

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, kuria nustatomi kelių transportui ir jo sąsajoms su kitų rūšių transportu skirtų pažangiųjų transporto sistemų diegimo pagrindai

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

(2009/C 277/17)

Pranešėjas **Josef ZBORIL**

Taryba, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 295 straipsniu, 2009 m. sausio 29 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, kuria nustatomi kelių transportui ir jo sąsajoms su kitų rūšių transportu skirtų pažangiųjų transporto sistemų diegimo pagrindai

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

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2009 m. balandžio 15 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas Josef ZBORIL.

453-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2009 m. gegužės 13–14 d. (2009 m. gegužės 13 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 183 nariams balsavus už, 3 – prieš ir 6 susilaikius.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1. EESRK palankiai vertina Europos Komisijos iniciatyvą ir mano, kad kelių eismo sektoriuje (įskaitant šioje srityje teikiamas paslaugas) būtina užtikrinti patikimą, gerai veikiančią, veiksmingą ir saugią transporto sistemą.

1.2. Komitetas pritaria siūlomos direktyvos priėmimui, kad būtų galima įgyvendinti kelių transportui skirtų pažangiųjų transporto sistemų (PTS) veiksmų planą, nes šioje direktyvoje nustatomas teisinis pagrindas, reikalingas pažangiosios transporto sistemos koordinavimui. Šis teisinis pagrindas yra pakankamai lankstus, kad būtų galima laikytis proporcingumo ir subsidiarumo principų.

1.3. Siekiant užtikrinti kelių infrastruktūros tinklo funkcionalumą ir sklandų eismą jame, itin svarbu nuolat be trikdžių disponuoti naujausia informacija ir duomenimis apie padėtį keliuose, nurodant įvykius ar reiškinius, kurie konkrečioje vietoje ar kelio ruože visiškai ar iš dalies apriboja eismą infrastruktūros tinkle. Pažangiosios transporto sistemos privalo teikti tikslią, patikimą ir vienodą tikslą laikę informaciją, o jų naudotojams turi būti suteikta pasirinkimo laisvė.

1.4. EESRK mano, kad būtų tikslinga įdiegti bendrą standartinę struktūrą, kurioje būtų nurodomi reiškiniai ir įvykiai, darantys poveikį eismui kelių infrastruktūros tinkle, pastarojo funkcionalumui ar net eismo saugumui bei laisvam transporto judėjimui (pvz., sistemą *Alert-C* ar pan.). Be to, keitimuisi duomenimis ir informacija apie padėtį keliuose bei eismo sąlygas reikia nustatyti bendrą formatą XML. Taip pat reikia apibrėžti dviejų rūšių taisykles: pagal vienas taisyklės bus kuriamas bendras geoinformacinis kelių infrastruktūros tinklas, padėsiantis standartiniu skaitmeniniu būdu nustatyti reiškinį ir įvykį geografinę padėtį, o kitos taisyklės reguliuos su kelių tinklu, jo ruožais ir jam priklausančia infrastruktūra susijusią informaciją.

1.5. Reikalingi duomenys, jų analizė ir sklaida galutiniam vartotojams sistemoje turi cirkuliuoti taip, kad pernelyg

neapsunkintų vairuotojų darbo, o atvirkščiai, sudarytų jiems patogesnes sąlygas ir kartu padidintų saugumą keliuose.

1.6. EESRK rekomenduoja skubiai įdiegti pažangiąsias transporto sistemas nacionaliniu lygiu ir nustatyti joms konkrečiai apibrėžtas funkcijas. Be to, jis siūlo sukurti būtiniausius standartus transeuropiniams transporto tinklams (TEN-T) priklausančiose magistralėse įrengiamoms telematikos sistemoms, kurios privalo atlikti konkrečias būtinas funkcijas.

1.7. Komitetas pabrėžia, kad tokios infrastruktūros kūrimui Bendrija, valstybės narės ir privatus sektorius turėtų suteikti atitinkamą finansavimą. Eksploatacinės sąnaudos turėtų padengti iš mokesčių arba kelio rinkliavų gaunamos pajamos. Be to, reikėtų tiksliau apibrėžti reikalavimus, keliamus nacionalinėms centrinėms tarnyboms, kurioms pavesti rinkti, apdoroti, pateikti, skelbti ir skleisti su eismu susijusius duomenis ir informaciją bei jais keistis tarpvalstybiniu lygiu.

