie kwestii właściwych systemów płatności za korzystanie z infrastruktury;
- sprzyjanie zrównoważonemu wykorzystaniu zasobów oraz wzmocnienie synergii pomiędzy ochroną środowiska a wzrostem gospodarczym, a szczególnie promowanie rozwoju środków internalizacji kosztów zewnętrznych;
- zwiększenie i poprawa inwestycji w badania i rozwój, w szczególności przez sektor prywatny: lepsze warunki ramowe dla zastosowania innowacyjnych rozwiązań ITS.

2.8. Komunikat w sprawie ekologicznego transportu, przyjęty przez Komisję w lipcu 2008 r. (COM(2008) 433), przewiduje w rozdziale 4 plan działania dotyczący inteligentnych systemów transportu drogowego, któremu towarzyszyć ma inicjatywa legislacyjna. Plan ten określa wspólne podejście do wprowadzania istniejących technologii na rynek i do użytku. Jednocześnie bardziej efektywne wykorzystanie istniejącej infrastruktury sprawi, że zapotrzebowanie na nową infrastrukturę będzie mniejsze, dzięki czemu uniknie się rozbijania siedlisk przyrodniczych i zajmowania gruntów.

2.9. Omawiany wniosek wpisuje się również w strategię zrównoważonego rozwoju UE, gdyż porusza kilka kluczowych kwestii, które, zgodnie z przeglądem z 2005 r., wymagają wzmoczonych działań. Kluczowym ogniwem łączącym jest dążenie do większego poszanowania zasady zrównoważonego rozwoju w przypadku transportu, tzn. realizacja celu poprawy zarządzania popytem na usługi transportowe oraz wsparcie dla celu związanego z bezpieczeństwem drogowym, polegającego na zmniejszeniu o połowę liczby ofiar śmiertelnych do 2010 r. (w porównaniu z rokiem 2000). Kolejne kwestie, które zostaną poruszone pośrednio, to ograniczenie zużycia energii w UE, a tym samym ograniczenie skutków zmian klimatu. Ponadto wniosek przyczynia się do wdrażania rozporządzenia (WE) 1/2005 w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań (systemy nawigacji).

2.10. Proponowana dyrektywa nakreśla ramy realizacji wspomnianego planu działania na rzecz ITS. Komisja będzie wspierać realizację obowiązków nałożonych na państwa członkowskie w ramach dyrektywy poprzez utworzenie, w drodze procedury komitetowej, wspólnych specyfikacji mających na celu zagwarantowanie ogólnoeuropejskiego skoordynowanego wdrażania interoperacyjnych ITS. Prace te będzie prowadzić Komisja, której pomagać będzie Europejski Komitet ds. ITS. Przewiduje się również stworzenie ram wymiany informacji z państwami członkowskimi. Proponowany plan działania na rzecz ITS określa priorytetowe obszary służące przyspieszeniu skoordynowanego wdrażania aplikacji i usług ITS w całej Unii Europejskiej.

2.11. Plan działania na rzecz ITS ma za podstawę szereg realizowanych obecnie inicjatyw Komisji Europejskiej, takich jak plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego ⁽²⁾, plan działania na rzecz mobilności w miastach ⁽³⁾, wdrażanie systemu Galileo ⁽⁴⁾, zbiór działań na rzecz ekologicznego transportu ⁽⁵⁾, inicjatywa „Inteligentny samochód” w ramach i2010 ⁽⁶⁾, inicjatywa eSafety ⁽⁷⁾, siódmy program ramowy na rzecz badań i rozwoju technologicznego ⁽⁸⁾, system eCall ⁽⁹⁾, europejskie platformy technologiczne i ich strategiczne plany badań ⁽¹⁰⁾ oraz inicjatywa CARS 21 ⁽¹¹⁾.

3. Uwagi ogólne

3.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje inicjatywę Komisji i za niezbędne uważa zagwarantowanie niezawodnego, sprawnego, efektywnego i bezpiecznego systemu transportowego w sektorze transportu drogowego (łącznie z usługami świadczonymi w tej dziedzinie). Skoordynowane wdrażanie ITS pozwala na zapewnienie – najszybciej jak to możliwe i w maksymalnym osiągalnym zakresie – przejezdności sieci drogowej w poszczególnych państwach członkowskich i w UE jako całości.

3.2. Komitet popiera przyjęcie w celu realizacji planu działania dotyczącego ITS proponowanej dyrektywy ustanawiającej potrzebne ramy prawne dla koordynacji inteligentnego systemu transportowego, a jednocześnie zachowującej konieczną elastyczność zgodnie z zasadami proporcjonalności i pomocniczości.

