

**Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tieliikennealan älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista”**

**KOM(2008) 887 lopullinen – 2008/0263 COD**

(2009/C 277/17)

Esittelijä: **Josef ZBOŘIL**

Neuvosto päätti 29. tammikuuta 2009 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 295 artiklan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta

*Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi tieliikennealan älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista*

KOM(2008) 887 lopullinen – 2008/0163 COD.

Asian valmistelusta vastannut ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 15. huhtikuuta 2009. Esittelijä oli Josef Zbořil.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 13.–14. toukokuuta 2009 pitämässään 453. täysistunnossa (toukokuun 13. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 183 ääntä puolesta ja 3 vastaan 6:n pidättyessä äänestämästä.

## 1. Päätelmät ja suositukset

1.1 ETSK on tyytyväinen Euroopan komission aloitteeseen ja pitää luotettavan, toimivan, tehokkaan ja varman maantieliikennejärjestelmän (sekä alalla tarjottavien palveluiden) varmistamista välttämättömänä.

1.2 Komitea kannattaa ehdotetun direktiivin hyväksymistä älykkäitä tieliikennejärjestelmiä koskevan toimintasuunnitelman toteuttamiseksi, koska direktiivi tarjoaa tarvittavat oikeudelliset puitteet älykkäiden liikennejärjestelmien koordinoinnille samalla kun säilytetään suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteen kunnioittamisen edellyttämä joustavuus.

1.3 Maantieliikenteen perusrakenteiden käytettävyyden ja liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi on oleellista, että on jatkuvasti ja keskeytyksettä saatavissa ajantasaista tietoa liikennetapahtumista ja -ilmiöistä, jotka rajoittavat liikkumista infrastruktuuriverkon tietyissä kohdissa tai osuuksilla tai estävät sen kokonaan. Älykkäiden liikennejärjestelmien on tarjottava reaaliaikaista, täsmällistä, luotettavaa ja standardoitua tietoa siten, että käyttäjille jää valinnan vapaus.

1.4 ETSK katsoo, että on luotava standardoitu yhteinen järjestelmä (kuten Alert-C-järjestelmä) tiedon välittämiseksi ilmiöistä ja tapahtumista, jotka vaikuttavat mahdollisuuksiin liikkua maantieverkossa, verkon käytettävyyteen tai liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen. Lisäksi liikennedatan ja -tiedon vaihtamista varten on määritettävä yhteinen XML-tiedonsiirtomuoto. On myös määritettävä kahdentyyppiset säännöt, jotka ensinnäkin koskevat maantieverkkoa kuvaavan yhdenmukaisen maantieteellisen koordinaatiston luomista siten, että liikenneilmiöiden ja -tapahtumien yhdenmukainen digitaalinen paikantaminen on mahdollista, ja joilla toiseksi säännellään maantieverkkoa, tieosuuksia ja niihin liittyviä rakenteita koskevaa tietoa.

1.5 Järjestelmän on mahdollistettava tarvittavien tietojen analysointi ja jakaminen loppukäyttäjille lisäämättä tarpeettomasti

kuljettajien työtaakkaa siten, että kuljettajien työmukavuus pikemminkin lisääntyy, mikä parantaa myös liikenneturvallisuutta.

1.6 ETSK suositaa, että jäsenvaltiossa otetaan nopeasti käyttöön älykkäitä liikennejärjestelmiä, joihin sisällytetään tarkasti määritellyjä ominaisuuksia. Komitea suositaa myös, että Euroopan laajuisten liikenneverkkojen (TEN-T) yhteyteen asennettaville telemaattisille järjestelmille asetetaan vähimmäisvaatimukset, jotta ne kykenevät täyttämään tarvittavat konkreettiset tehtävät.