1.8. PTS apdoroja dideles duomenų apimtis, kurios nuolat auga. Todėl įgyvendinimo etape reikės išvystyti ilgalaikį požiūrį atsižvelgiant ne tik į dabartines prietaikas, bet taip pat ir į galimą sistemų raidą ateityje, taip pat įvairių veikėjų vaidmenį ir atsakomybės sritis. Diegiant PTS būtina griežtai laikytis duomenų apsaugos reikalavimų. Direktyvoje ir veiksmų plane būtina užtikrinti reikiamą apsaugą nuo netinkamo duomenų naudojimo techninėmis, technologinėmis, organizacinėmis ir teisinėmis priemonėmis, vadovaujantis ES ir valstybių narių teisinėmis nuostatomis ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Asmenų apsaugos, susijusios su asmens duomenų tvarkymu, darbo grupės pareiškimo 29 straipsnis, WP 101, priimtas 2004 m. lapkričio 25 d. http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/workinggroup/wpdocs/2004_en.htm

1.9. EESRK rekomenduoja į veiksmų planą įtraukti tinkamas priemones šiuolaikinėms IT transporto technologijoms propaguoti, pvz., organizuoti konkursą ir skirti prizą už pažangiuosius automobilius Europoje.

2. Įžanga. Komisijos dokumentai

2.1. Europos Komisijos baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalgoje teigiama, kad inovacijos bus esminis tvaresnio (t. y. saugesnio, ekonomiškai veiksmingesnio, švaresnio ir darnesnio) kelių transporto užtikrinimo veiksnys, pirmiausia dėl informacinių ir ryšių technologijų, būtent pažangiųjų transporto sistemų (PTS), taikymo.

2.2. Atsižvelgiant į didėjančią mūsų transporto sistemos apkrovą (numatoma, kad iki 2020 m. krovinio kelių transporto srautas padidės 55 proc., o keleivinio kelių transporto – 36 proc.) ir atitinkamą energijos suvartojimą bei neigiamą poveikį aplinkai (iki 2020 m. transporto priemonių išmetamas CO₂ kiekis padidės dar 15 proc.), būtina naujoviškai tenkinti didėjančius vežimo ir judumo poreikius ir reikalavimus. Tradicinėmis priemonėmis, pvz., plečiant esamus transporto tinklus, šios problemos nebūs įmanoma išspręsti, todėl reikia rasti naujų sprendimų.

2.3. Tačiau pažangiosios transporto sistemos pritaikomos lėčiau nei tikėtasi ir dažniausiai diegiamos padrikai. Rezultatas – nenuoseklių nacionalinių, regioninių ir vietos sprendimų rinkinys, neturintis aiškos bendros tvarkos. Todėl PTS negali veiksmingai padėti siekti užsibrėžtų (transporto politikos) tikslų ir spręsti didėjančių kelių transporto problemų.

2.4. Specialieji tikslai – didinti sistemų sąveikos galimybes, garantuoti sklandžią prieigą, užtikrinti paslaugų tęstinumą ir sukurti visų PTS suinteresuotųjų subjektų bendradarbiavimo mechanizmą. Vadovaujantis subsidiarumo principu, manoma, kad tinkamiausias būdas užsibrėžtam tikslui pasiekti yra (pagrindų) direktyva.

2.5. Tačiau techninius įgyvendinimo aspektus, t. y. procedūras ir specifikacijas, patvirtins Komisija, padedama komiteto, sudaryto iš valstybių narių atstovų. Nemenkindama šio komiteto vaidmens, Komisija įsteigs Europos PTS patariamąją grupę, į kurią bus pakviesti šios srities suinteresuotųjų subjektų atstovai (PTS paslaugų teikėjai, naudotojų asociacijos, transporto ir įrenginių operatoriai, gamybos pramonės atstovai, socialiniai partneriai ir profesinės asociacijos). Ši grupė konsultuos Komisiją su PTS diegimu ir naudojimu Europos Sąjungoje susijusiais verslo ir techniniais klausimais. PTS patariamoji grupė rinks ir kaups duomenis iš dabartinių forumų, pvz., e. saugumo forumo, ERTRAC ir t. t.

