

**Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa ustanovuje rámec na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy“**

**[KOM(2008) 887 v konečnom znení – 2008/0263 (COD)]**

(2009/C 277/17)

Spravodajca: **pán ZBOŘIL**

Rada sa 29. januára 2009 rozhodla podľa článku 295 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom

„Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa ustanovuje rámec na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy“

KOM(2008) 887 v konečnom znení.

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku a informačnú spoločnosť poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci prijala svoje stanovisko 15. apríla 2009. Spravodajcom bol pán ZBOŘIL.

Európsky hospodársky a sociálny výbor na svojom 453. plenárnom zasadnutí 13. a 14. mája 2009 (schôdza z 13. mája 2009) prijal 183 hlasmi za, pričom 3 členovia hlasovali proti a 6 sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

## 1. Závbery a odporúčania

1.1. EHSV víta iniciatívu Komisie a považuje zabezpečenie spoľahlivého, funkčného, efektívneho a bezpečného dopravného systému v odvetvi dopravy na pozemných komunikáciách (vrátane služieb poskytovaných v tejto oblasti) za nevyhnutné.

1.2. Výbor súhlasí s tým, aby pre realizáciu akčného plánu inteligentných dopravných systémov (ďalej len „IDS“) bola prijatá navrhovaná smernica, predstavujúca požadovaný právny rámec pre koordináciu inteligentného dopravného systému, zachovávajúca však potrebnú pružnosť pre splnenie zásad proporcionality a subsidiarity.

1.3. Pre zabezpečenie zjazdnosti a prejazdnosti siete pozemných komunikácií je nutné mať priebežný, neustály a aktuálny prehľad o dopravných informáciách a dopravných údajoch o definovaných udalostiach a javoch, ktoré prejazdnosť siete komunikácií na danom mieste alebo úseku čiastočne alebo úplne obmedzujú. IDS musia poskytovať informácie v reálnom čase a tieto informácie musia byť presné, spoľahlivé a jednotné a užívatelia musia mať slobodu voľby.

1.4. EHSV považuje za nutné stanoviť spoločnú typovú štruktúru javov a udalostí, ktoré majú vplyv na prejazdnosť alebo zjazdnosť siete komunikácií a bezpečnosť alebo plynulosť premávky na nej (napr. kód Alert-C). Ďalej treba stanoviť spoločný výmenný údajový formát XML pre vzájomné zdieľanie dopravných údajov a dopravných informácií. Treba stanoviť pravidlá tvorby jednotnej georeferenčnej siete pozemných komunikácií pre jednotnú digitálnu geografickú lokalizáciu javov a udalostí, ale aj informácií o pozemných komunikáciách, ich súčasťach a príslušenstve.

1.5. Potrebné údaje, ich spracovanie a distribúcia zamýšľaným koncovým užívateľom by mali prechádzať systémom tak, aby

neúmerne nezvyšovali pracovné zaťaženie vodičov, ale aby naopak prispievali k väčšiemu pohodliu a tým aj dopravnej bezpečnosti.

1.6. EHSV odporúča urýchlené spracovanie architektúry systémov IDS na národnej úrovni so zapracovaním konkrétnych definovaných funkcií, a ďalej tiež zapracovanie základného štandardu vybavenia komunikácie kategórie TEN-T konkrétnymi telematickými systémami pre zabezpečenie požadovaných konkrétnych funkcií.

1.7. Výbor upozorňuje, že na vybudovanie infraštruktúry by sa malo rátať s príslušnými finančnými prostriedkami zo zdrojov Spoločenstva, a aj zo zdrojov členských krajín a súkromného sektoru. Úhrada premávky by mala byť financovaná z prostriedkov získaných existujúcim výberom poplatkov, daní alebo mýta a musia byť stanovené aj podrobnejšie požiadavky na centrálné národné pracovisko pre zber, spracovanie, zdieľanie, publikovanie, distribúciu a cezhraničnú výmenu dopravných údajov a dopravných informácií.