1.7 Komitea korostaa, että kyseisen infrastruktuurin perustamiseksi olisi voitava luottaa yhteisön, jäsenvaltioiden ja yksityisen sektorin riittävään rahoitukseen. Käyttökustannukset olisi katettava nykyisillä vero- tai tietullituloilla. Myös liikennedatan ja -tiedon keräämisestä, analysoinnista, välittämisestä, julkaisemisesta, jakamisesta ja rajatylittävästä vaihtamisesta vastuussa oleville jäsenvaltioiden keskitetyille palveluille asetettavat vaatimukset olisi määritettävä nykyistä tarkemmin.

1.8 Älykkäät liikennejärjestelmät perustuvat suurten tietomäärien lisääntyvään hyödyntämiseen. Niiden käyttöönotto vaatii näin ollen sellaisen pitkän aikavälin vision kehittämistä, jossa otetaan nykyisten sovellusten lisäksi huomioon myös järjestelmien mahdollinen tuleva kehitys sekä asianomaisten eri toimijoiden vastuut. Käyttöön otettujen älykkäiden liikennejärjestelmien yhteydessä on varmistettava henkilökohtaisten tietojen asianmukainen suojeleminen. Direktiivin sekä toimintasuunnitelman yhteydessä on taattava suojele kaikkea vääriinkäyttöä vastaan yhteisön ja jäsenvaltioiden lainsäädäntöjen mukaisten teknisten, teknologisten, organisatoristen tai oikeudellisten säännösten avulla (<sup>1</sup>).

(<sup>1</sup>) Tietosuojaa ja yksityisyyttä käsittelevän, 29 artiklan mukaisen tietosuojaryhmän 25. marraskuuta 2004 hyväksymä ilmoitus WP 101. [http://ec.europa.eu/justice\\_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2004/wp101\\_fi.pdf](http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2004/wp101_fi.pdf)

1.9 ETSK suosittaa, että toimintasuunnitelmaan sisällytetään riittäviä välineitä ajanmukaisten informaatioteknologioiden käytön edistämiseksi liikenteessä. Voitaisiin esimerkiksi harkita kilpailun järjestämistä älyautojen palkitsemiseksi.

## 2. Johdanto, komission asiakirjat

2.1 Euroopan komission laatiman liikennepolitiikan valkoisen kirjan puoliväliarvioinnissa todetaan, että innovointi tulee olemaan tärkeällä sijalla, kun tieliikennettä pyritään kehittämään kestävämmälle pohjalle (eli tekemään siitä turvallisempaa, kustannustehokkaammaltaan parempaa, puhtaampaa ja jatkuvasti sujuvampaa). Erityisesti tässä tullaan hyödyntämään tieto- ja viestintäteknologiaa, eli ns. älykkäitä liikennejärjestelmiä eli ITS-järjestelmiä (*Intelligent Transport System*).

2.2 Liikennejärjestelmämme lisääntyvä ruuhkautuminen (rahti-liikenteen odotetaan lisääntyvän 55 prosentilla ja matkustajaliikenteen 36 prosentilla vuoteen 2020 mennessä) ja tähän liittyvä energiankulutuksen lisääntyminen ja kielteiset ympäristövaikutukset (liikenteen hiilidioksidipäästöt kasvavat edelleen 15 prosentilla vuoteen 2020 mennessä) edellyttävät innovatiivista suhtautumista kasvaviin kuljetus- ja liikkuvuustarpeisiin ja -vaatimuksiin. Perinteiset toimenpiteet, kuten nykyisten liikenneverkostojen laajentaminen, eivät ole tässä laajuudessa toteutuskelpoisia. Tarvitaankin uusia ratkaisuja.

2.3 Älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönotto on kuitenkin ollut oletettua hitaampaa, ja niitä on yleisesti ottaen otettu käyttöön hyvin hajanaisesti. Tämän seurauksena on syntynyt moninainen kirjo kansallisia, alueellisia ja paikallisia ratkaisuja ilman selkeää yhdenmukaistamista. Näin ollen älykkäiden liikennejärjestelmien hyödyntäminen on tehotonta, eivätkä ne myötävaikuta tuloksellisesti (liikenne-)politiikan tavoitteiden saavuttamiseen tai auta vastaamaan tieliikenteen lisääntyviin haasteisiin.