2.6. Šiame pasiūlyme nagrinėjamos PTS prietaikos ir paslaugos, susijusios su kelių transportu, būtent jo sąsajomis su kitų rūšių transportu. Kelių transporto srityje taikomos įvairios nuostatos,

pvz., Direktyva 2004/52/EB dėl elektroninių rinkliavų, Reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir Direktyva 2007/46/EB, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinųjų dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus. Bus užtikrintas aiškus ryšys su atitinkamų komitetų veikla.

2.7. Pasiūlymas padės siekti kelių (mikroekonominių) Lisabonos strategijos ekonomikos augimui ir darbo vietų kūrimui tikslų. Pirmiausia jis prisidės prie siekio palengvinti PTS sklaidą ir veiksmingą jų naudojimą. Be to, jis padės siekti šių tikslų:

- remti visų rūšių inovacijas: tarp valstybių keistis žiniomis apie PTS diegimą,
- plėsti, tobulinti ir jungti Europos infrastruktūrą, baigti prioritetinius tarpvalstybinius projektus: svarstyti tinkamų infrastruktūros naudojimo kainodaros sistemų galimybes,
- skatinti tausiai naudoti išteklius ir didinti aplinkosaugos ir ekonomikos augimo sinergiją, pirmiausia skatinant ieškoti išorės sąnaudų internalizavimo būdų,
- didinti ir gerinti investicijas į MTP, ypač privataus verslo investicijas: gerinti bendrąsias sąlygas ieškant inovacinių PTS sprendimų.

2.8. 2008 m. liepos mėn. Komisijos priimto komunikato „Ekologiškas transportas“ (COM (2008) 433) 4 dalyje pateiktas kelių transportui skirtų PTS veiksmų planas ir su juo susijusi teisėkūros iniciatyva parengti bendrą esamų technologijų pateikimo rinkai ir jų taikymo skatinimo strategija. Be to, tinkamiau išnaudojant esamą infrastruktūrą, reikės mažiau kurti naujos, todėl bus išvengta buveinių fragmentacijos ir dirvožemio sandarinimo.

2.9. Be to, šis pasiūlymas atitinka ES tvaraus vystymosi strategiją, nes jame nagrinėjama keletas 2005 m. peržiūros metu įvardytų svarbiausių klausimų, kuriuos reikėtų spręsti skubiau. Pagrindinis šiuos klausimus siejantis aspektas – siekis didinti transporto tvarumą, pvz., gerinant paklausos valdymą ir stengiantis iki 2010 m. perpus sumažinti žūstančiųjų keliuose skaičių (palyginti su 2000 m.). Kiti klausimai bus sprendžiami netiesiogiai, pvz., energijos vartojimo mažinimas ES, taigi ir klimato kaitos poveikio ribojimas. Be to, pasiūlymu remiamas Reglamento (EB) Nr. 1/2005 dėl gyvūnų apsaugos juos vežant ir atliekant susijusias operacijas (navigacijos sistemos) įgyvendinimas.

2.10. Siūloma direktyva nustatomas šio pažangiųjų transporto sistemų veiksmų plano įgyvendinimo pagrindas. Direktyva nustatytas valstybių narių pareigas Komisija padės vykdyti pagal komitologijos procedūrą nustatydama bendras specifikacijas, kuriomis bus siekiama užtikrinti darnų sąveikių PTS diegimą visoje ES. Šį darbą Komisija atliks padedama Europos PTS komiteto. Kartu bus nustatytas keitimosi informacija su valstybėmis narėmis pagrindas. Siūlomame PTS veiksmų plane aprašomos prioritetinės sritys, kuriose būtų galima paspartinti darnų PTS prietaikų diegimą ir susijusių paslaugų teikimą visoje Europos Sąjungoje.