1.8. IDS sú založené na rastúcom využití masívneho objemu údajov. Pre ich uplatnenie je teda nevyhnutné rozvinúť dlhodobú víziu, ktorá berie do úvahy nielen súčasné aplikácie ale aj budúci možný vývoj systémov a rovnako aj úlohy a zodpovednosť rôznych aktérov. Vybudované inteligentné dopravné systémy musia dôsledne rešpektovať ochranu osobných údajov. Smernica a akčný plán musia zabezpečiť podmienky proti zneužitiu technickými, technologickými, organizačnými a právnymi nástrojmi v súlade s právnym poriadkom EU a členských krajín <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Stanovisko č. 4/2004 pracovnej skupiny založenej podľa článku 29 o spracovaní osobných údajov prostredníctvom kamerového sledovania (Opinion n° 4/2004 of Article 29 Working Party on the processing of personal data by means of video surveillance), WP 89, 11.2.2004. Vyhlásenie pracovnej skupiny založenej podľa článku 29 o presadzovaní právnych predpisov, WP 101, 25.11.2004. [http://ec.europa.eu/justice\\_home/fsj/privacy/workinggroup/wpdocs/2004\\_en.htm](http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/workinggroup/wpdocs/2004_en.htm).

1.9. EHSV odporúča doplniť akčný plán o využitie vhodných nástrojov na propagáciu moderných informačných technológií v doprave napr. formou súťaží inteligentných vozidiel.

## 2. Úvod a dokumenty Komisie

2.1. Strednodobé preskúmanie bielej knihy Európskej komisie o dopravnej politike naznačuje, že inovácia bude zohrávať významnú úlohu v snahe o dosiahnutie trvalo udržateľnejšej cestnej dopravy (t. j. bezpečnej, hospodárnej, ekologickej a plynulej), predovšetkým pomocou uplatňovania informačných a komunikačných technológií: inteligentných dopravných systémov.

2.2. Rastúce preťaženie nášho dopravného systému (predpokladá sa, že do roku 2020 nákladná cestná doprava vzrastie o 55 % a osobná cestná doprava o 36 %) a s tým súvisiaca spotreba energie a negatívne účinky na životné prostredie (emisie CO<sub>2</sub> pochádzajúce z dopravy vzrastú do roku 2020 o ďalších 15 %) si vyžadujú inovačný prístup, ktorý by vyriešil rastúce potreby a požiadavky prepravy a mobility. Tradičné opatrenia, akým je rozširovanie existujúcich dopravných sietí, nebudú v takomto rozsahu realizovateľné a je potrebné nájsť nové riešenia.

2.3. Zavádzanie riešení IDS do cestnej dopravy však bolo pomalšie, než sa očakávalo, a vo všeobecnosti sa služby zavádzali na fragmentárnom základe. Viedlo to k vzniku nesúrodých vnútroštátnych, regionálnych a miestnych riešení bez jednoznačnej harmonizácie. V dôsledku toho došlo k neúčinnému využívaniu IDS, ktoré preto nemôžu prispievať k efektívnemu dosahovaniu cieľov (dopravnej) politiky a zvládaniu čoraz väčších výziev, ktorým čelí cestná doprava.

2.4. Medzi osobitné ciele patrí zvýšenie interoperability systému, zabezpečenie plynulého prístupu, podpora kontinuity služieb a ustanovenie účinného mechanizmu spolupráce medzi všetkými subjektmi zainteresovanými na IDS. V súlade so zásadou subsidiarity sa (rámcová) smernica považuje za najvhodnejšiu formu na dosiahnutie zamýšľaného účelu.