2.4 Erityistavoitteina on lisätä järjestelmätason yhteentoimivuutta, varmistaa käytön saumattomuus, edistää palvelujen jatkuvuutta sekä luoda tehokas koordinoitumismekanismi kaikille älykkäiden liikennejärjestelmien parissa toimiville eri tahoille. Toissijaisuusperiaatteen mukaisesti (puite)direktiiviä pidetään sopivimpana tapana saavuttaa nämä tavoitteet.

2.5 Täytäntöönpanon tekniset yksityiskohdat, eli menettelyt ja eritelmät, vahvistaa kuitenkin komissio jäsenvaltioiden edustajista koostuvan komitean avustamana. Komitean roolia rajoittamatta komissio perustaa älykkäiden liikennejärjestelmien alan neuvoo-antavan ryhmän, joka koostuu keskeisten alojen toimijoiden (alan palveluntarjoajat, käyttäjäjärjestöt, liikenteen ja infrastruktuuri-alan toimijat, valmistusteollisuus, työmarkkinaosapuolet, toimialajärjestöt) edustajista. Ryhmä neuvoo komissiota älykkäiden liikennejärjestelmien toteuttamiseen ja käyttöönottoon Euroopan unionissa liittyvissä kaupallisissa ja teknisissä kysymyksissä. Neuvoo-antava ryhmä kerää ja kokoaa keskusteltavaksi tietoa olemassa olevilta foorumeilta, joita ovat esimerkiksi *eSafety*-foorumi ja ERTRAC.

2.6 Komission ehdotuksessa keskitytään tieliikenteeseen liittyviin ITS-sovelluksiin ja -palveluihin sekä niiden rajapintoihin muiden liikennemuotojen kanssa. Tieliikenteen alalla on voimassa muutamia asiaan liittyviä säädöksiä, esimerkiksi direktiivi 2004/52/EY sähköisistä tiemaksujärjestelmistä, asetus

(ETY) N:o 3821/85 tieliikenteen valvontalaitteista sekä direktiivi 2007/46/EY puitteista moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle. Toiminnassa tullaan varmistamaan johdonmukaisuus suhteessa aiempiin säädöksiin liittyvien komiteoiden työhön.

2.7 Ehdotus tukee useita Lissabonin kasvu- ja työllisyysstrategian (mikrotaloudellisia) tavoitteita. Ensisijaisesti se myötävaikuttaa tavoitteeseen helpottaa älykkäiden liikennejärjestelmien yleistymistä ja tuloksekasta käyttöä. Lisäksi se edesauttaa seuraavien tavoitteiden saavuttamista:

- kaikenlaisen innovoinnin helpottaminen: älykkäiden liikennejärjestelmien tehokasta hyödyntämistä koskevan tietämyksen siirto yli rajojen
- eurooppalaisen infrastruktuurin laajentaminen, parantaminen ja yhdistäminen sekä etusijalle asetettujen, rajatylittävien hankkeiden loppuun saattaminen: tarkoituksenmukaisten infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien tarkastelu
- luonnonvarojen kestävä käytön edistäminen ja synergioiden vahvistaminen ympäristönsuojelun ja kasvun välillä erityisesti tukemalla tapoja, joilla kehitetään ulkoisten kustannusten sisällyttämistä hintoihin
- erityisesti yksityissektorin tutkimus- ja kehitysinvestointien lisääminen ja parantaminen: paremmat yleiset edellytykset innovatiivisten liikennejärjestelmien älykkäiden sovellusten hyödyntämiselle.

2.8 Heinäkuussa 2008 annetun komission tiedonannon ”Ympäristöystävällisempi liikenne” (KOM(2008) 433) kohdassa 4 mainitaan älykkäitä tieliikennejärjestelmiä koskeva toimintasuunnitelma ja siihen liittyvä lainsäädäntöaloite, joissa on tarkoitus määritellä yhteinen lähestymistapa siihen, miten olemassa olevat teknologiat saadaan markkinoille ja käyttöön. Lisäksi olemassa olevan infrastruktuurin entistä tehokkaampi hyödyntäminen merkitsee sitä, että uutta infrastruktuuria tarvitaan vähemmän, jolloin vältetään elinympäristöjen pirstoutumista ja maaperän sulkemista rakentamisella.