3.3. Realizacja celów proponowanej dyrektywy, a zwłaszcza zapewnienie większej funkcjonalności, niezawodności i efektywności transportu drogowego oraz poprawa jego bezpieczeństwa, jest ważna dla wzmocnienia stabilności gospodarczej i społecznej w poszczególnych państwach członkowskich i w UE jako całości. Wdrażanie ITS będzie miało wpływ na rozwój regionów, w szczególności tam, gdzie wolumen przewozów w transporcie drogowym przekracza możliwości istniejącej sieci drogowej. Przy wprowadzaniu w życie dyrektywy i planu działania regiony powinny odgrywać istotną rolę w wymianie doświadczeń i informacji o rezultatach działań.

⁽²⁾ COM(2007) 607.

⁽³⁾ Komisja Europejska ma przedstawić ten dokument w 2009 r.

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

⁽⁵⁾ COM(2008) 433.

⁽⁶⁾ COM(2007) 541.

⁽⁷⁾ www.esafetysupport.org.

⁽⁸⁾ <http://cordis.europa.eu/fp7>.

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

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

⁽¹¹⁾ COM(2007) 22.

3.4. W dyrektywie brakuje dokładniejszych postanowień mających za pomocą konkretnych mechanizmów kontrolnych zagwarantować „egzekwowalność” wdrożenia ITS w systemie drogowym poszczególnych państw, także gdy mowa jest o wsparciu finansowym ze strony Komisji i wymienionych projektach (EasyWay itd.).

3.5. W celu zagwarantowania przejezdności sieci drogowej konieczne jest, by stale i nieprzerwanie dostępne były aktualne informacje drogowe i dane o określonych zdarzeniach i zjawiskach, które częściowo lub całkowicie ograniczają przejezdność w danym miejscu lub na danym odcinku sieci drogowej.

3.6. ITS muszą zapewniać w czasie rzeczywistym informacje wiarygodne, jednolite i dostatecznie dokładne. ITS powinny informować o transporcie intermodalnym a użytkownicy muszą mieć swobodę wyboru między oferowanymi środkami transportu.

3.7. Podstawą ITS jest coraz większe wykorzystywanie ogromnej ilości danych. Wdrażanie tych systemów wymaga zatem opracowania długoterminowej wizji, uwzględniającej nie tylko obecne zastosowania, ale także możliwy przyszły rozwój systemów oraz rolę i odpowiedzialność różnych podmiotów. Z uwagi na ochronę prywatności przetwarzanie danych dotyczących zidentyfikowanych osób powinno być potraktowane w ramach przepisów i technicznych rozwiązań w taki sposób, by udostępnianie danych osobowych było możliwe tylko w jasno określonych w prawie celach, zgodnie z ramami prawnymi UE i poszczególnych państw członkowskich.

3.8. Podstawowym wymogiem jest konsekwentne gwarantowanie anonimowości danych u pierwotnego ich dostawcy. Grupa doradcza musi współpracować i konsultować się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych. Komitet zaleca rozważenie włączenia bezpośredniego przedstawiciela inspektora do prac grupy doradczej.

3.9. Nie należy ograniczać się wyłącznie do europejskiego systemu nawigacji satelitarnej Galileo, lecz dążyć raczej do współpracy ze wszystkimi dostępnymi systemami nawigacji satelitarnej.

3.10. W celu zagwarantowania dostępności oraz wymiany danych i informacji o częściowym lub całkowitym ograniczeniu przejezdności sieci konieczne jest ujednoczenie na szczeblu europejskim standardowej struktury i formatu XML dla wymiany danych dotyczących obserwowanych zjawisk i zdarzeń, które ograniczają przejezdność oraz bezpieczeństwo i płynność ruchu.

3.11. Ważnym warunkiem jest też ujednoczenie parametrów tworzenia jednolitej georeferencyjnej sieci drogowej służącej jednolitej cyfrowej lokalizacji geograficznej zjawisk i zdarzeń, a także rejestrowaniu informacji o sieci drogowej, jej elementach i wyposażeniu. Trzeba przy tym wykorzystać najlepsze dotychczasowe doświadczenia państw członkowskich. Z tą tematyką wiąże się także systemy zarządzania drogami mające na celu stałe zapewnianie trwale dobrego stanu technicznego infrastruktury drogowej.

