

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi okvira za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in vmesnike do drugih vrst prevoza

(COM(2008) 887 konč. – 2008/0263 (COD))

(2009/C 277/17)

Poročevalec: **g. ZBOŘIL**

Svet je 29. januarja 2009 sklenil, da v skladu s členom 295 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosi za mnenje o naslednjem dokumentu:

Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi okvira za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in vmesnike do drugih vrst prevoza

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

Strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 15. aprila 2009. Poročevalec je bil g. ZBOŘIL.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 453. plenarnem zasedanju 13. in 14. maja 2009 (seja z dne 13. maja) s 183 glasovi za, 3 glasovi proti in 6 vzdržanimi glasovi.

1. Sklepi in priporočila

1.1 EESO pozdravlja pobudo Evropske komisije in meni, da je treba nujno zagotoviti zanesljiv, funkcionalen, učinkovit in varen prometni sistem v cestnem prometu (kamor spadajo tudi storitve na tem področju).

1.2 Odbor soglaša, da se z namenom izvajanja akcijskega načrta o inteligentnih prometnih sistemih (ITS) sprejme predlog direktive, ki nudi potreben pravni okvir za usklajevanje inteligentnih prometnih sistemov (ITS) in hkrati ohranja prožnost, ki je nujna za spoštovanje načel sorazmernosti in subsidiarnosti.

1.3 Da bi zagotovili pretočnost cestnega infrastrukturnega omrežja in možnost neovirane vožnje po njem, je treba imeti stalno in sprotno na voljo posodobljene podatke o cestnem prometu, o dogodkih in pojavih, ki – v celoti ali delno, na določeni točki ali na določenem odseku – omejujejo možnost vožnje po infrastrukturnem omrežju. Inteligentni prometni sistemi morajo v realnem času dajati natančne, zanesljive in standardizirane informacije in uporabniki morajo imeti pravico do izbire.

1.4 EESO meni, da je treba uvesti skupni standardiziran sistem za opredelitev pojavov in dogodkov, ki vplivajo na vožnjo po cestnem infrastrukturnem omrežju ali njegovo prevoznost, pa tudi na varnost in pretočnost prometa (kot je sistem Alert-C). Poleg tega je treba opredeliti skupni format XML za izmenjavo podatkov in informacij o stanju v prometu. Opredeliti je treba tudi dve vrsti pravil; na eni strani tista, po katerih bo vzpostavljena enotna georeferencirana mreža za cestno infrastrukturo, ki bi omogočala enotno digitalno lociranje pojavov in dogodkov, ter na drugi strani pravila za upravljanje z informacijami o cestnem omrežju, njegovih odsekih ter pripadajoči infrastrukturi.

1.5 Potrebni podatki, njihova analiza in posredovanje zainteresiranim končnim uporabnikom, bi morali krožiti v

sistemu, ne da bi se pretirano povečala delovna obremenitev voznikov, nasprotno, morali bi povečati njihovo udobje in s tem okrepiti varnost v cestnem prometu.

1.6 EESO priporoča čimprejšnjo vzpostavitev strukture inteligentnih prometnih sistemov na nacionalni ravni in to, da se vanje vključijo natančno opredeljene funkcije. Poleg tega priporoča določitev minimalnih standardov opremljenosti vseevropskih prometnih omrežij (TEN-T) z ustreznimi telematskimi sistemi, ki morajo opravljati potrebne naloge.

1.7 Odbor poudarja, da bi za uvedbo te infrastrukture morali računati na ustrezno financiranje Skupnosti, držav članic ter zasebnega sektorja. Obratovalne stroške bi morali kriti s sredstvi, ki izhajajo iz dajatev, davkov ali cestnin. Poleg tega je treba natančneje opredeliti zahteve glede nacionalnih centralnih služb, zadolženih za zbiranje, analizo, sporočanje, objavo, razširjanje in čezmejno izmenjavo podatkov o prometu.