2.9 Ehdotus sopii yhteen myös EU:n kestävä kehityksen strategian kanssa, koska siinä pureudutaan moniin niistä keskeisistä kysymyksistä, joiden todettiin vuoden 2005 uudelleentarkasteluprosessissa kaipaavan lisähuomiota. Keskeinen yhdistävä tekijä on pyrkimys kestävämpään liikenteeseen esimerkiksi tähtäämällä parempaan kysynnän hallintaan ja tukemalla tieliikenteen turvallisuustavoitetta, jonka mukaan tieliikennekuolemien määrä puolitetaan vuoteen 2010 mennessä (vuoteen 2000 verrattuna). Epäsuorasti ehdotus liittyy EU:n energiankulutuksen vähentämiseen ja siten ilmastonmuutoksen vaikutusten lieventämiseen. Ehdotus tukee (navigointijärjestelmien kehittämisen kautta) myös eläinten suojelusta kuljetuksen ja siihen liittyvien toimenpiteiden aikana annetun asetuksen (EY) N:o 1/2005 täytäntöönpanoa.

2.10 Ehdotettu direktiivi muodostaa puitteet älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevan toimintasuunnitelman toteuttamiselle. Komissio tukee jäsenvaltioille direktiivillä asetettavien velvoitteiden täyttämistä laatimalla komiteamenettelyä noudattaen yhteisiä eritelmiä, joilla pyritään varmistamaan yhteentoimivien järjestelmien koordinoitu käyttöönotto kaikkialla Euroopan unionissa. Tästä työstä vastaa komissio Euroopan ITS-komitean avustamana. Tämä tarjoaa puitteet myös tiedonvaihdon jäsenvaltioiden kanssa. Ehdotetussa toimintasuunnitelmassa hahmotellaan tärkeimpiä aloja, joilla voidaan nopeuttaa ITS-sovellusten ja -palvelujen koordinoitua käyttöönottoa Euroopan unionissa.

2.11 Toimintasuunnitelma perustuu joukkoon Euroopan komission parhaillaan käynnissä olevia aloitteita. Niitä ovat erityisesti tavaraliikenteen logistiikkaa koskeva toimintasuunnitelma (2), kaupunkiliikennettä koskeva toimintasuunnitelma (3), Galileo-järjestelmän käyttöönotto (4), ympäristöystävällisempää liikennettä koskeva toimenpidepaketti (5), älyautoja koskeva i2010-aloite (6), eSafety-aloite (7), tutkimuksen ja teknologian kehittämisen seitsemäs puiteohjelma (8), eCall-aloite (9), eurooppalaiset teknologiayhteisöt (10) ja niiden strategiset tutkimusohjelmat sekä CARS 21 -aloite (11).

### 3. Yleistä

3.1 ETSK on tyytyväinen Euroopan komission aloitteeseen ja pitää luotettavan, toimivan, tehokkaan ja varman maantieliikennejärjestelmän (sekä alalla tarjottavien palveluiden) varmistamista välttämättömänä. Älykkäiden liikennejärjestelmien koordinoitu käyttöönotto auttaa varmistamaan mahdollisimman nopeasti ja laajasti maantieliikenteen sujuvuuden ja tieverkon käytettävyyden eri jäsenvaltioissa ja koko EU:ssa.

3.2 Komitea kannattaa ehdotetun direktiivin hyväksymistä älykkäitä tieliikennejärjestelmiä koskevan toimintasuunnitelman toteuttamiseksi, koska direktiivi tarjoaa tarvittavat oikeudelliset puitteet älykkäiden liikennejärjestelmien koordinoinnille samalla kun säilytetään suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteen kunnioittamisen edellyttämä joustavuus.