3.12. Gromadzenie potrzebnych danych, ich przetwarzanie i przekazywanie zainteresowanym użytkownikom powinno odbywać się w systemie, który nie będzie nadmiernie obciążał kierowców pracą, ale raczej przyczyni się do zwiększenia komfortu i tym samym także bezpieczeństwa ruchu, zwłaszcza z uwagi na starzenie się społeczeństwa. Dyrektywa powinna zatem przewidywać pewną formę informacyjnego wsparcia dla użytkowników ITS, tak by zmaksymalizować korzyści płynące ze zwiększenia funkcjonalności, efektywności i bezpieczeństwa systemu transportowego (łącznie ze zmniejszeniem wypadkowości).

3.13. Do ITS można zaliczyć także dotyczące transportu systemy informacyjne policji, straży pożarnej, zarządu infrastruktury czy służb meteorologicznych oraz systemy gromadzące informacje pochodzące od kierowców. Dane i informacje pochodzące z tych systemów muszą stanowić nieodłączną część informacji o ruchu.

3.14. Obok procesów prowadzących do zapewnienia większej przejezdności dróg trzeba zagwarantować także dalszy rozwój sieci drogowej poprzez budowę nowych dróg (zwłaszcza w miejscach, gdzie sieć jeszcze nie sięga), rekonstrukcje i naprawy, tak aby zapewnić wystarczający potencjał sieci drogowej przy uwzględnieniu warunków lokalnych i środowiska. ITS muszą być elementem zarówno nowo budowanych sieci transportowych TEN-T, jak i już użytkowanej infrastruktury drogowej.

4. Uwagi szczegółowe

4.1. W dyrektywie i w planie działań powinny być określone konkretne cele, których urzeczywistnienie w pierwszej fazie jest realne we wszystkich państwach członkowskich:

- zagwarantowanie gromadzenia i przetwarzania na szczeblu krajowym informacji i danych o aktualnej sytuacji na drogach na terenie danego państwa;
- zagwarantowanie transgranicznej wymiany informacji i danych o aktualnej sytuacji w zakresie transportu w sieci TEN-T w czasie rzeczywistym;
- zagwarantowanie bezpłatnych podstawowych usług informacyjnych dla kierowców jako usługi publicznej.

4.2. Informacje i dane o częściowo lub całkowicie nieprzejezdnych miejscach i odcinkach sieci drogowej są w ramach tych procesów wykorzystywane w celu:

- sprawdzenia i kontroli procesów likwidowania lub rozwiązywania przyczyn nieprzejezdności aż do ostatecznej naprawy problemu;

- informowania wszystkich uczestników ruchu drogowego (zwykłych kierowców, kierowców pojazdów ratunkowych, itd.) o miejscu, czasie, zasięgu i przyczynach nieprzejezdności;
- zarządzania ruchem na drogach z myślą o zapewnieniu przejezdności sieci drogowej w związku ze stwierdzonymi zdarzeniami, które tę przejezdność ograniczają (zarządzanie ruchem w danym miejscu sieci, na trasach alternatywnych itd.);
- analizy przyczyn powtarzających się zdarzeń ograniczających przejezdność w określonych miejscach lub na określonych odcinkach sieci w celu zaproponowania i wdrożenia rozwiązań pozwalających na ich ograniczenie lub usunięcie.

4.3. W propozycji Komisji brakuje definicji funkcji, jakie ITS miałyby pełnić, lub chociaż wskazania, kiedy funkcje te zostaną określone przez ekspertów. Dokumenty ustanawiają tylko zbyt ogólne ramy, co w rezultacie może oznaczać brak jednolitego podejścia do poszczególnych zadań i dziedzin.

4.4. Komitet proponuje zatem następujące rozgraniczenie niektórych funkcji ITS:

4.4.1. Funkcja wykorzystania systemów operacyjnych – systemy te zapewniają gromadzenie i przetwarzanie informacji w ramach działalności organów, organizacji i instytucji (policji, straży pożarnej, ratownictwa medycznego); niektóre atrybuty tych podstawowych danych można wykorzystać jako informacje o aktualnej sytuacji w zakresie transportu.

4.4.2. Funkcja gromadzenia danych i informacji z aplikacji telematycznych – zapewnia śledzenie określonych cech poszczególnych elementów systemu transportowego za pośrednictwem systemów telematycznych na określonych objętych tymi systemami odcinkach dróg (ITS).

4.4.3. Funkcja zarządzania i kierowania ruchem – inteligentne systemy transportowe na podstawie oceny konkretnych informacji o ruchu i danych z czujników lub też na podstawie interwencji operatora zarządzają ruchem na danym odcinku drogi za pośrednictwem odpowiednich narzędzi (znaków drogowych o zmiennej treści oznaczających nakaz lub zakaz, strzałek i sygnalizatorów świetlnych itd.).