2.11. Veiksmų plano pagrindą sudaro keletas Europos Komisijos vykdomų iniciatyvų, būtent Krovinio transporto logistikos veiksmų planas ⁽²⁾, Judumo mieste veiksmų planas ⁽³⁾, GALILEO programos parengimas veikti ⁽⁴⁾, „Ekologiško transporto“ teisės aktų paketas ⁽⁵⁾, i2010 pažangiojo automobilio iniciatyva ⁽⁶⁾, e. saugumo iniciatyva ⁽⁷⁾, Septintoji bendroji mokslinių tyrimų, technologinės plėtros ir demonstracinės veiklos programa ⁽⁸⁾, e. signalo (eCall) iniciatyva ⁽⁹⁾, Europos technologijų platformos ⁽¹⁰⁾ bei jų strateginės mokslinių tyrimų programos ir iniciatyva CARS 21 ⁽¹¹⁾.

3. Bendrosios pastabos

3.1. EESRK palankiai vertina Europos Komisijos iniciatyvą ir mano, kad kelių eismo sektoriuje būtina užtikrinti patikimą, gerai veikiančią, veiksmingą ir saugią transporto sistemą (tai taikoma ir šioje srityje teikiamoms paslaugoms). Darnus pažangiųjų transporto sistemų įdiegimas leis greičiau ir platesniu mastu užtikrinti optimalias eismo sąlygas kelių infrastruktūros tinkle ir jo funkcionalumą skirtingose valstybėse narėse ir visoje Europos Sąjungos teritorijoje.

3.2. Komitetas pritaria siūlomos direktyvos priėmimui, kad būtų galima įgyvendinti kelių transportui skirtų pažangiųjų transporto sistemų veiksmų planą, nes šioje direktyvoje nustatomas teisinis pagrindas, reikalingas pažangiosios transporto sistemos koordinavimui. Šis teisinis pagrindas yra pakankamai lankstus, kad būtų galima laikytis proporcingumo ir subsidarumo principų.

3.3. Siūlomos direktyvos tikslus pasiekti itin svarbu, ypač didesnio kelių transporto funkcionalumo, patikimumo, veiksmingumo ir saugumo užtikrinimo srityje, siekiant sukurti pastovesnes ekonomines ir socialines sąlygas ne tik kiekvienoje valstybėje narėje, bet ir visoje Europos Sąjungoje. PTS įdiegimas darys poveikį regionų vystymuisi, ypač ten, kur pervežamų krovinių kiekis viršija dabartinius kelių transporto tinklo pajėgumus. Įgyvendinant direktyvą ir veiksmų planą regionai turės atlikti svarbų vaidmenį keisdamiesi patirtimi ir viešai skelbdami pasiektus rezultatus.

3.4. Direktyvoje nėra išsamių nuostatų, kurios, taikant konkrečias kontrolės priemones, užtikrintų veiksmingą PTS įdiegimą skirtingų valstybių narių kelių tinkle, net ir tais atvejais, kai finansavimą teikia Komisija ar įgyvendinami pirmiau minėti projektai (*EasyWay* ir pan.).

3.5. Siekiant užtikrinti kelių infrastruktūros tinklo funkcionalumą ir sklandų eismą jame, itin svarbu nuolat be trikdžių disponuoti naujausia informacija ir duomenimis apie padėtį keliuose, nurodant įvykius ar reiškinius, kurie konkrečioje vietoje ar kelio ruože visiškai ar iš dalies apriboja eismą infrastruktūros tinkle.

3.6. Pažangiosios transporto sistemos privalo teikti patikimą, vienodos formos ir pakankamai tiksliai tiksliai informaciją. Jos turi pateikti įvairiarūšiam transportui aktualią informaciją, o sistemų naudotojams turi būti suteikta laisvė pasirinkti skirtingas transporto rūšis.

3.7. PTS apdoroja dideles duomenų apimtis, kurios nuolat auga. Todėl įgyvendinimo etape reikės išvystyti ilgalaikį požiūrį, atsižvelgiant ne tik į dabartines prietaikas, bet taip pat ir į galimą sistemų raidą ateityje, taip pat įvairių veikėjų vaidmenį ir atsakomybės sritis. Kad būtų užtikrinta privatumo apsauga, asmeniniai duomenys, pagal kuriuos gali būti nustatyta privačių asmenų tapatybė, turi būti tvarkomi laikantis teisinių ir techninių nuostatų, leidžiančių asmeninius duomenis perduoti tik griežtai teisiškai apibrėžtais tikslais, vadovaujantis Bendrijos teisės aktais ir skirtingų valstybių narių įstatymais.

