Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega kehtestatakse raamistik intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega”

KOM(2008) 887 (lõplik) – 2008/0263 (COD)

(2009/C 277/17)

Raportöör: **Josef ZBOŘIL**

29. jaanuaril 2009. aastal otsustas nõukogu vastavalt EÜ asutamislepingu artiklile 295 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega kehtestatakse raamistik intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega”

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

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioon võttis arvamuse vastu 15. aprillil 2009. aastal. Raportöör oli Josef ZBOŘIL.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 453. istungjärgul 13.–14. mail 2009 (13. mai istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 183, vastu hääletas 3, erapooletuks jäi 6 liiget.

1. **Järeldused ja soovitused**

1.1. Komitee tervitab Euroopa Komisjoni algatust ja arvab, et on hädavajalik tagada usaldusväärne, toimiv, tõhus ja ohutu maanteetranspordisüsteem (mis hõlmab ka kõnealuses sektoris osutatavaid teenuseid)

1.2. Komitee kiidab heaks direktiivi ettepaneku vastuvõtmise, eesmärgiga rakendada intelligentsete transpordisüsteemide tegevuskava, kuna sellega luuakse vajalik õigusraamistik intelligentse transpordisüsteemi kooskõlastamiseks, jäädes seejuures piisavalt paindlikuks, et vastata proportsionaalsuse ja subsidiaarsuse põhimõtetele.

1.3. Maanteede infrastruktuurivõrgustiku kasutatavuse ja sujuva liikluse tagamiseks on vaja pidevalt saada reaalajas liiklusalast teavet ja andmeid õnnetuste ja maanteeolude kohta, mis piiravad täielikult või osaliselt teatud kohtades või lõikudel infrastruktuurivõrgustikus liikumise võimalust. Intelligentsed transpordisüsteemid peavad reaalajas edastama täpset, usaldusväärset ja ühtset teavet ning andma kasutajatele valikuvõimaluse.

1.4. Komitee arvates on oluline luua ühine standarditud struktuur, mis annaks teavet maanteetranspordi infrastruktuurivõrgustikus liikumise võimalusi või selle kasutatavust mõjutavate maanteeolude ja õnnetuste, samuti liiklusohutuse ja liikluse sujuvuse kohta (nagu süsteem Alert-C). Samuti tuleb määrata kindlaks ühtne teabevahetuse formaat XLM, mis võimaldaks vahetada liiklus- ja reisiteavet. Samuti tuleb kehtestada kahte tüüpi eeskirjad: esiteks need, millega luuakse standarditud maanteede infrastruktuuri kajastav geograafilise teabega võrgustik, et võimaldada maanteeolude ja õnnetuste standarditud digitaalne lokaliseerimine, ning teiseks eeskirjad maanteevõrgustikku, teelõike ja sellega seotud infrastruktuuri käsitleva teabe kohta.

1.5. Vajalikud andmed, nende analüüs ja levitamine lõppkasutajatele peaksid süsteemis liikuma nii, et sõidukijuhtide töökoormus põhjendamatult ei tõuseks, vaid et nende töö muutuks lihtsamaks ja et seeläbi suureneks liiklusohutus.

1.6. Komitee soovitab intelligentsete transpordisüsteemide struktuur riiklikul tasandil kiiresti rakendada ja süsteemi funktsioonid täpselt määratleda. Samuti soovitab ta kehtestada üleeuroopaliste transpordivõrkude (TEN-T) teede telemaatilistel süsteemidel põhinev minimaalne standardvarustus, et vajalikud konkreetsed funktsioonid täidetud oleksid.

1.7. Komitee rõhutab, et EL, liikmesriigid ja ka erasektor peaksid kõnealuse infrastruktuuri loomist piisavalt rahastama. Kasutamiskulud peaks katma maksutuludest või tasuliste maanteede maksudest. Samuti tuleb täpsemalt määratleda nõuded, mis esitatakse riikliku tasandi keskasutustele, kes tegelevad liiklusalaste andmete ja teabe kogumise, töötlemise, edastamise, avaldamise, levitamise ja piiriülese jagamisega.

1.8. Intelligentsete transpordisüsteemide aluseks on suurte andmemahtude järjest tihedam kasutamine. Nende rakendamiseks on seega oluline arendada pikaajalist perspektiivi, milles arvestatakse mitte ainult praeguste rakendustega, vaid ka süsteemide edasise arenguga, samuti eri asjaosaliste rolli ja vastutusega. Rakendatavad intelligentsed transpordisüsteemid peavad nõuetekohaselt arvestama isikuandmete kaitse põhimõtet. Nii direktiivis kui tegevuskavas tuleb tehniliste, tehnoloogiliste, organisatsiooniliste või õiguslike vahendite abil kooskõlas ELi ja liikmesriikide õigusnormidega tagada kaitse igasuguse väärkasutuse eest ([1]).