4.4.4. Funkcja monitorowania – organy, organizacje i instytucje prowadzą wirtualną obserwację ruchu na drogach za pośrednictwem wspólnych systemów kamer.

4.4.5. Funkcja informacyjna – informacje i dane o częściowym lub całkowitym ograniczeniu przejezdności są publikowane albo przekazywane wszystkim klientom i użytkownikom sieci drogowej. Funkcja informacyjna jest realizowana za pośrednictwem standardowych dostępnych środków masowego przekazu i technologii informacyjnych przez przedsiębiorstwa publiczne lub prywatne w formie usług informacyjnych przed podróżą i w trakcie podróży (*pre-trip* i *on-trip*).

4.4.6. Funkcja kontroli i kar – systemy telematyczne kontrolują wypełnianie niektórych obowiązków (np. uiszczanie opłat za przejazd) i przestrzeganie przepisów ruchu drogowego; istnieje przy tym możliwość karania za największe wykroczenia (np. przekroczenie dozwolonej prędkości, przejazd na czerwonym świetle, przekroczenie dozwolonego obciążenia, kradzież pojazdów) zgodnie z przepisami ruchu drogowego danego państwa członkowskiego i ich możliwą harmonizacją na szczeblu UE ⁽¹²⁾.

4.4.7. Funkcja kontroli technicznej – systemy telematyczne pełnią także funkcję kontroli niezawodności poszczególnych elementów systemu transportowego, łącznie z możliwością automatycznej identyfikacji problemu i rozpoczęcia procedur ograniczania lub zabezpieczania.

4.5. EKES zaleca także określenie minimalnych europejskich norm (lub wzorców) wyposażenia dróg włączonych do sieci TEN-T w podstawowe systemy telematyczne, pozwalające na gromadzenie danych, monitorowanie ruchu i zarządzanie nim, takie jak:

- system kamer monitorujących;
- systemy monitorowania ruchu drogowego, wykrywania zatorów i liczenia pojazdów;
- systemy znaków drogowych o zmiennej treści i mechanizmów informowania o ruchu;
- system informacji o warunkach meteorologicznych na drogach;
- dynamiczne zarządzanie ruchem;
- system ratunkowy.

Bruksela, 13 maja 2009 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Mario SEPI

4.6. Na podstawie tych systemów i informacji z systemów operacyjnych można w czasie rzeczywistym oceniać przejezdność dróg oraz obliczać czas dojazdu do najważniejszych miejscowości.

4.7. EKES zwraca uwagę na możliwe problemy z dodatkowym wyposażaniem pojazdów w specyficzne urządzenia ITS; architektura systemów musi zapewniać kompatybilność. Infrastruktura i systemy pojazdów muszą być tworzone na bazie otwartych platform. Dotyczy to nie tylko systemów i technologii, ale także usług świadczonych za ich pośrednictwem.

4.8. Nie ulega wątpliwości, że ITS skorzystają z wielu dostępnych obecnie technologii informacyjnych i technologii innego rodzaju. Skoordynowane podejście UE do tych systemów powinno obejmować także określenie docelowych dziedzin, które trzeba będzie rozwijać aż do uzyskania praktycznych zastosowań. Należy też zapewnić odpowiednie finansowanie zarówno ze środków wspólnotowych, jak i ze środków państw członkowskich i sektora prywatnego. Koszty inwestycji i eksploatacji powinny być pokrywane ze środków płynących z pobierania obowiązujących opłat, podatków lub opłat za przejazd.

4.9. W poszczególnych głównych dziedzinach planu działania Komisja proponuje także cały szereg praktycznych rozwiązań dotyczących stosowania ITS. W tym okresie konieczne będzie oczywiście także przeznaczenie odpowiedniego czasu na szkolenia i zaznajomienie końcowych użytkowników systemu – kierowców – z jego odpowiednimi elementami, także za pośrednictwem reklam i popularyzowania tych nowoczesnych technologii w niestandardowy sposób (np. poprzez wsparcie rozwoju inteligentnych samochodów i zorganizowanie poświęconego im europejskiego konkursu).

⁽¹²⁾ Opinia EKES-u w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady wprowadzającej ułatwienia w transgranicznym egzekwowaniu prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego, sprawozdawca: Jan SIMONS, 17 września 2008 r. (TEN/348), Dz.U. C 77 z 31.3.2009, s. 70-72.