

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva, ar ko nosaka pamatu inteligēnto transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem”

COM(2008) 887 galīgā redakcija – 2008/0263 (COD)

(2009/C 277/17)

Ziņotājs: **ZBOŘIL KGS**

Padome saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 295. pantu 2009. gada 29. janvārī nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

“Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva, ar ko nosaka pamatu inteligēnto transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem”

COM(2008) 887 galīgā redakcija – 2008/0163 (COD).

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma ... Ziņotājs — Zbořil kgs.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 453. plenārajā sesijā, kas notika 2009. gada 13. un 14. maijā (13. maija sēdē), ar 183 balsīm par, 3 balsīm pret un 6 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi.

1.1. EESK atzinīgi vērtē Eiropas Komisijas iniciatīvu un uzskata, ka jānodrošina uzticama, funkcionāla, efektīva un droša transporta sistēma ceļu satiksmes nozarē (tā iekļauj arī pakalpojumus, kas tiek sniegti šajā nozarē).

1.2. Lai īstenotu rīcības plānu par inteligēntām transporta sistēmām (ITS), Komiteja piekrīt tādas direktīvas priekšlikuma pieņemšanai, kas rada inteligēnto transporta sistēmu koordinācijai vajadzīgo tiesisko regulējumu, vienlaikus saglabājot nepieciešamo elastību, lai ievērotu proporcionalitātes un subsidiaritātes principu.

1.3. Lai nodrošinātu autoceļu infrastruktūras tīkla izmantošanas iespējas un atvieglotu braukšanu, ir svarīgi, lai pastāvīgi un nepārtraukti būtu pieejama atjaunināta ceļu satiksmes informācija un dati, kas reģistrē notikumus vai parādības, kuri pilnībā vai daļēji ierobežo braukšanu kādā noteiktā infrastruktūras tīkla vietā vai posmā. Inteligēntām transporta sistēmām jāsniedz precīza, uzticama un vienota informācija reālā laikā, bet lietotājiem jādod izvēles brīvība.

1.4. EESK uzskata, ka jāizveido kopēja standartizēta struktūra, kas informē par parādībām un notikumiem, kuri ietekmē braukšanas iespējas ceļu infrastruktūras tīklā, tā izmantošanas iespējas vai arī satiksmes drošību un plūsmu (piemēram, Alert-C sistēma). Turklāt jānosaka kopīgi XML formāti datu un informācijas par satiksmes stāvokli apmaiņai. Jānosaka arī divi noteikumu veidi: pirmkārt, noteikumi par vienota ģeogrāfisko datu tīkla izveidi, kurā būs ietvertas ceļu infrastruktūras, lai būtu iespējama parādību un notikumu vienota digitāla lokalizācija; otrkārt, noteikumi, saskaņā ar kuriem tiks pārvaldīta informācija par ceļu tīklu, tā komponentēm un saistītām infrastruktūrām.

1.5. Būtu jāizmanto sistēma vajadzīgo datu vākšanai, analīzei un izplatīšanai ieinteresētajiem galalietotājiem, neradot

nevajadzīgas neērtības vadītājiem, bet gan atvieglot viņu darbību un līdz ar to paaugstinot ceļu satiksmes drošību.

1.6. EESK iesaka valstu līmenī ātri ieviest inteligēnto transporta sistēmu struktūru un iekļaut tajā precīzi noteiktas funkcijas. Turklāt tā iesaka arī izstrādāt minimālas normas Eiropas transporta tīklu (TEN-T) aprīkošanai ar telemātikas sistēmām, kurām jāpilda konkrētas nepieciešamās funkcijas.

1.7. Komiteja uzsver: gan Kopienai, gan dalībvalstīm un privātajam sektoram jānodrošina atbilstošs finansējums attiecīgās infrastruktūras izveidošanai. Līdzekļiem, kas pašlaik tiek iegūti no nodokļu ieņēmumiem vai no ceļu lietotāju nodokļa, jāsedz ekspluatācijas izdevumi. Turklāt ir precīzāk jānosaka prasības valstu centrālajiem dienestiem, kas atbild par datu un informācijas par satiksmi vākšanu, analīzi, paziņošanu, publicēšanu, izplatīšanu un pārrobežu apmaiņu.