3.8. Pagrindinis keliamas reikalavimas – užtikrinti pradinio duomenų teikėjo duomenų anonimiškumą. Patariamoji grupė privalo bendradarbiauti su Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnu ir konsultuotis su juo šiais klausimais. Rekomenduojame, kad minėtas pareigūnas tiesiogiai dalyvautų patariamiosios grupės veikloje.

3.9. Palydovinės navigacijos sistema GALILEO neturėtų būti naudojama išskirtinai, atvirkščiai reikėtų atverti kelių bendradarbiavimui su visomis veikiančiomis palydovinės navigacijos sistemomis.

3.10. Kad būtų galima disponuoti ir keistis informacija bei duomenimis apie visiškai arba iš dalies apribotą eismą kelių tinkle ir pastarojo funkcionalumą, būtų tikslinga Europos lygiu įdiegti bendrą standartinę struktūrą ir vienodą formatą XML, kurie būtų skirti keistis duomenimis apie reiškinius ir įvykius, sumažinančius judėjimo galimybes, tinklo funkcionalumą, jo saugumą ir net eismo srautą.

3.11. Kita svarbi sąlyga – suvienodinti parametrus, reikalingus sukurti bendrą geoinformacinį kelių infrastruktūros tinklą, pagal kurį būtų galima standartiniu skaitmeniniu būdu nustatyti reiškinių ir įvykių geografinę padėtį bei juos užregistruoti, įskaitant ir kitą su kelių tinklu, jo ruožais ir jam priklausančia infrastruktūra susijusią informaciją. Reikėtų pasinaudoti valstybių narių patirtimi ir geriausia praktika. Kelio dangos valdymo sistemos taip pat yra svarbios šioje srityje, nes būtina nuolat užtikrinti gerą kelių tinklo techninę būklę.

⁽²⁾ COM(2007) 607.

⁽³⁾ Europos Komisija šį dokumentą turi paskelbti 2009 m.

⁽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.

3.12. Reikalingi duomenys, jų analizė ir sklaida galutiniams vartotojams sistemoje turi cirkuliuoti taip, kad pernelyg neapsunkintų vairuotojų darbo, o atvirkščiai, sudarytų jiems patogesnes sąlygas ir kartu padidintų saugumą keliuose, ypač atsižvelgiant į tai, kad visuomenė senėja. Todėl direktyvoje taip pat reikėtų numatyti teikti PTS naudotojams informacinę pagalbą, kad būtų optimaliai išnaudojamas transporto sistemos funkcionalumas, veiksmingumas ir saugumas ir kiek įmanoma sumažinamas neįlaimingų įvykių dažnumas.

3.13. PTS taip pat apima informacines sistemas, kuriomis naudojasi policija, priešgaisrinės pajėgos, pirmosios pagalbos tarnybos, kelių tinklo operatoriai, meteorologijos tarnybos ir patys vairuotojai. Šių sistemų perduodama informacija ir duomenys turi būti neatsiejami nuo informacijos apie transporto tinklą.

3.14. Be procesų, kurie leidžia gerinti kelių tinklo funkcionalumą ir eismą jame, labai svarbu toliau vystyti susisiekimo kanalus tiesiant naujus kelius (ypač tose vietose, kur kelių tinklo dar nėra) ir remontuojant bei atnaujinant jau pastatytus kelius. Tai leis užtikrinti pakankamą tinklo pajėgumą atsižvelgiant į skirtingas teritorijų savybes, aplinkos sąlygas ir pan. PTS reikėtų diegti ne tik naujuose, bet ir jau nutiestuose TEN-T susisiekimo tinkluose.

4. Konkrečios pastabos

4.1. Direktyvoje ir veiksmų plane turėtų būti nustatyti konkretūs tikslai, kuriuos visos valstybės narės būtų pajėgios įgyvendinti pradiniam etape:

- užtikrinti su eismo sąlygomis valstybės narės teritorijoje susijusių duomenų ir informacijos rinkimą ir apdorojimą,
- tarpvalstybiniu lygiu keisti tikraisiais duomenimis ir informacija apie eismo sąlygas TEN-T tinkle,
- sudaryti vairuotojams galimybę nemokamai gauti esminę informaciją, kuri būtų teikiama kaip viešojo paslauga.