1.8 Inteligentni prometni sistemi temeljijo na vse večji uporabi velikega obsega podatkov. Za njihovo uvajanje je torej treba razvijati dolgoročno vizijo, ki upošteva ne le sedanje aplikacije, temveč tudi možni prihodnji razvoj teh sistemov, kakor tudi vlogo in odgovornost različnih zainteresiranih strani. Inteligentni prometni sistemi, ki bodo vzpostavljeni, morajo dosledno izpolnjevati zahteve, povezane z varstvom osebnih podatkov. Tako direktiva kot akcijski načrt morata s pomočjo tehničnih, tehnoloških, organizacijskih ali pravnih sredstev, ki so v skladu s pravnim redom Skupnosti in z nacionalnimi pravi⁽¹⁾, zagotavljati zaščito pred kakršnokoli zlorabo.

⁽¹⁾ Mnenje št. 4/2004 delovne skupine za člen 29 o obdelavi osebnih podatkov, zbranih na podlagi video nadzora, WP 89, 11.2.2004. Izjava delovne skupine za člen 29 v zvezi z „varstvom posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov“, WP 101, 25.11.2004. http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2004/wp101_en.pdf

1.9 EESO priporoča tudi, da se v akcijski načrt vključijo ustrezni instrumenti za spodbujanje sodobnih informacijskih tehnologij v prometnem sektorju, na primer z organizacijo natečajev, ki bi nagrajevali inteligentna vozila.

2. Uvod, dokumenti Komisije

2.1 Na podlagi vmesnega pregleda Bele knjige Evropske komisije o prometu je bilo ocenjeno, da bodo inovacije igrale pomembno vlogo pri krepitvi trajnosti (varnosti, gospodarnosti, čistosti in pretočnosti) cestnega prometa, zlasti z uporabo informacijskih in komunikacijskih tehnologij ali, natančneje, inteligentnih prometnih sistemov (ITS).

2.2 Zaradi naraščajoče preobremenjenosti našega prometnega sistema (cestni tovorni promet naj bi se po pričakovanjih do leta 2020 povečal za 55 %, cestni potniški promet pa za 36 %) in ob upoštevanju porabe energije ter negativnih vplivov na okolje (emisije CO₂ iz prometa se bodo do leta 2020 povečale še za nadaljnjih 15 %) je potreben inovativen pristop k odzivanju na naraščajoče potrebe in zahteve v zvezi s prometom in mobilnostjo. Zaradi velikega obsega celotnega projekta ukrepi, kot je širjenje obstoječih prometnih omrežij, ne bodo izvedljivi, in bo treba poskušati nove rešitve.

2.3 Vendar pa je uvajanje inteligentnih prometnih sistemov počasnejše od predvidevanj in je na splošno še vedno razdrobljeno. Zato se pojavlja vrsta nacionalnih, regionalnih in lokalnih rešitev, ki niso jasno usklajene. Posledica tega je neučinkovita raba ITS, ki ne morejo uspešno prispevati k doseganju (prometnih) ciljev in reševanju naraščajočih težav, s katerimi se sooča cestni promet.

2.4 Posebni cilji vključujejo povečanje medobratovalnosti sistema, zagotovitev brezhibnega dostopa, spodbujanje kontinuitete storitev in določitev učinkovitega mehanizma sodelovanja med vsemi zainteresiranimi stranmi. V skladu z načelom subsidiarnosti je bilo sprejeto, da je uporaba (okvirne) direktive najustreznejši način za doseganje predvidenega namena.

2.5 Tehnične podrobnosti za izvajanje, tj. postopke in specifikacije, bo Komisija sprejela s pomočjo odbora, ki ga bodo sestavljali predstavniki držav članic. Brez poseganja v pristojnosti tega odbora bo Komisija ustanovila evropsko Svetovalno skupino za inteligentne prometne sisteme, ki bo združevala predstavnike zainteresiranih strani z vseh pomembnih področij (ponudniki storitev ITS, združenja uporabnikov, prevozniki in upravljavci objektov, proizvodna industrija, socialni partnerji, strokovna združenja). Ta skupina bo Komisiji svetovala o poslovnih in tehničnih vidikih uvajanja in uporabe inteligentnih prometnih sistemov v Evropski uniji. Svetovalna skupina za ITS bo zbiral in združevala prispevke iz obstoječih forumov, kot so forum e-varnost, ERTRAC itd.

2.6 Ta predlog se nanaša na aplikacije in storitve ITS, povezane s cestnim prometom, vključno z vmesniki do drugih vrst prevoza. Na področju cestnega prometa obstajajo številne določbe,

predvsem Direktiva 2004/52/ES o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov, Uredba (EGS) 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in Direktiva 2007/46/ES o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila. Zagotovljena bo jasna usklajenost z delom ustreznih odborov.