1.8. Inteligēnto transporta sistēmu pamatā ir liela apjoma datu pieaugoša izmantošana. Tāpēc to ieviešana ir saistīta ar ilgtermiņa redzējuma izstrādi, ņemot vērā ne vien pašreizējo piemērošanu, bet arī turpmākās izmaiņas sistēmās, kā arī dažādu iesaistīto pušu lomu un atbildību. Ieviestām inteligēntām transporta sistēmām jārespektē personas datu aizsardzība. Direktīvā un rīcības plānā saskaņā ar Kopienas un valstu tiesībām⁽¹⁾, jānodrošina aizsardzība pret jebkādu ļaunprātīgu izmantošanu, izmantojot tehniskus, tehnoloģiskus, organizatoriskus vai juridiskus instrumentus.

⁽¹⁾ Darba grupas deklarācijas 29. pants par “personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi”, WP 101, pieņemta 2004. gada 25. novembrī, http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2004/wp101_fr.pdf.

1.9. EESK iesaka iekļaut rīcības plānā atbilstošus instrumentus, lai transporta nozarē veicinātu modernas informācijas tehnoloģijas, piemēram, organizējot sacensības viedajiem automobiļiem.

2. Ievads. Komisijas dokumenti.

2.1. Eiropas Komisijas Baltās grāmatas par transporta politiku vidusposma pārskats liecina, ka jauninājumiem būs ievērojama nozīme autotransporta ilgtspējas (t.i., drošības, rentabilitātes, vides aizsardzības un nepārtrauktības) palielināšanā, it īpaši pateicoties informācijas un sakaru tehnoloģiju, proti, inteligēnto transporta sistēmu izmantojumam.

2.2. Mūsu transporta sistēmas pieaugošā pārslogotība (sagaidāms, ka līdz 2020. gadam kravu autopārvadājumi palielināsies par 55 % un pasažieru autopārvadājumi par 36 %) un ar to saistītais enerģijas patēriņš un negatīvā ietekme uz vidi (transporta izraisītās CO₂ emisijas līdz 2020. gadam palielināsies par 15 %) nozīmē, ka vajadzīga novatoriska pieeja, lai nodrošinātu pārvadājumu un mobilitātes augošās vajadzības un prasības. Šie uzdevumi nav paveicami ar tādiem tradicionāliem pasākumiem kā esošo transporta tīklu paplašināšana; ir jāmeklē jauni risinājumi.

2.3. Tomēr ITS ieviešana ir lēnāka, nekā gaidīts, un kopumā tā ir sadrumstalota. Tāpēc bez precīzas saskaņošanas ir radušies visdažādākie valsts, reģionāla vai vietēja mēroga risinājumi. Tādējādi ITS nevar efektīvi veicināt mērķu sasniegšanu (transporta politikas jomā) un palīdzēt pārvarēt pieaugošās autotransporta problēmas.

2.4. Konkrētie mērķi ir sistēmu sadarbības palielināšana, ne-traucētas piekļuves nodrošināšana, pakalpojumu nepārtrauktība un visu iesaistīto pušu efektīva sadarbības mehānisma izveidošana. Saskaņā ar subsidiaritātes principu vispiemērotākais paredzētā mērķa sasniegšanas veids ir direktīva (pamatdirektīva).

2.5. Tomēr īstenošanas tehniskos parametrus, t.i., procedūras un specifikācijas, pieņems Komisija, kurai palīdzēs dalībvalstu pārstāvju komiteja. Neierobežojot šīs komitejas funkcijas, Komisija izveidos Eiropas ITS konsultatīvo grupu, kurā uzaicinās attiecīgo ITS jomā iesaistīto pušu pārstāvjus (ITS pakalpojumu sniedzēji, lietotāju apvienības, transporta un iekārtu operatori, ražošanas nozare, sociālie partneri, profesionālās apvienības). Minētā grupa konsultēs Komisiju attiecībā uz komerciālajiem un tehniskajiem aspektiem, kas saistīti ar ITS izveidošanu un ieviešanu Eiropas Savienībā. Konsultatīvā grupa vāks un apkopos esošo forumu datus (piemēram, e-drošības forums, ERTRAC u.c.).