2.5. Technické podrobnosti uplatňovania, t. j. postupy a špecifikácie, však Komisia prijme za pomoci výboru zloženého zo zástupcov členských štátov. Bez toho, aby bola dotknutá úloha výboru, Komisia ustanoví poradnú skupinu pre IDS pozostávajúcu z vedúcich pracovníkov na vysokej úrovni zastupujúcich zainteresované subjekty v oblasti IDS (poskytovatelia služieb IDS, združenia užívateľov, prevádzkovatelia dopravy a zariadení, výrobné odvetvia, sociálni partneri, existujúce profesijné združenia), ktorá bude Komisii poskytovať poradenstvo v obchodných a technických aspektoch zavádzania a využívania IDS v Európskej únii. Táto poradná skupina pre IDS bude zhromažďovať a zostavovať vstupy z existujúcich fór, napríklad z fóra eSafety, ERTRAC, atď.

2.6. Tento návrh sa zameriava na aplikácie a služby IDS súvisiace s cestnou dopravou vrátane ich rozhraní s inými druhmi dopravy. V oblasti cestnej dopravy existuje niekoľko ustanovení,

predovšetkým smernica 2004/52/ES o elektronickom výbere mýta, nariadenie (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a smernica 2007/46/ES o rámci pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá. Zabezpečí sa jednoznačná zhoda s prácou príslušných výborov.

2.7. Návrh podporí niekoľko (mikroekonomických) cieľov Lisabonskej stratégie pre rast a zamestnanosť. Prispieje predovšetkým k cieľu uľahčiť šírenie a efektívne využívanie IDS. Ďalej prispeje k cieľom:

- uľahčovať všetky formy inovácie: cezhraničný prenos znalostí o efektívnom zavádzaní IDS,
- rozšíriť, zlepšiť a prepojiť európsku infraštruktúru a dokončiť prioritné cezhraničné projekty so zreteľom na vhodné systémy spoplatňovania využívania infraštruktúry,
- podporovať trvalo udržateľné využívanie zdrojov a posilňovať súčinnosť medzi ochranou životného prostredia a rastom, predovšetkým podporou vývoja prostriedkov na internalizovanie externých nákladov,
- zvýšiť a zlepšiť investície do výskumu a vývoja, najmä zo strany súkromnej podnikateľskej sféry: lepšie rámcové podmienky na využívanie inovačných riešení v oblasti IDS.

2.8. V oznámení Komisie o doprave šetrnejšej k životnému prostrediu, ktoré Komisia prijala v júli 2008 (KOM(2008) 433), sa v kapitole 4 uvádza akčný plán pre IDS v cestnej doprave, doplnený o legislatívnu iniciatívu. Akčný plán ustanoví spoločný prístup k uvádzaniu existujúcich technológií na trh a do užívania. Okrem toho efektívnejšie využitie existujúcej infraštruktúry bude znamenať, že bude treba menej novej infraštruktúry, čím sa predíde roztriešteniu biotopu a zástavbe pôdy.

2.9. Tento návrh ďalej zodpovedá aj stratégii EÚ pre trvalo udržateľný rozvoj, keďže rieši viaceré kľúčové otázky určené v roku 2005 v rámci procesu preskúmania ako otázky vyžadujúce väčšiu pozornosť. Kľúčové prepojenie medzi nimi predstavuje cieľ dosiahnuť väčšiu trvalú udržateľnosť dopravy, napr. dosiahnuť cieľ zdokonaľiť riadenie dopytu po doprave a prispieť k dosiahnutiu cieľa v oblasti bezpečnosti na cestách spočívajúceho v znížení počtu smrteľných nehôd na cestách do roku 2010 na polovicu (v porovnaní s rokom 2000). Medzi ďalšie problémy, ktoré sa budú riešiť nepriamo, patrí zníženie spotreby energie v EÚ, čím sa obmedzia aj účinky zmeny klímy. Návrh okrem toho podporuje uplatňovanie nariadenia (ES) č. 1/2005 o ochrane zvierat počas prepravy a s ňou súvisiacich činností (navigačné systémy).