3.3 Ehdotetun direktiivin tavoitteiden saavuttaminen on oleellista erityisesti pyrittäessä takaamaan maantieliikenteen entistä parempi toimivuus, luotettavuus, tehokkuus ja turvallisuus nykyistä vakaamman taloudellisen ja sosiaalisen toimintaympäristön luomiseksi kussakin jäsenvaltiossa ja koko EU:ssa. Älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönotto vaikuttaa erityisesti niiden alueiden kehitykseen, joilla kuljettavan tavaran määrä ylittää maantieverkoston nykyisen kuljetuskapasiteetin. Alueilla olisikin oltava merkittävä rooli direktiivin ja toimintasuunnitelman täytäntöönpanossa. Niiden olisi muun muassa vaihdettava kokemukσια ja jaettava tietoa saaduista tuloksista.

(2) KOM(2007) 607.

(3) Euroopan komission on määrä esitellä kyseinen asiakirja vuonna 2009.

(4) [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/galileo/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/index_en.htm)

(5) KOM(2008) 433.

(6) KOM(2007) 541.

(7) <http://www.esafetysupport.org>

(8) [http://cordis.europa.eu/fp7/home\\_en.html](http://cordis.europa.eu/fp7/home_en.html)

(9) [http://www.esafetysupport.org/en/ecall\\_toolbox](http://www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox)

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

(11) KOM(2007) 22.

3.4 Direktiiviin ei sisälly yksityiskohtaisia säännöksiä, joilla varmistettaisiin älykkäiden liikennejärjestelmien tehokas käyttöönotto eri jäsenvaltioiden maantieverkossa konkreettisten valvontajärjestelmien avulla, vaikka tarkoitukseen on saatavissa rahoitusta komissiolta ja edellä mainituista hankkeista (*EasyWay*, jne.).

3.5 Maantieliikenteen perusrakenteiden käytettävyyden ja liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi on oleellista, että on jatkuvasti ja keskeytyksettä saatavissa ajantasaista tietoa liikennetapahtumista ja -ilmiöistä, jotka rajoittavat liikkumista maantieverkon tietyissä kohdissa tai osuuksilla tai estävät sen kokonaan.

3.6 Älykkäiden liikennejärjestelmien on tarjottava reaaliaikaista, luotettavaa, standardoitua ja riittävän yksityiskohtaista tietoa sekä tietoa intermodaaliliikenteen tilanteesta siten että käyttäjät voivat vapaasti valita ehdotettujen eri liikennemuotojen välillä.

3.7 Älykkäät liikennejärjestelmät perustuvat suurten tietomäärien lisääntyvään hyödyntämiseen. Niiden käyttöönotto vaatii näin ollen sellaisen pitkän aikavälin vision kehittämistä, jossa otetaan nykyisten sovellusten lisäksi huomioon myös järjestelmien mahdollinen tuleva kehitys sekä asianomaisten eri toimijoiden vastuut. Yksityselämän suojelemiseksi henkilökohtaisia tietoja käsiteltäessä olisi noudatettava oikeudellisia ja teknisiä säännöksiä, jotka takaavat, että henkilökohtaisia tietoja voidaan luovuttaa vain yhteisön ja jäsenvaltioiden eri säädösten mukaisesti oikeudellisesti selvästi määritettyihin tarkoituksiin.

3.8 Oleellisena vaatimuksena on tietojen anonymiteetin järjestelmällinen varmistaminen niiden tuottamisen yhteydessä. Neuvoa-antavan ryhmän on tehtävä yhteistyötä Euroopan tietosuojavaltuutetun kanssa ja kuultava häntä asiaa koskeissa kysymyksissä. Olisi myös harkittava tietosuojavaltuutetun suoraa edustusta neuvoa-antavassa ryhmässä.

3.9 Galileo-satelliittipaikannusjärjestelmän ei tulisi olla erityis- asemassa, vaan olisi päinvastoin tarjottava mahdollisuus yhteistyöhön kaikkien käytettävissä olevien navigointijärjestelmien kanssa.