2.6. Galvenā uzmanība šajā priekšlikumā pievērsta ITS lietotnēm un pakalpojumiem, kas saistīti ar autotransportu, tostarp to saskarnēm ar citiem transporta veidiem. Arī autotransporta jomā

ir virkne noteikumu, piemēram, Direktīva 2004/52/EK par ceļu lietotāju nodokļa elektronisko iekasēšanu, Regula (EK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un Direktīva 2007/46/EK, ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai. Tiks nodrošināta skaidra saskaņotība ar attiecīgo komiteju darbu.

2.7. Šis priekšlikums sekmēs vairāku Lisabonas stratēģijas izauksmei un nodarbinātībai (mikroekonomisko) mērķu sasniegšanu. Galvenokārt tas veicinās ITS izplatību un efektīvāku to izmantošanu. Turklāt tas veicinās arī šādu mērķu sasniegšanu:

- visu veidu jauninājumu veicināšana: pārrobežu apmaiņa ar zināšanām par ITS ieviešanu;
- Eiropas infrastruktūras paplašināšana, uzlabošana un sasaistīšana, prioritāru pārrobežu projektu izstrāde, novērtējot piemērotu infrastruktūras cenu noteikšanas sistēmu izveidi;
- resursu ilgtspējīgas izmantošanas veicināšana un vides aizsardzības un izaugsmes sinerģijas stiprināšana, īpaši stimulējot tādu līdzekļu izveidi, kas ļautu internalizēt ārējās izmaksas;
- ieguldījumu, īpaši privātā sektora ieguldījumu, palielināšana un uzlabošana izstrādē un attīstībā; novatorisku ITS risinājumu izmantošanas pamatnosacījumu uzlabošana.

2.8. Komisijas 2008. gada jūlijā pieņemtā paziņojuma “Zaļāks transports” (COM(2008) 433) 4. nodaļā paredzēts Rīcības plāns par inteligēntām transporta sistēmām ceļu satiksmē, ko papildinās likumdošanas iniciatīva, paredzot vienotu pieeju jau izstrādāto tehnoloģiju ieviešanai tirgū un izmantošanai. Turklāt jau esošas infrastruktūras efektīvāka izmantošana nozīmēs, ka būs mazāka vajadzība pēc jaunas infrastruktūras, un tāpēc būs iespējams izvairīties no biotopu fragmentācijas un augsnes pārklāšanas ar mākslīgu segumu.

2.9. Šis priekšlikums atbilst arī ES ilgtspējīgas attīstības stratēģijai, jo tā skar vairākus būtiskus aspektus, kas 2005. gadā notikušajā pārskatīšanas procesā norādīti kā tādi, kuriem nepieciešams spēcīgāks stimulants. Tos galvenokārt vieno kopējs mērķis padarīt transportu ilgtspējīgāku, piemēram, uzlabojot pieprasījuma pārvaldību un līdz 2010. gadam uz pusi samazināt bojāejas gadījumu skaitu uz ceļiem (salīdzinājumā ar 2000. gadu). Netieši tiks skarti arī citi jautājumi, piemēram, energopatēriņa samazināšana Eiropas Savienībā, tādējādi ierobežojot arī klimata pārmaiņu ietekmi. Turklāt šis priekšlikums palīdzēs īstenot Regulu (EK) Nr. 1/2005 par dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas un saistīto darbību laikā (navigācijas sistēmas).

2.10. Direktīvas priekšlikums nodrošina pamatu ITS rīcības plāna īstenošanai. Šajā direktīvā paredzēto saistību izpildē Komisija dalībvalstīm sniegs atbalstu, ar komitoloģijas starpniecību nosakot vispārējas specifikācijas, kuru mērķis ir nodrošināt sadarbības jīgu ITS saskaņotu ieviešanu visā Eiropas Savienībā. Komisijai šajā darbā palīdzēs Eiropas ITS komiteja. Tādējādi tiks nodrošināta arī informācijas apmaiņas sistēma ar dalībvalstīm. Ierosinātajā ITS rīcības plānā norādītas prioritāras jomas, lai paātrinātu saskaņotu ITS lietošanu un pakalpojumu ieviešanu visā Eiropas Savienībā.