2.10. Navrhovaná smernica poskytuje rámec realizácie tohto akčného plánu pre IDS. Povinnosti, ktoré táto smernica ukladá členským štátom, Komisia podporí prostredníctvom komitologického ustanovenia spoločných špecifikácií s cieľom zabezpečiť koordinované zavádzanie interoperabilných IDS v celej EÚ. Túto prácu vykoná Komisia za pomoci Európskeho výboru pre IDS. Zabezpečí sa tým aj rámec na výmenu informácií s členskými štátmi. Navrhovaný akčný plán pre IDS vyznačuje prioritné oblasti na urýchlenie koordinovaného zavádzania aplikácií a služieb IDS v celej Európskej únii.

2.11. Akčný plán pre IDS sa opiera o viacero prebiehajúcich iniciatív Európskej komisie, medzi ktoré patrí akčný plán pre logistiku nákladnej dopravy <sup>(2)</sup>, akčný plán pre mestskú mobilitu <sup>(3)</sup>, zavádzanie systému Galileo <sup>(4)</sup>, súbor opatrení pre dopravu šetrnejšiu k životnému prostrediu <sup>(5)</sup>, iniciatíva i2010 pre inteligentné vozidlá <sup>(6)</sup>, iniciatíva eSafety <sup>(7)</sup>, siedmy rámcový program pre výskum a technický rozvoj <sup>(8)</sup>, služba eCall <sup>(9)</sup>, európske technologické platformy a ich strategické plány výskumu <sup>(10)</sup> a iniciatíva CARS 21 <sup>(11)</sup>.

### 3. Všeobecné pripomienky

3.1. EHSV víta iniciatívu Komisie a považuje zabezpečenie spoľahlivého, funkčného, efektívneho a bezpečného dopravného systému v odvetví dopravy na pozemných komunikáciách (vrátane služieb poskytovaných v tejto oblasti) za nevyhnutné. Koordinované zavedenie IDS znamená zabezpečenie prejazdnosti a zjazdnosti siete pozemných komunikácií v jednotlivých členských krajinách a aj v Európe ako celku v maximálnej dosiahnuteľnej miere z hľadiska času a rozsahu.

3.2. Výbor súhlasí s tým, aby pre realizáciu akčného plánu pre IDS bola prijatá navrhovaná smernica, predstavujúca požadovaný právny rámec pre koordináciu inteligentného dopravného systému, zachovávajúca však potrebnú pružnosť k naplneniu zásad proporcionality a subsidiarity.

3.3. Splnenie cieľov navrhovanej smernice, hlavne zabezpečenie väčšej funkčnosti, spoľahlivosti, efektivity a bezpečnosti cestnej dopravy, je dôležité pre stabilnejšie ekonomické a sociálne prostredie v jednotlivých štátoch Európy a aj v EÚ ako celku. Nasadenie IDS bude mať vplyv na rozvoj regiónov a to hlavne tam, kde prepravný výkon v cestnej doprave kapacitne prevyšuje možnosti existujúcej siete komunikácií. Pri zavádzaní smernice a realizácii akčného plánu by mali regióny zohrávať významnú úlohu vo výmene skúseností a zdieľaní dosiahnutých výsledkov riešenia.

<sup>(2)</sup> KOM(2007) 607.

<sup>(3)</sup> Európska komisia má predložiť tento dokument v roku 2009.

<sup>(4)</sup> [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/galileo](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo).

<sup>(5)</sup> KOM(2008) 433.

<sup>(6)</sup> KOM(2007) 541.

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

<sup>(8)</sup> <http://cordis.europa.eu/fp7>.

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

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

<sup>(11)</sup> KOM(2007) 22.

3.4. V smernici chýba podrobnejšie rozpracované zabezpečenie „vymáhateľnosti“ zavádzania IDS v cestnom systéme jednotlivých štátov v podobe konkrétnych kontrolných mechanizmov, a to aj v nadväznosti na podporu financovania zo strany Komisie a uvedených projektov (EasyWay, atď.).