2.7 Predlog bo podprl nekatere izmed (mikroekonomskih) ciljev lizbonske strategije za rast in delovna mesta. Predvsem bo prispeval k izpolnitvi cilja spodbujanja širjenja in učinkovite uporabe ITS. Še naprej bo prispeval k naslednjim ciljem:

- omogočanje vseh oblik inovacij: čezmejni prenos znanja o učinkovitem uvajanju ITS;
- širjenje, izboljšanje in povezovanje evropske infrastrukture ter dokončanje prednostnih čezmejnih projektov: upoštevanje možnosti za vzpostavitev ustreznih sistemov oblikovanja cen za uporabo infrastrukture;
- spodbujanje trajnostne uporabe virov in krepitev sinergij med varstvom okolja in rastjo, zlasti s pospeševanjem oblikovanja sredstev za internalizacijo zunanjih stroškov
- povečanje in izboljšanje naložb v raziskave in razvoj, predvsem v zasebnih podjetjih: boljši okvirni pogoji za izrabo inovativnih rešitev ITS.

2.8 Sporočilo o okolju prijaznejšem prometu, ki ga je Komisija sprejela julija 2008 (COM 2008(433)) v poglavju 4 predvideva akcijski načrt o ITS za cestni promet, ki ga bo spremljala zakonodajna pobuda, ki bo določala skupni pristop za dajanje obstoječih tehnologij na trg in za njihovo uporabo. Poleg tega bo zaradi učinkovitejše uporabe obstoječe infrastrukture potrebne manj nove infrastrukture, s čimer se bosta preprečila razdrobljenost habitata in zapečatenje tal.

2.9 Ta predlog sodi tudi v strategijo EU za trajnostni razvoj, saj obravnava nekaj ključnih vprašanj, ki so bila v postopku pregleda v letu 2005 opredeljena kot vprašanja, ki potrebujejo močnejšo spodbudo. Glavna povezava med njimi je cilj, da promet postane bolj trajnosten, npr. izpolnitev cilja, da se izboljša upravljanje povpraševanja po prometu in pomoč pri izpolnitvi cilja na področju varnosti v cestnem prometu, t.j. prepolovitev števila smrtnih žrtev v prometnih nesrečah do leta 2010 (v primerjavi z letom 2000). Med drugimi vprašanji, ki bodo obravnavana posredno, je tudi zmanjšanje porabe energije v EU, s čimer se bodo omejili tudi vplivi podnebnih sprememb. Predlog poleg tega podpira tudi izvajanje Uredbe (ES) 1/2005 o zaščiti živali med prevozom in postopki, povezanimi z njim (navigacijski sistemi).

2.10 Predlog direktive določa okvir za izvajanje akcijskega načrta o inteligentnih prometnih sistemih. Obveznosti, ki jih direktiva nalaga državam članicam, bo Komisija podprla s skupnimi specifikacijami, ki jih bo oblikovala v okviru postopka komitologije in ki bodo usmerjene v zagotavljanje vseevropskega usklajenega uvajanja medobratovalnih ITS. To delo bo Komisija opravila ob pomoči Evropskega odbora za inteligentne prometne sisteme. S tem bo določen tudi okvir za izmenjavo informacij z državami članicami. Predlagani akcijski načrt o ITS opredeljuje prednostna področja za pospeševanje usklajenega uvajanja aplikacij in storitev ITS po vsej Evropski uniji.

2.11 Akcijski načrt temelji na vrsti tekočih pobud Evropske komisije in zlasti na akcijskem načrtu za logistiko tovornega prometa ⁽²⁾, akcijskem načrtu o mobilnosti v mestih ⁽³⁾, razvoju Galilea ⁽⁴⁾, paketu „okolju prijaznejši promet“ ⁽⁵⁾, pobudi i2010 o pametnih vozilih ⁽⁶⁾, pobudi e-Varnost ⁽⁷⁾, sedmem okvirnem programu raziskav in tehnološkega razvoja ⁽⁸⁾, pobudi e-Call ⁽⁹⁾, evropskih tehnoloških platformah ⁽¹⁰⁾ in njihovih programih strateških raziskav ter pobudi CARS 21 ⁽¹¹⁾.