2.11. Rīcības plāna pamatā ir virkne pašreizējo Eiropas Kopienas iniciatīvu, proti, kravu pārvadājumu loģistikas rīcības plāns⁽²⁾, rīcības plāns par mobilitāti pilsētās⁽³⁾, *Galileo* ieviešana⁽⁴⁾, “zaļāka” transporta pakete⁽⁵⁾, viedā automobiļa iniciatīva i2010⁽⁶⁾, e-drošības iniciatīva⁽⁷⁾, Septītā pamatprogramma pētniecībai un tehnoloģiju attīstībai⁽⁸⁾, *eCall* iniciatīva⁽⁹⁾, Eiropas Tehnoloģiju platformas⁽¹⁰⁾ un to stratēģiskās pētniecības programmas, kā arī iniciatīva CARS 21⁽¹¹⁾.

3. Vispārīgi novērojumi.

3.1. EESK atzinīgi vērtē Eiropas Komisijas iniciatīvu un uzskata, ka ir jānodrošina uzticama, funkcionāla, efektīva un droša transporta sistēma ceļu satiksmes nozarē (tas attiecas arī uz pakalpojumiem, kas tiek sniegti šajā nozarē). Intelīgentu transporta sistēmu saskaņota ieviešana ļaus tuvākajā laikā un pēc iespējas plašākā mērogā nodrošināt braukšanas iespējas autoceļu infrastruktūrā, to izmantošanas iespējas dažādās dalībvalstīs un visā ES.

3.2. Lai īstenotu rīcības plānu par intelīgentām transporta sistēmām, Komiteja piekrīt direktīvas priekšlikuma pieņemšanai, tā kā tā ir intelīgento transporta sistēmu koordinācijai vajadzīgais tiesiskais regulējums, vienlaikus pietiekami nodrošina proporcionālītātes un subsidiaritātes principu ievērošanu.

3.3. Ir svarīgi sasniegt ierosinātās direktīvas mērķus, galvenokārt attiecībā uz to, lai nodrošinātu funkcionālu, uzticamu, efektīvu un drošu autotransportu, lai izveidotu stabilāku ekonomisko un sociālo vidi katrā dalībvalstī un arī visā ES. ITS ieviešana ietekmēs attīstību reģionos, galvenokārt tajos reģionos, kuros pārvadājumu apjoms pārsniedz pašreizējā autoceļu tīkla pārvadāšanas jaudu. Reģioniem būs nozīmīga loma direktīvas un rīcības plāna īstenošanā, daloties pieredzē un informējot par gūtajiem rezultātiem.

(2) COM(2007) 607.

(3) Eiropas Komisija iepazīstinās ar šo dokumentu 2009. gadā.

(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. Neraugoties uz finansējumu, ko piešķirusi Komisija, un iepriekš minētajiem projektiem (*EasyWay* utt.), direktīvā nav iekļauti sīki izstrādāti noteikumi, lai nodrošinātu efektīvu ITS ieviešanu dalībvalstu ceļu infrastruktūrās, izmantojot noteiktus kontroles mehānismus.

3.5. Lai nodrošinātu autoceļu infrastruktūru tīkla izmantošanas iespējas un braukšanu bez grūtībām, ir svarīgi, lai pastāvīgi un nepārtraukti būtu pieejama atjaunināta ceļa informācija un dati par notikumiem un apstākļiem, kas pilnībā vai daļēji ierobežo braukšanu kādā noteiktā infrastruktūru tīkla vietā vai posmā.

3.6. Intelīgentām transporta sistēmām reālā laikā jāsniedz uzticama, vienota un pietiekami precīza informācija, kā arī jāsniedz informācija par kombinētajiem pārvadājumiem un lietotājiem jāļauj pašiem izvēlēties starp dažādiem pieejamiem transporta veidiem.