3.10 Liikenne rajoituksia tai -katkoja sekä maantieverkon käytettävyyttä koskevan liikennedatan ja -tiedon saatavuuden ja vaihtamisen varmistamiseksi tarvitaan Euroopan unionin tasolla standardoitua ja yhdenmukaistettua XML-tiedonvaihtojärjestelmää tiedon välittämiseksi ilmiöistä ja tapahtumista, jotka rajoittavat mahdollisuuksia liikkua maantieverkossa, verkon käytettävyyttä tai liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta.

3.11 Toinen tärkeä ennakkoodellytys on niiden parametrien yhdenmukaistaminen, jotka yhtäältä koskevat maantieverkkoa kuvaavan yhtenäisen maantieteellisen koordinaatiston luomista siten, että liikenneilmiöiden ja -tapahtumien yhdenmukainen digitaalinen paikantaminen ja rekisteröiminen on mahdollista, ja toisaalta sääntelevät maantieverkkoa, tieosuuksia ja niihin liittyviä rakenteita koskevaa tietoa. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi olisi hyödynnettävä jäsenvaltioiden tähänastisia parhaita käytäntöjä. Myös tienhuoltojärjestelmät ovat tässä yhteydessä tärkeitä, jotta voidaan varmistaa maantieverkon pysyminen teknisesti hyvässä kunnossa.

3.12 Järjestelmän on mahdollistettava tarvittavien tietojen analysointi ja jakaminen loppukäyttäjille lisäämättä tarpeettomasti kuljettajien työtaakkaa siten, että kuljettajien työmukavuus pikemminkin lisääntyy, mikä parantaa myös liikenneturvallisuutta varsinkin kun otetaan huomioon väestön ikääntyminen. Direktiivissä olisikin säädettävä tietotuen antamisesta älykkäiden tietojärjestelmien loppukäyttäjille, jotta voidaan maksimoida liikennejärjestelmien toimivuus, tehokkuus ja turvallisuus sekä vähentää mahdollisimman paljon onnettomuuksien määrää.

3.13 Älykkäiden liikennejärjestelmien piiriin kuuluvat myös poliisin, palokunnan, pelastuslaitosten, maantieverkon hallintojien, sääpalveluiden sekä kuljettajien käyttämät tietojärjestelmät. Kyseisten järjestelmien avulla saatavan tiedon on oltava oleellinen osa liikennetiedotusta.

3.14 Maantieverkon käytettävyyden ja liikkumismahdollisuuksien parantamiseen tähtäävien prosessien lisäksi on oleellista jatkaa liikenneväylien rakentamista (erityisesti maantieverkon ulkopuolella vielä olevilla seuduilla), kunnostamista ja korjaamista. Siten voidaan varmistaa tieverkon kapasiteetin riittävyys eri alueiden ominaispiirteiden, elinolojen jne. mukaisesti. Älykkäät liikennejärjestelmät on integroitava uusien Euroopan laajuisten liikenneverkkojen perusrakenteisiin, mutta myös jo olemassa olevaan maantieverkkoon.

#### 4. Erityistä

4.1 Direktiivissä ja toimintaohjelmassa olisi määritettävä konkreettiset tavoitteet, jotka kaikki jäsenvaltiot voivat todennäköisesti saavuttaa jo ensimmäisessä vaiheessa:

- Varmistetaan jäsenvaltioiden liikennetilannetta koskevan datan ja tiedon kerääminen ja analysointi jäsenvaltiotasolla.
- Varmistetaan Euroopan laajuisia liikenneverkkoja koskevan liikennedatan ja -tiedon reaaliaikainen rajatylittävä vaihto.
- Tarjotaan kuljettajien käyttöön veloituksetta perustietopalveluita osana julkista palvelua.

4.2 Näiden prosessien puitteissa tarjotaan tietoa maantieverkon kohdista tai osuuksista, joilla liikenne on osittain tai kokonaan tukkiintunut tai mahdotonta. Tavoitteena on

- arvioida ja seurata mekanismeja, jotka antavat mahdollisuuden poistaa tai ratkaista liikenteen ruuhkautumisen tai liikenneväylien käyttökelvottomuuden syyt, kunnes ongelmat on saatu lopullisesti ratkaistua.