3. Splošne ugotovitve

3.1 EESO pozdravlja pobudo Evropske komisije in meni, da je nujno zagotoviti zanesljiv, funkcionalen, učinkovit in varen sistem prevoza v cestnem prometu (kamor spadajo tudi storitve na tem področju). Usklajena uporaba inteligentnih prevoznih sistemov bo omogočila v najkrajšem času in v največji možni meri zagotoviti možnost vožnje po cestnem infrastrukturnem omrežju ali njegovo pretočnost v različnih državah članicah in v vsej EU.

3.2 Odbor soglaša, da se z namenom izvajanja akcijskega načrta o inteligentnih prometnih sistemih sprejme predlog direktive, ki nudi potreben pravni okvir za usklajevanje inteligentnih prometnih sistemov in hkrati ohranja prožnost, ki je nujna za spoštovanje načel sorazmernosti in subsidiarnosti.

3.3 Doseči je treba cilje predlagane direktive, zlasti v zvezi z zagotovitvijo večje funkcionalnosti, zanesljivosti, učinkovitosti in varnosti cestnega prometa, da bi dosegli stabilnejšo gospodarsko in družbeno ozračje v vseh državah članicah, pa tudi v celotni EU. Uvedba inteligentnih prometnih sistemov bo vplivala na razvoj regij, zlasti tistih, kjer obseg blaga presega zmogljivosti sedanjega cestnoprometnega omrežja. Pri izvajanju direktive in akcijskega načrta bi morale imeti regije pomembno vlogo in si izmenjavati izkušnje in rezultate.

3.4 V predlogu direktive ni podrobnih določb, ki bi zagotavljale dejansko uvedbo ITS v cestnem omrežju v posameznih državah članicah s konkretnimi mehanizmi nadzora kljub sredstvom Komisije in zgoraj navedenim projektom (EasyWay itd.).

3.5 Da bi zagotovili pretočnost cestnega infrastrukturnega omrežja in možnost neovirane vožnje po njem je treba imeti stalno in sprotno na voljo posodobljene podatke o cestnem prometu, o dogodkih in pojavih, ki – v celoti ali delno, na določeni točki ali na določenem odseku – omejujejo možnost vožnje po infrastrukturnem omrežju.

3.6 Inteligentni prometni sistemi morajo v realnem času dajati natančne, zanesljive in poenotene informacije, ponujati morajo tudi informacije o kombiniranih načinih prevoza, uporabniki pa morajo imeti pravico do izbire med različnimi načini prevoza.

3.7 Inteligentni prometni sistemi temeljijo na vse večji uporabi velikega obsega podatkov. Za njihovo uvajanje je torej treba razvijati dolgoročno vizijo, ki upošteva ne le sedanje aplikacije, temveč tudi prihodnji možni razvoj teh sistemov, kakor tudi vlogo in odgovornost različnih zainteresiranih strani. Da bi zaščitili zasebnost, bi bilo treba osebne podatke za identifikacijo oseb obravnavati v takšni pravni in tehnični strukturi, ki bi omogočala prenos osebnih podatkov za izključno točno določene namene v skladu s pravnimi predpisi EU in držav članic.

3.8 Začetni ponudnik mora nujno dosledno zagotavljati anonimnost podatkov. Posvetovalna skupina mora sodelovati z evropskim nadzornikom za varstvo podatkov in se z njim posvetovati v zvezi s temi vprašanji. Najbolje bi bilo, če bi imel evropski nadzornik kar svojega predstavnika v posvetovalni skupini.

3.9 Sistem satelitske navigacije Galileo ne bi smel biti edini način, pač pa bi moralo biti možno sodelovanje z vsemi sistemi navigacije, ki so na voljo.

3.10 Da bi zagotovili razpoložljivost in izmenjavo cestnih informacij o delnih in popolnih zaporah in omejitvah prometa v cestnem omrežju, potrebujemo enoten evropski sistem spremljanja pojavov in dogodkov, ki ovirajo promet in varnost, ter skupni format XML za izmenjavo podatkov.