4.2. Šiuose procesuose informacija ir duomenys apie kelių tinklo vietas ar ruožus, kuriuose eismas yra iš dalies ar visiškai apribotas (netgi neįmanomas), yra naudojami šiais tikslais:

- patikrinti ir kontroliuoti mechanizmus, kurie leidžia galutinai pašalinti ar išspręsti pradines problemas, dėl kurių susidarė eismo grūstis arba keliai tapo nefunkcionalūs,
- informuoti visus kelių tinklo naudotojus (įprastų transporto priemonių, gelbėjimo tarnybų automobilių ir pan. vairuotojus) apie tai, kur susidarė eismo grūstys ar keliai nepravažiuojami, apie tokių problemų trukmę, mastą ir priežastis,

- valdyti eismą kelių tinkle, kad būtų galima užtikrinti jo funkcionalumą ir judėjimo galimybes naudojantis turimais duomenimis apie eismo sutrikimus (eismo valdymas konkrečioje tinklo vietoje, alternatyvių maršrutų keliuose ir pan.),
- analizuoti priežastis, dėl kurių kartojasi tam tikri reiškiniai, ribojantys kelių tinklo funkcionalumą ir eismą tam tikruose ruožuose ar vietose, ir siūlyti bei įgyvendinti priemones, kurios tokius reiškinius sumažintų arba visiškai neleistų jiems įvykti.

4.3. Be to, minėtuose pasiūlymuose nenustatytos funkcijos, kurias turėtų atlikti PTS, nei data, iki kurios ekspertai turėtų pareikšti savo nuomonę šiuo klausimu. Svarstomi dokumentai yra bendro pobūdžio ir pernelyg abstraktūs, todėl gali būti plėtojami nevienodi metodai, susiję su kompetencijos ar atsakomybės sritimis.

4.4. Todėl Komitetas siūlo apibrėžti tam tikras pažangiųjų transporto sistemų funkcijas, kaip išdėstyta toliau.

4.4.1. Operatyviojo valdymo sistemos. Jos leidžia rinkti informaciją ir ją analizuoti konkrečioms įgaliotoms tarnyboms, organizacijoms ir institucijoms (policijai, priešgaisrinėms pajėgoms, pirmosios pagalbos tarnyboms ir pan.). Tam tikri šios pirminės informacijos duomenys gali būti naudojami siekiant geriau įvertinti susidariusią tikrąją eismo padėtį.

4.4.2. Duomenų ir informacijos rinkimas telematikos prietaikomis. Jis leistų stebėti tam tikras konkrečias skirtingų PTS elementų savybes atitinkamuose kelių tinklo ruožuose.

4.4.3. Eismo valdymas ir orientavimas. Remiantis konkrečių duomenų ir informacijos, surinktų automatiškai ar operatoriaus pagalba, įvertinimu, PTS valdo eismą konkrečiame kelių tinklo ruože pritaikytomis priemonėmis (švieslentėse nurodant skirtingus eismo ženklus ar draudimus, rodykles ir pan.).

4.4.4. Priežiūra. Naudodamosi bendromis vaizdo kamerų sistemomis, įgaliosios tarnybos, organizacijos ir institucijos gali vizualiai stebėti kelių eismą.

4.4.5. Informacijos sklaida. Informacija ir duomenys apie visiskai arba iš dalies apribotą eismą kelių tinkle ir pastarojo funkcionalumą skelbiami ir viešinami taip, kad jais galėtų pasinaudoti visi kelių tinklo klientai ir naudotojai. Informacija skelbiama pagrindinėmis priemonėmis žiniasklaidos priemonėmis ir informacinėmis technologijomis. Ją skelbia viešosios ir privačios bendrovės, o vairuotojams sudaromos galimybės informaciją gauti ir prieš pradedant kelionę, ir jos metu.