3.5. Pre zabezpečenie prejazdnosti a zjazdnosti siete pozemných komunikácií je nutné mať priebežný, nepretržitý a aktuálny prehľad o dopravných informáciách a dopravných údajoch o definovaných udalostiach a javoch, ktoré prejazdnosť siete komunikácií na danom mieste alebo úseku čiastočne alebo úplne obmedzujú.

3.6. IDS musia poskytovať informácie v reálnom čase a tieto informácie musia byť spoľahlivé, jednotné a dostatočne presné; je potrebné, aby IDS informovali o intermodálnej preprave a užívatelia musia mať slobodu voľby medzi ponúkanými druhmi prepravy.

3.7. IDS sú založené na rastúcom využití masívneho objemu údajov. Pre ich uplatnenie je teda nevyhnutné vyvinúť dlhodobú víziu, ktorá vezme do úvahy nielen súčasné aplikácie, ale aj budúci možný vývoj systémov a rovnako tak aj úlohy a zodpovednosť rôznych aktérov. Vzhľadom na ochranu súkromia by malo byť spracovanie informácií vo vzťahu k identifikovateľným osobám naplánované v právnej úprave a technickom riešení tak, aby poskytnutie zistených osobných údajov bolo možné iba v prípade jasne právne vymedzených účelov v súlade s právnym rámcom Európskej únie a aj jednotlivých členských štátov.

3.8. Základnou požiadavkou je zavedenie dôslednej anonymizácie údajov zo strany primárneho poskytovateľa. Poradná skupina musí spolupracovať a konzultovať otázky s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov (EDPS) a odporúčame zväziť priame zastúpenie dozorného úradníka v poradnej skupine.

3.9. Satelitný navigačný systém EU Galileo by nemal mať výlučné postavenie a musí byť možná spolupráca so všetkými dostupnými satelitnými navigačnými systémami.

3.10. Pre zabezpečenie a výmenu dopravných informácií a dopravných údajov o čiastočnom alebo úplnom obmedzení prejazdnosti a zjazdnosti komunikácií je nutnou podmienkou európske zjednotenie typovej štruktúry a výmenného dátového formátu XML sledovaných udalostí a javov, ktoré obmedzujú prejazdnosť, zjazdnosť, bezpečnosť alebo plynulosť.

3.11. Dôležitou podmienkou je aj zjednotenie parametrov tvorby jednotnej georeferenčnej siete pozemných komunikácií pre jednotnú digitálnu geografickú lokalizáciu javov a udalostí vrátane evidencie informácií o pozemných komunikáciách, ich súčastiach a príslušenstve. Tu by mali byť využité doterajšie osvedčené postupy členských krajín. Na túto oblasť nadväzujú tiež systémy hospodárenia s vozovkou pre priebežné zabezpečenie trvalo udržateľného technického stavu pozemných komunikácií.

3.12. Potrebné údaje, ich spracovanie a distribúcia zamýšľaným koncovým užívateľom by mali prechádzať systémom tak, aby neúmerne nezvyšovali pracovné zaťaženie vodičov, ale naopak, aby prispievali k väčšiemu pohodliu vodičov a tým aj dopravnej bezpečnosti, a to aj vzhľadom na starnutie obyvateľstva. Smernica by teda mala obsahovať formu informačnej podpory užívateľov IDS tak, aby prínosy zvýšenia funkčnosti, efektivity a bezpečnosti dopravného systému vrátane zníženia nehodovosti boli maximálne.

3.13. Do IDS patria tiež informačné systémy dopravných agentov, polície, požiarneho záchraného zboru, správcov komunikácií, alebo meteorologickej služby a tiež systémy informácií od vodičov. Dopravné informácie a dopravné údaje z týchto systémov musia byť neoddeliteľnou súčasťou obsahu dopravných informácií.