3.11 Podobno je treba poenotiti parametre za vzpostavitev enotne georeferencirane mreže za cestno infrastrukturo, da bi omogočili enotno digitalno lociranje pojavov in dogodkov, ter upravljanje z informacijami o cestnem omrežju, njegovih sestavnih ter pripadajočih delih. Zato bi bilo treba izkoristiti obstoječo najboljšo prakso iz posameznih držav članic. Sem spada tudi sistem vzdrževanja cest, ki zagotavlja stalno brezhibno stanje cestišč.

(2) COM(2007) 607.

(3) Evropska komisija bo ta dokument predstavila v letu 2009.

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

(5) COM(2008) 433.

(6) COM(2007) 541.

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

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

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

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

(11) COM(2007)22.

3.12 Potrebni podatki, njihova analiza in posredovanje zainteresiranim končnim uporabnikom, bi morali krožiti v sistemu, ne da bi se pretirano povečala delovna obremenitev voznikov, nasprotno, morali bi povečati njihovo udobje in s tem tudi okrepiti varnost v cestnem prometu, zlasti ob upoštevanju staranja prebivalstva. Direktiva bi morala določati tudi informacijski sistem za uporabnike ITS, da bi čim bolj izboljšali funkcionalnost, učinkovitost in varnost prometnega sistema ter čim bolj zmanjšali število nesreč.

3.13 V ITS spadajo tudi sistemi informacij, ki jih uporabljajo policija, gasilci, prva pomoč, vzdrževalci cest, vremenska služba in vozniki. Informacije in podatki, dobljeni na podlagi teh sistemov, bi morali biti sestavni del podatkov o prometu.

3.14 Poleg postopkov za izboljšanje pretočnosti prometa so potrebne nove ceste, da bi razširili omrežje (zlasti tam, kjer je ne-popolno), ter obnova in popravila cestišč, da bi dosegli zadostno zmogljivost cestišč, pri tem pa je treba upoštevati značilnosti posameznih območij, življenjskih pogojev itd. ITS bi bilo treba vključiti ne samo v novo zgrajeno infrastrukturo TEN-T, temveč tudi v že obstoječo cestno omrežje.

4. Posebne ugotovitve

4.1 Direktiva in akcijski načrt bi morala opredeliti konkretne cilje, ki bi jih lahko dosegli v prvi fazi v vseh državah članicah:

- zagotoviti zbiranje in obravnavo podatkov in informacij o stanju na cestah znotraj posamezne države članice;
- zagotoviti čezmejno izmenjavo podatkov in informacij o stanju na cestah v omrežju TEN-T v realnem času;
- omogočiti brezplačne osnovne informacije voznikom v okviru javne službe.

4.2 Podatki in informacije o zaporah in omejitvah v cestnem prometu se v okviru teh postopkov se uporabljajo predvsem za:

- preverjanje in nadzor mehanizmov za odpravljanje in reševanje problemov, zaradi katerih je prišlo do zastojev ali neprevoznosti cest, da do tega ne bi več prihajalo;

- obveščanje vseh udeležencev v cestnem omrežju (voznikov običajnih vozil, prve pomoči itd.) o zastojih in ovirah, trajanju, obsegu in vzrokih za nastanek težave;
- upravljanje cestnega prometa, da bi zagotovili neoviran pretok vozil na podlagi podatkov o pogojih na cesti, ki so na voljo (obvozi, alternativne poti itd.);
- analizo razlogov za ponavljanje pojavov, ki onemogočajo neoviran cestni promet na določenih odsekih, da bi lahko predlagali izvajali ukrepe za njihovo zmanjšanje in odpravo.

4.3 Predlog direktive ne določa funkcij ITS niti roka, do kdaj jih bodo strokovnjaki opredelili. Gre za preveč splošne dokumente, zaradi česar bi lahko prišlo do neenotnega pristopa glede vloge in obravnavanih področij.

4.4 Odbor zato predlaga, da se opredelijo nekatere funkcije inteligentnih prometnih sistemov, opisanih v nadaljevanju.

4.4.1 Posebni sistemi omogočajo zbiranje informacij in njihovo analizo glede na pristojnosti udeleženih organov, organizacij in institucij (policija, gasilci, prva pomoč itd.); deli teh neobdelanih podatkov bi se lahko uporabljali za seznanjanje s trenutnimi prometnimi razmerami.

4.4.2 Zbiranje podatkov in informacij s telematskimi aplikacijami: omogoča spremljanje nekaterih značilnosti različnih elementov inteligentnih prometnih sistemov v točno določenih odsekih cestnega omrežja.