- tiedottaa kaikille maantieverkon käyttäjille (yksityis- ja hätäajoneuvojen kuljettajille jne.) ruuhkapaikoista tai käyttökelvottomista tieosuuksista sekä ongelman kestosta, laajuudesta ja syistä.

- hallita maantieliikennettä siten, että maantieverkkoa voidaan käyttää ja maanteillä liikennöidä saatavilla olevien ruuhka- ja liikennetietojen perusteella (liikenteen hallinta verkon tietyssä kohdassa, vaihtoehtoisilla reiteillä jne.).

- analysoida eräiden sellaisten toistuvien ilmiöiden syyt, jotka rajoittavat maantieverkon käytettävyyttä sekä mahdollisuuksia liikkua verkon tietyissä kohdissa tai osuuksilla. Tavoitteena on ehdottaa ja panna täytäntöön säännöksiä kyseisten ilmiöiden esiintymisen rajoittamiseksi tai estämiseksi.

4.3 Ehdotuksissa ei määritetä tehtäviä, jotka älykkäiden liikennejärjestelmien olisi täytettävä, eikä edes ajankohtaa, jolloin asiantuntijat ottavat kantaa asiaan. Asiakirjat ovat liian yleisiä, mikä saattaa johtaa siihen, että vastuukysymyksiin ja niihin liittyviin aloihin suhtaudutaan epäyhtenäisesti.

4.4 Komitea ehdottaakin älykkäiden liikennejärjestelmien tiettyjen toimintojen määrittämistä seuraavasti:

4.4.1 Erityisjärjestelmät: kyseiset järjestelmät mahdollistavat tietojen keräämisen ja analysoinnin asiasta vastuussa olevien viranomaisten, organisaatioiden ja instituutioiden (poliisi, palolaitos, pelastuspalvelut jne.) toiminnan puitteissa. Näiden raakatietojen eräitä piirteitä voidaan hyödyntää liikennetilanteen reaaliaikaisen seurannan parantamiseksi.

4.4.2 Liikennedatan ja -tiedon kerääminen telemaattisten sovellusten avulla: tämä mahdollistaa älykkäiden liikennejärjestelmien eri osien tarkkaan määritettyjen piirteiden seuraamisen maantieverkon tietyillä osuuksilla.

4.4.3 Liikenteen hallinta ja ohjaus: arvioimalla konkreettisia tietoja tai automaattisesti tai operaattorien välityksellä saatua liikennedatata älykkäät liikennejärjestelmät ohjaavat liikennettä maantieverkon tietyllä sektorilla asianmukaisten välineiden avulla (määräyksistä ja kielloista ilmoittavat muuttuvanäyttöiset merkit, valaistut nuolet tai merkit jne.).

4.4.4 Valvonta: yhteiskäytössä olevien kameroiden avulla toimivaltaiset viranomaiset, organisaatiot ja instituutiot voivat visuaalisesti seurata tieliikennettä.

4.4.5 Tiedonjako: liikennerajoituksia tai -katkoja sekä maantieverkon käytettävyyttä koskeva liikennedata ja -tieto julkaistaan ja välitetään siten, että se on kaikkien asiakkaiden ja maantieverkon käyttäjien saatavilla. Tieto jaetaan käytettävissä olevien tavanomaisten viestintä- ja informaatioteknologioiden avulla. Tiedonjaoista vastaavat julkiset tai yksityiset yritykset, ja tieto on kuljettajien saatavilla sekä ennen matkaa sekä sen aikana.

4.4.6 Valvonta ja seuraamukset: telemaattiset järjestelmät antavat mahdollisuuden tarkistaa, ovatko kuljettajat noudattaneet tiettyjä velvollisuuksia (mm. tietullien maksaminen) sekä liikennesääntöjä. Vakavista rikkomuksista (esim. nopeusrajoitusten noudattamatta jättäminen, liikennevalorikkomukset, enimmäispainorajojen ylittäminen ja autovarkaudet) voidaan määrätä seuraamuksia asianomaisen jäsenvaltion lainsäädännön tai yhteisön tasolla mahdollisesti harmonisoitujen säännösten mukaisesti <sup>(12)</sup>.