3.7. Intelīgento transporta sistēmu pamatā ir liela apjoma datu pieaugoša izmantošana. Tāpēc to ieviešana ir saistīta ar ilgtermiņa redzējuma izstrādi, ņemot vērā ne vien pašreizējo piemērošanu, bet arī turpmākās izmaiņas sistēmās, kā arī dažādu iesaistīto pušu lomu un atbildību. Lai aizsargātu privāto dzīvi, personas datu apstrāde jāveic ar juridiskiem un tehniskiem instrumentiem, nodrošinot šo datu izsniegšanu tikai konkrēti un likumīgi noteiktam mērķim saskaņā ar Kopienas tiesisko regulējumu un dažādiem valstu likumiem.

3.8. Galvenā prasība attieksies uz to, lai pamatpiegādātājs nodrošinātu sistemātisku datu anonimitāti. Padomdevējai grupai šajā jautājumā jāsadarbjas un jākonsultējas ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju; jāapsver iespēja par uzraudzītāja tiešu pārstāvēšanu padomdevējā grupā.

3.9. Satelītnavigācijas sistēmu *Galileo* nevajadzētu izmantot ekskluzīvi; sadarbībai jābūt iespējamai ar visām pieejamām navigācijas sistēmām.

3.10. Lai nodrošinātu pieejamību un apmaiņu ar ceļa informāciju un datiem attiecībā uz daļēju vai pilnīgu braukšanas ierobežošanu autoceļu tīklā un tā izmantošanas iespējām, Eiropas mērogā jāizveido kopēja standartizēta struktūra un XML formāti, kas informē par parādībām un notikumiem, kuri ierobežo braukšanas iespējas, autoceļu tīkla izmantošanas iespējas, ietekmē satiksmes drošību un plūsmu.

3.11. Ir arī būtiski vienādot izveidošanas kritērijus vienotam ģeogrāfisko datu tīklam, kurā būs ietvertas ceļu infrastruktūras, lai būtu iespējama parādību un notikumu vienota digitāla lokalizācija, kā arī informācija par autoceļu tīklu, tā komponentēm un saistītām infrastruktūrām. Tādēļ būtu jāizmanto dalībvalstu līdz šim iegūtā paraugprakse. Arī ceļu vadības sistēmām ir nozīme, lai nodrošinātu autoceļu tīkla uzturēšanu labā tehniskā stāvoklī.

3.12. Būtu jāizmanto sistēma vajadzīgo datu vākšanai, analīzei un izplatīšanai ieinteresētajiem galalietotājiem, neradot nevajadzīgas neērtības vadītājiem, bet gan atvieglojot viņu darbību un līdz ar to paaugstinot ceļu satiksmes drošību, jo īpaši ņemot vērā sabiedrības novecošanu. Tādēļ direktīvā būtu jāiekļauj informācija ITS lietotājiem, kā arī jānodrošina maksimāli funkcionāla, efektīva un droša transporta sistēma, vienlaikus cik vien iespējams samazinot ceļu satiksmes negadījumu skaitu.

3.13. ITS ir iekļautas arī informācijas sistēmas, kuras izmanto policija, ugunsdzēsēju brigādes, pirmās palīdzības sniedzēji, autoceļu tīklu pārvaldes operatori, meteoroloģiskie dienesti un transportlīdzekļu vadītāji. Informācijai un datiem, ko sniedz šāda sistēma, jābūt būtiskiem attiecībā uz autoceļu tīklu.

3.14. Papildus satiksmes plūsmas uzlabošanai svarīgi ir jāierīko jauni ceļi (īpaši vietās, kur autoceļu tīkls vēl nav izveidots), jānodrošina ceļu atjaunošana un remonts. Tas ļaus nodrošināt pietiekamu autoceļu tīkla pārvadāšanas jaudu, ņemot vērā reģionu atšķirības, dzīves līmeni utt. ITS jāiekļauj ne tikai nesen izveidotajās Eiropas transporta tīkla infrastruktūrās, bet arī esošajā autoceļu tīklā.

4. Īpašas piezīmes.