3.14. Popri procesoch vedúcich k zabezpečeniu väčšej prejazdnosti a zjazdnosti komunikácií je nutné zabezpečiť aj ďalší rozvoj siete pozemných komunikácií prostredníctvom výstavby (hlavne na miestach, kde sieť nie je dobudovaná), rekonštrukcií a opráv tak, aby bola zabezpečená dostatočná dostupná kapacita siete s ohľadom na podmienky na území a životné prostredie. IDS musia byť súčasťou novo vybudovaných komunikácií siete TEN-T, ako aj už prevádzkovaných pozemných komunikácií.

#### 4. Konkrétne pripomienky

4.1. Smernica a akčný plán by mali určiť konkrétne ciele, ktoré je v prvej fáze reálne splniť vo všetkých členských krajinách:

- zabezpečiť zber a spracovanie dopravných informácií a dopravných údajov o aktuálnej dopravnej situácii z územia členského štátu na národnej úrovni,
- zabezpečiť cezhraničnú výmenu dopravných informácií a dopravných údajov o aktuálnej dopravnej situácii na sieti TEN-T v reálnom čase,
- zabezpečiť základné informačné služby pre vodičov zadarmo ako verejnú službu.

4.2. Dopravné informácie a dopravné údaje o čiastočne alebo úplne neprejazdných alebo nezjazdných miestach a úsekoch siete pozemných komunikácií sú v rámci nadväzujúcich procesov používané na:

- overenie a kontrolu procesov odstraňovania alebo riešenia príčin neprejazdnosti alebo nezjazdnosti až do ich definitívneho odstránenia,

- informovanie všetkých účastníkov premávky na pozemných komunikáciách (bežných vodičov, vodičov krízových vozidiel, a pod.) o mieste, čase, rozsahu a príčinách neprejazdnosti a nezjazdnosti,
- riadenie premávky na pozemných komunikáciách s ohľadom na zabezpečenie prejazdnosti a zjazdnosti v sieti komunikácií v závislosti od zistených udalostí, ktoré prejazdnosť a zjazdnosť obmedzujú (riadenie na danom mieste siete, riadenie na alternatívnych trasách, a pod.),
- analýzu opakovaných príčin vzniku udalostí obmedzujúcich prejazdnosť a zjazdnosť komunikácií v lokalizovaných miestach alebo úsekoch s cieľom návrhu a realizácia opatrení na ich obmedzenie alebo odstránenie.

4.3. V návrhoch chýba definícia funkcií, ktoré by systémy IDS mali riešiť alebo aspoň indikácie, kedy budú funkcie definované na expertnej úrovni. Dokumenty sú rámcové a príliš všeobecné, čo môže v konečnom dôsledku znamenať nejednotný postup v čiastkových úlohách a oblastiach.

4.4. Výbor preto navrhuje vymedzenie niektorých funkcií IDS takto:

4.4.1. Funkcia agendových systémov – zabezpečujú zber a spracovanie informácií v rámci agend orgánov, organizácií a inštitúcií (polícia, požiarnici, zdravotnícka záchraná služba); niektoré atribúty týchto primárnych informácií sa dajú využiť ako dopravné informácie o aktuálnej dopravnej situácii.

4.4.2. Funkcia zberu údajov a informácií telematických aplikácií – zabezpečuje sledovanie definovaných charakteristík jednotlivých prvkov dopravného systému v definovaných senzorických profiloch pozemnej komunikácie prostredníctvom telematických systémov (IDS).

4.4.3. Funkcia riadenia dopravy a navádzania – inteligentné dopravné systémy na základe vyhodnotenia konkrétnych dopravných informácií a senzorických údajov automaticky, prípadne na základe zásahu operátora, riadia premávku na vybranom úseku komunikácie prostredníctvom príslušných nástrojov (príkazových alebo zákazových premenných dopravných značiek, svetelných smerových šípok a svetelnej signalizácie, atď.).

4.4.4. Funkcia dozoru – prostredníctvom zdieľaných kamerových systémov orgány, organizácie a inštitúcie vykonávajú vizuálny dozor nad premávkou na pozemných komunikáciách.