4.4.7 Toiminnan tekninen valvonta: telemaattiset järjestelmät takaavat myös järjestelmän eri osien luotettavan toiminnan seuraamisen. Ne mahdollistavat erityisesti ongelmien automaattisen paikantamisen sekä seuranta- tai varmistusprosessien käynnistämisen.

4.5 ETSK suosittelee lisäksi EU-tason vähimmäisvaatimusten asettamista (tai esimerkkitapausten luettelointia) Euroopan laajuisten liikenneverkkojen piiriin kuuluvien liikenneväylien varustamiseksi tiedonkeruun, seurannan ja liikenteen hallinnan mahdollistavilla perusuonteisilla telemaattisilla järjestelmillä. Niitä ovat esimerkiksi seuraavat:

- valvontakamerajärjestelmä
- liikenteenseuranta-, ruuhkienpaikannus- ja ajoneuvolaskentamenetelmät
- muuttuvanäyttöiset merkit ja liikennetietojärjestelmät
- tiesäätietojen välittämissjärjestelmä
- maantiereittien dynaaminen hallinta
- pelastusjärjestelmä.

Bryssel 13. toukokuuta 2009

*Euroopan talous- ja sosiaalikomitean  
puheenjohtaja  
Mario SEPI*

4.6 Näiden sekä muiden erityisjärjestelmien tuottaman tiedon avulla voidaan reaaliaikaisesti arvioida maantieverkon liikenneolot, teiden käytettävyyttä sekä matka-ajat tärkeimpiin kohteisiin.

4.7 ETSK varoittaa ongelmista, joita ajoneuvojen varustaminen jälkikäteen älykkäiden liikennejärjestelmien vaatimilla erityislaitteilla saattaa aiheuttaa. Järjestelmien rakenteen on oltava sellainen, että se takaa tarvittavan yhteensopivuuden. Ajoneuvojen rakenne ja järjestelmät on suunniteltava avoimissa ympäristöissä. Tämä ei koske ainoastaan järjestelmiä ja teknologioita, vaan myös palveluita, joiden tarjoamisen ne mahdollistavat.

4.8 Älykkäissä liikennejärjestelmissä voidaan epäilyksittä hyödyntää useita jo nyt käytössä olevia teknologioita, muun muassa informaatioteknologiaa. EU:n hyväksymään koordinoitua lähestymistapaa tulisi lisäksi sisällyttää niiden kohdealojen luettelointi, joita on vielä kehitettävä ennen konkreettista täytäntöönpanoa. On myös tärkeää voida luottaa yhteisön, jäsenvaltioiden ja yksityisen sektorin riittävään rahoitukseen. Investoinnit ja käyttökustannukset olisi katettava nykyisillä vero-, maksu- tai tietullituloilla.

4.9 Komission ehdotuksiin sisältyy myös joukko käytännön säännöksiä älykkäiden liikennejärjestelmän ottamiseksi käyttöön toimintasuunnitelman eri pääaloilla. Samaan aikaan on luonnollisesti välttämätöntä käyttää riittävästi aikaa loppukäyttäjien – eli kuljettajien – kouluttamiseen sekä heidän tutustuttamiseensa järjestelmän eri osiin. Erityisesti on edistettävä tiedottamista ja yleisön valistamista käyttäjien totuttamiseksi uuteen teknologiaan. Tällöin voidaan ryhtyä myös epätavanomaisiin edistystoimiin (esim. älykkäiden ajoneuvojen kehittämisen tukeminen ja eurooppalaisen kilpailun järjestäminen parhaiden älyautojen palkitsemiseksi).

<sup>(12)</sup> ETSK:n lausunto aiheesta ”Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi rajatylittävän lainvalvonnan helpottamisesta liikenneturvallisuuden alalla”, esittelijä: Jan Simons, 17. syyskuuta 2008, EUVL C 77, 31.3.2009, s. 70-72.