4.1. Direktīvā un rīcības plānā jānosaka šādi konkrēti mērķi, kurus būtu iespējams sasniegt sākotnēji visās dalībvalstīs:

- nodrošināt datu un informācijas, kas attiecas uz satiksmi dalībvalstu teritorijās, vākšanu un analīzi valstu līmenī;
- nodrošināt reālā laikā pārrobežu apmaiņu ar datiem un informāciju par satiksmes kustību Eiropas transporta tīklā (TEN-T);
- nodrošināt vadītājiem bezmaksas pamatinformācijas pakalpojumus kā publisku pakalpojumu.

4.2. Šajā sakarā informācija un dati saistībā ar autoceļu infrastruktūras tīkla vietām vai posmiem, kur braukšana ir daļēji vai pilnīgi ierobežota vai pat neiespējama, ļaus:

- pārbaudīt un uzraudzīt mehānismus, kas ļauj novērst un atrisināt tās problēmas, kuras rada satiksmes sastrēgumus vai neizbraucamus ceļus, lai tās novērstu pilnībā;

- informēt visus autoceļu tīkla lietotājus (vienkāršu, neatliekamās palīdzības utt. transportlīdzekļu vadītājus) par ceļa posmiem, kuros ir sastrēgumi, vai par neizbraucamiem ceļiem, par problēmas ilgumu, apmēru un iemesliem;
- pārvaldīt autoceļu tīkla satiksmi, nodrošinot tīkla izmantošanas un braukšanas iespējas, pamatojoties uz informāciju, kas pieejama par satiksmes plūsmas traucējumiem (satiksmes pārvaldīšana konkrētā tīkla vietā, uz alternatīviem ceļiem utt.);
- analizēt iemeslus, kuru dēļ atkārtojas noteiktas parādības, kas ierobežo autoceļu tīkla izmantošanu un braukšanu kādā noteiktā tīkla vietā vai posmā. Mērķis ir ierosināt un īstenot noteikumus, kas ierobežotu vai novērstu šo iemeslu rašanos.

4.3. Priekšlikumos nav noteiktas nedz ITS funkcijas, nedz konkrēts datums sanākšmei, kad eksperti apspriedīs šo jautājumu. Dokumenti ir pārāk vispārīgi, un tas varētu radīt sadrumstalotu pieeju attiecībā uz funkcijām un atbildības jomām.

4.4. Tāpēc Komiteja ierosina noteikt šādas ITS funkcijas.

4.4.1. Īpašas sistēmas: tās ļaus ievākt un analizēt informāciju, uzliekot to par pienākumu iesaistītajām varas iestādēm, organizācijām un iestādēm (policijai, ugunsdzēsēju brigādēm, neatliekamās palīdzības sniedzējiem); noteiktas šādu neapstrādātu datu īpašās iezīmes iespējams izmantot, lai reālā laikā noteiktu satiksmes stāvokli.

4.4.2. Datu un informācijas ievākšana, izmantojot telemātikas lietojumprogrammu sistēmu: tā ļaus novērot inteligēnto transporta sistēmu dažādo elementu īpašās iezīmes konkrētos autoceļu tīkla posmos.

4.4.3. Satiksmes pārvaldība un vadība: inteligētās transporta sistēmas novērtē konkrētu informāciju un automātiski vai ar operatora palīdzību ievāktus datus, un tās vada satiksmes plūsmu noteiktā autoceļu tīkla posmā, izmantojot piemērotus instrumentus (ceļa zīmes ar mainīgu informāciju — pavēlēm un aizliegumiem, izgaismotas bultas un norādes utt.).

4.4.4. Uzraudzība: kompetentās iestādes, organizācijas un ceļu satiksmes drošības iestādes var uzraudzīt satiksmes plūsmu, izmantojot videonovērošanas sistēmas.

4.4.5. Informācijas izplatīšana: informāciju un datus par daļēju vai pilnīgu braukšanas ierobežošanu autoceļu tīklā un tā izmantošanas iespējām publicē vai paziņo, lai tie būtu pieejami visiem klientiem un autoceļu tīkla lietotājiem. Informāciju izplata, izmantojot galvenos masu saziņas līdzekļus un informācijas tehnoloģiju. Izplatīšanu veic valsts vai privātie uzņēmumi, un vadītājs var piekļūt informācijai vai nu pirms brauciena, vai arī tā laikā.