4.4.6. Kontrolė ir baudos. Telematikos sistemos leidžia patikrinti, ar vairuotojai laikosi tam tikrų reikalavimų (moka kelių rinkliavas ir pan.) ir nepažeidžia kelių eismo taisyklių. Už pačius sunkiausius pažeidimus (pvz., didžiausio leistino greičio viršijimą, šviesoforo signalų pažeidimus, didžiausios pakrautos transporto priemonės svorio viršijimą, automobilių vagystes ir pan.) gali būti skiriamos baudos vadovaujantis valstybių narių kelių eismo taisyklėmis ir ES lygiu ⁽¹²⁾, jeigu minėtos taisyklės suderintos.

4.4.7. Techninės būklės kontrolė. Telematikos sistemos taip pat garantuoja skirtingų sistemos elementų techninę kontrolę ir patikimumą. Kontrolė konkrečiai leidžia automatiškai nustatyti problemas ir pradėti duomenų progresyvinio apdorojimo arba išsaugojimo procedūras.

4.5. Be to, EESRK rekomenduoja apibrėžti būtiniausius europinius standartus (arba parengti pavyzdžių sąrašą) siekiant Transeuropiniams transporto tinklams (TEN-T) priklausančiuose susisiekimo kanaluose įrengti bazines telematikos sistemas, skirtas kelionės informacijai rinkti, eismui stebėti ir valdyti, pvz.:

- stebėjimo kamerų sistemą,
- eismo srauto stebėjimo metodus, grūsčių nustatymo ir transporto priemonių skaičiavimo priemones,
- skirtingus ženklus rodančių švieslenčių sistemas ir kelių informacijos perdavimo priemones,
- meteorologinės informacijos skelbimo keliuose sistemą,
- dinamišką pagrindinių magistralių eismo valdymą,
- pirmosios pagalbos sistemą.

2009 m. gegužės 13 d., Briuselis

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas
Mario SEPI*

4.6. Naudojantis šiomis sistemomis ir iš kitų konkrečių sistemų gaunamais duomenimis, galima įvertinti tikralaikės eismo sąlygas kelių tinkle, jo funkcionalumą, taip pat kelionės laiką, per kurį bus galima pasiekti pagrindinius paskirties taškus.

4.7. EESRK perspėja apie sunkumus, kurie gali kilti nenaujose transporto priemonėse įdiegiant su PTS susijusią įrangą. Reikia užtikrinti būtiną sistemų atitiktį. Transporto priemonių sistemos ir infrastruktūra turi būti sukurtos taip, kad galėtų veikti kaip atviros platformos. Tai taikoma ne tik sistemoms ir technologijoms, bet ir paslaugoms, kurias sistemos ir technologijos leidžia teikti.

4.8. Nekyla abejonių, kad taikant pažangiąsias transporto sistemas bus naudojamos daugeliu kitų jau sukurtų technologijų (informacinių ir pan.). Šioms sistemoms Europos Sąjungoje taikant suderintą požiūrį taip pat reikėtų įvardyti tikslinius sektorius, kuriuos reikės parengti praktiškai sistemų taikymui. Taip pat svarbu užtikrinti, kad Bendrija, valstybės narės ir privatus sektorius suteiktų atitinkamą finansavimą. Eksploatacines ir investicines sąnaudas turėtų padengti iš mokesčių ir kelio rinkliavų gautos pajamos.

4.9. Komisijos pasiūlymuose taip pat nurodoma keletas praktinių priemonių, susijusių su PTS įdiegimu įvairiose pagrindinėse veiksmų plano srityse. Nurodytais laikotarpiais, be abejonės, reikės skirti pakankamai laiko galutinių naudotojų, t. y. vairuotojų, mokymui ir jų supažindinimui su skirtingais sistemos elementais. Tai gali būti reklaminės kampanijos ir mokymai apie tokias modernias technologijas, taip pat novatoriška veikla (pvz., pažangiųjų transporto priemonių kūrimo skatinimas ir konkurso organizavimas skiriant prizą už geriausią pažangiųjų automobilį Europoje).

⁽¹²⁾ EESRK nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl sklandesnio tarpvalstybinio kelių eismo saugumo užtikrinimo, pranešėjas Jan Simons, 2008 9 17 (TEN/348), OL C 77, 2009 3 31, p. 70–72.