4.4.3 Upravljanje in vodenje prometa: inteligentni prometni sistem samodejno (ali prek operaterja) ocenjuje konkretne prometne informacije in zbrane podatke ter usmerja promet na določenem delu ceste s prilagodljivimi sredstvi (spremenljivi prometni znaki, svetleče puščice in signali itd.).

4.4.4 Nadzor: vizualni nadzor, ki ga izvajajo prometni organi, organizacije in institucije s pomočjo skupnega sistema kamer.

4.4.5 Obveščanje: prometni podatki o delnih ali popolnih zastojih in prevoznosti se objavljajo ali posredujejo vsem strankam in uporabnikom cest. Informacije se razširjajo z običajnimi in dostopnimi mediji ter informacijskimi tehnologijami, zagotavljajo pa jih javna ali zasebna podjetja v obliki informacijskih storitev pred in med potovanjem.

4.4.6 Nadzor in kazni: telematski sistemi preverjajo, ali so izpolnjene nekatere obveznosti (npr. cestnina) in se spoštujejo prometni predpisi; najhujše kršitve se lahko kaznujejo (npr. prevelika hitrost, vožnja skozi rdečo luč, preseganje omejitve za težo, kraja vozil) v skladu s prometnimi predpisi držav članic ali EU, če so usklajeni ⁽¹²⁾.

4.4.7 Tehnični pregledi: telematski sistemi spremljajo tudi zanesljivost posameznih delov sistema ter samodejno identificirajo težave in začnejo nadaljnje postopke ali varstvene ukrepe.

4.5 EESO tudi priporoča, da se opredelijo minimalni evropski standardi (ali seznam s primeri) za opremljanje cest, vključenih v vseevropsko cestno omrežje (TEN-T), s „standardnimi“ telematskimi sistemi za zbiranje potovalnih podatkov ter za nadzor in upravljanje prometa, kot so

- sistem nadzornih kamer;
- sistemi za spremljanje prometnega pretoka, odkrivanje zastojev in štetje prometa;
- sistemi spremenljivih prometnih znakov in oprema za prenos prometnih informacij;
- sistem informacij o vremenskih razmerah na cestah;
- upravljanje prometa na glavnih prevoznih poteh;
- sistem reševanja.

4.6 S temi sistemi in z informacijami iz posebnih sistemov se lahko oceni pretok prometa in razmere na cesti, vključno z oceno o trajanju potovanja do glavnih smeri.

4.7 EESO opozarja na možne težave pri naknadnem opremljanju vozil s posebno opremo za inteligentne prometne sisteme; struktura sistemov mora zagotavljati potrebno skladnost. Avtomobilska infrastruktura in sistemi morajo biti zasnovani v okviru odprtih platform. To se ne nanaša samo na sisteme in tehnologije, temveč tudi za storitve, katerih izvajanje omogočajo.

4.8 Ni dvoma, da bo ITS izkoristil številne obstoječe informacijske in druge tehnologije. Tudi EU bi morala v okviru koordiniranega pristopa za ITS določiti ciljna področja, ki jih bo treba še razviti, da bi postala primerna za izvedbo v praksi. Pomembna je tudi razpoložljivost zadostnih sredstev Skupnosti, držav članic in zasebnega sektorja. Naložbe in obratovalne stroške bi morali financirati iz prihodkov od obstoječih dajatev, davkov in cestnin.

4.9 Na različnih ključnih področjih akcijskega programa Komisija predlaga vrsto praktičnih ukrepov za uvajanje ITS. Istočasno bo seveda nujno treba končnim uporabnikom – voznikom – dati dovolj časa za usposabljanje in seznanjanje z različnimi elementi sistema. Pri tem gre zlasti za kampanje seznanjanja javnosti z novimi tehnologijami in inovativnejšimi metodami (npr. spodbujanje razvoja inteligentnih vozil s pripravo tekmovanja na evropski ravni in nagrade za najboljše vozilo).

V Bruslju, 13. maja 2009

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Mario SEPI

⁽¹²⁾ Mnenje EESO o predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o lažjem čezmejnem pregonu na področju varnosti v cestnem prometu; poročevalec g. SIMONS, 17.9.2008 (TEN/348). UL C 77, 31.3.2009, str. 70-72.