4.4.6. Kontrole un sodīšana: telemātikas sistēmas ļauj pārbaudīt, vai vadītāji pilda noteiktus pienākumus (maksā ceļa nodokli u.tml.) un ievēro ceļu satiksmes noteikumus. Smagākie pārkāpumi (piemēram, ātruma ierobežojumu un gaismas signālierīču neievērošana, transportlīdzekļa maksimālās pieļaujamās masas pārsniegšana vai automobiļa zādzība) var tikt sodīti saskaņā ar attiecīgās dalībvalsts likumiem un, saskaņošanas gadījumā, atbilstoši Kopienas likumiem ⁽¹⁾.

4.4.7. Tehniskā kontrole: telemātikas sistēmas nodrošina arī ITS dažādo elementu operatīvās veicamības kontroli. Tā galvenokārt ļauj automātiski noteikt problēmas un uzsākt papildus procedūras vai drošības pasākumus.

4.5. Turklāt EESK ierosina noteikt Eiropas obligātos standartus (vai arī sastādīt sarakstu ar piemēriem), lai aprīkotu TEN-T transporta tīklu savienojumus ar šādām pamata telemātikas sistēmām informācijas ievākšanai, satiksmes uzraudzībai un vadībai:

- videonovērošanas sistēma;
- satiksmes kustības uzraudzības metodes, sastrēgumu noteikšana un transportlīdzekļu uzskaitē;
- ceļa zīmes ar mainīgu informāciju un aprīkojumi informācijai par ceļu satiksmi;
- meteoroloģiskās informācijas sistēma;
- autoceļu dinamiska pārvaldība;
- sistēma palīdzības sniegšanai.

Briselē, 2009. gada 13. maijā

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Mario SEPI

4.6. Izmantojot minētās sistēmas un no īpašām sistēmām iegūto informāciju, iespējams reālā laikā novērtēt satiksmes plūsmu un apstākļus, kā arī noteikt brauciena ilgumu līdz galvenajiem galamērķiem.

4.7. EESK brīdina par problēmām, ko varētu radīt inteligento transporta sistēmu īpašās aparatūras vēlāka ierīkošana transportlīdzekļos; sistēmu struktūrai jābūt saderīgai. Transportlīdzekļu struktūrai un sistēmām jābūt veidotām tā, lai tās varētu darboties atvērtās platformās. Tas attiecas ne tikai uz sistēmām un tehnoloģiju, bet arī uz to sniegtajiem pakalpojumiem.

4.8. Nav nekādu šaubu, ka intelligentajās transporta sistēmās būs iekļautas vairākas mūsdienu tehnoloģijas (informācijas vai citas). ES saskaņotajā pieejā jābūt noteiktām konkrētām jomām, kuras vēl jāattīsta, pirms tās tiek īstenotas. Kopienai, dalībvalstīm un privātajam sektoram jānodrošina atbilstošs finansējums šīs infrastruktūras ieviešanai. Finansējumam un līdzekļiem, kas tiek iegūti no esošajiem nodokļiem, nodokļu ieņēmumiem vai no ceļu lietotāju nodokļa, jāsedz ekspluatācijas izdevumi.

4.9. Eiropas Komisija ierosina iekļaut rīcības plāna visās galvenajās jomās arī vairākus praktiskus pasākumus ITS ieviešanai. Vienlaicīgi nepieciešams arī nodrošināt apmācību galalietotājiem (transportlīdzekļu vadītājiem) un iepazīstināt tos ar sistēmas dažādajiem elementiem. Ir jāatbalsta reklāmas kampaņas un jāizglīto sabiedrība, lai cilvēki pierastu pie šīm modernajām tehnoloģijām, kā arī jāizmanto novatoriskas metodes (piemēram, jāattīsta viedie automobiļi un jāpiešķir Eiropas balva labākajiem automobiļiem).

⁽¹²⁾ EESK atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko veicina ceļu satiksmes drošības noteikumu pārrobežu izpildi", ziņotājs — Simons kgs, 17.9.2008, OV C 77, 31.3.2009., 70.-72. lpp.