4.4.5. Funkcia poskytovania informácií – dopravné informácie a dopravné údaje o čiastočnom alebo úplnom obmedzení prejazdnosti alebo zjazdnosti sú publikované alebo distribuované všetkým odberateľom a užívateľom siete pozemných komunikácií. Funkcia poskytovania informácií je realizovaná prostredníctvom štandardných a dostupných médií a informačných technológií verejnými alebo súkromnými spoločnosťami vo forme informačných služieb *pre-trip* (pred cestou) a *on-trip* (na ceste).

4.4.6. Funkcia kontroly a represia – telematické systémy kontrolujú plnenie niektorých povinností (napr. mýto) a dodržovanie pravidiel premávky na pozemných komunikáciách s možnosťou následnej represie za najťažšie priestupky (napr. povolená rýchlosť, jazda na červenú, hmotnosť, sledovanie kradnutých vozidiel) v súlade s dopravnými predpismi členskej krajiny a s ich možnou harmonizáciou v EÚ <sup>(12)</sup>.

4.4.7. Funkcia premávkovej technologickej kontroly – telematické systémy zabezpečujú aj funkciu dozoru premávkovej spoľahlivosti jednotlivých prvkov systému vrátane možnosti automatickej identifikácie problémov a spustenia eskalačných procedúr alebo zálohovania.

4.5. EHSV tiež odporúča definíciu základných európskych štandardov (alebo príkladov) pre vybavenie komunikácie zaradenej do TEN-T základnými „štandardnými“ telematickými systémami zberu dopravných údajov, dozoru nad premávkou a jej riadenia.

- dozorný kamerový systém,
- systémy sledovania charakteristík dopravného prúdu, detekcia kongescií a sčítanie dopravy,
- systémy premenných dopravných značiek a zariadení premávkových informácií,
- cestný meteorologický informačný systém,
- líniové riadenie premávky,
- SOS systém.

V Bruseli 13. mája 2009

*Prededa*  
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru  
Mario SEPI

4.6. Na základe týchto systémov a informácií z agendových systémov možno aktuálne vyhodnocovať prejazdnosť a zjazdnosť komunikácie vrátane výpočtu *traveltime* pre hlavné cieľové destinácie.

4.7. EHSV upozorňuje na možné problémy s dodatočným vybavením vozidiel špecifickým zariadením IDS; architektúra systémov musí zabezpečovať kompatibilitu. Infraštruktúra a systémy vozidiel musia byť vybudované na otvorených platformách. To platí nielen pre systémy a technológie, ale aj pre služby poskytované ich prostredníctvom.

4.8. Je nepochybné, že pre IDS sa využije množstvo dnes dostupných informačných a iných technológií. Koordinovaný prístup EÚ k týmto systémom by mal tiež zahrnúť špecifikáciu cieľových oblastí, ktoré bude nutné rozvinúť do štádia praktického uplatnenia. Malo by sa takisto rátať s príslušnými finančnými zdrojmi zo strany Spoločenstva, ako aj zo strany členských krajín a súkromného sektora. Úhrada investícií a premávky by mala byť financovaná z prostriedkov získaných výberom súčasných poplatkov, daní alebo mýta.

4.9. Návrhy Komisie uvádzajú pre jednotlivé hlavné oblasti v akčnom pláne tiež množstvo praktických opatrení pre nasadenie IDS – bude samozrejme nevyhnutné v týchto časových plánoch vymedziť aj potrebné časy na školenia a osvojovanie si príslušných zložiek systému zo strany konečných užívateľov – vodičov. Ide aj o podporu publicity a propagáciu týchto moderných technológií aj netradičnými formami (napr. podporou vývoja inteligentných automobilov a organizáciou ich súťaží na európskej úrovni).

<sup>(12)</sup> Stanovisko EHSV k návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa zjednodušuje cezhraničné presadzovanie pravidiel v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, spravodajca: pán SIMONS, 17.9.2008 (TEN/348), Ú. v. EÚ C 77, 31.3.2009, s. 70-72.