([1]) Artikli 29 alusel moodustatud töörühma deklaratsioon üksikisikute kaitse kohta seoses isikuandmete töötlemisega, WP 101, vastu võetud 25. novembril 2004. http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2004/wp101_et.pdf

1.9. Komitee soovitab tegevuskavasse sobivad vahendid sisse viia, et edendada transpordivaldkonnas kaasaegseid infotehnoloogiaid, näiteks võiks korraldada konkursi intelligentsete sõidukite auhinnale.

2. **Sissejuhatus, komisjoni dokumendid**

2.1. Euroopa Komisjoni transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõttes väidetakse, et maanteetranspordi säästvamaks (st ohutuks, kulutasuvaks, puhtaks ja sujuvaks) muutmises on oluline osa uuendustel, eelkõige info- ja sidetehnoloogiate ehk intelligentsete transpordisüsteemide rakendamisel.

2.2. Meie maanteetranspordisüsteemi üha suurenev koormus (2020. aastaks kasvab kaubavedu maanteedel hinnanguliselt 55 % ja reisijatevedu 36 %) ning arvestades sellega seotud energiatarbimist ja negatiivset keskkonnamõju (transpordi tekitatud süsinikdioksiidi heited kasvavad 2020. aastaks 15 %) nõuavad uuenduslikku lähenemisviisi, rahuldamaks transpordi ja liikluse kasvavaid nõudmisi. Traditsioonilised meetmed, nagu olemasolevate maanteetranspordivõrgustike laiendamine, ei ole väljakutse ulatust arvestades piisavad ning seetõttu peab otsima uusi lahendusi.

2.3. Intelligentsete transpordisüsteemide alaste lahenduste kasutuselevõtt on kavandatust aeglasem ja üldiselt on nende rakendamine killustatud. See tähendab, et kasutusel on mitmesugused riiklikud, piirkondlikud ja kohalikud lahendused ilma selge ühtluseta. Selle tagajärjel kasutatakse intelligentseid transpordisüsteeme ebatõhusalt ning seetõttu ei saa need (transpordiga seotud) poliitiliste eesmärkide saavutamisele ja maanteetranspordi ees seisvate kasvavate probleemide lahendamisele mõjusalt kaasa aidata.

2.4. Konkreetsete eesmärkide hulka kuuluvad eelkõige süsteemi parem koostalitlusvõime, sujuva juurdepääsu tagamine, teenuste järjepidevus ning tõhusa koostöömehhanismi loomine kõigi intelligentsete transpordisüsteemide valdkonna sidusrühmade vahel. Vastavalt subsidiaarsuse põhimõttele peetakse (raam)direktiivi kasutamist kõige asjakohasemaks vormiks kavandatud eesmärgi saavutamisel.

2.5. Rakendamiseks vajalikud tehnilised üksikasjad, st menetlused ja spetsifikatsioonid, võtab siiski vastu komisjon, keda abistab liikmesriikide esindajatest koosnev komitee. Ilma et see piiraks komitee rolli, asutab komisjon intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühma, mis koosneb kõnealuse valdkonna sidusrühmade esindajatest (intelligentsete transpordisüsteemide teenuste pakkujad, kasutajate ühendused, transpordiettevõtjad ja rajatiste käitajad, tootjad, sotsiaalpartnerid, kutseliidud). Kõnealune nõuanderühm hakkab nõustama komisjoni intelligentsete transpordisüsteemide ELis rakendamise ja kasutuselevõtmisega seotud äriliste ja tehniliste aspektide teemal. Nõuanderühm hakkab koguma ja koondama teavet olemasolevatest foorumitest, nagu e-ohutuse foorum, ERTRAC jt.

2.6. Käesolevas ettepanekus keskendutakse maanteetranspordiga seotud intelligentsete transpordisüsteemide rakendustele ja teenustele, sh nende liidestele teiste transpordiliikidega. Maanteetranspordi valdkonnas on kehtestatud mitu õigusnormi, eelkõige direktiiv 2004/52/EÜ ühenduse elektroonilise maanteemaksu koostalitlusvõime kohta, määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ja direktiiv 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta. Tagatakse selge sidusus asjaomaste komiteede tööga.

2.7. Käesolev ettepanek toetab mitut Lissaboni majanduskasvu- ja tööhõivestrateegia (mikromajanduslikku) eesmärki. Kõige enam aidatakse sellega kaasa intelligentsete transpordisüsteemide levitamise ja tõhusa kasutamise soodustamise eesmärgi saavutamisele. Samuti toetab see järgmisi eesmärke:

— igat liiki uuenduste soodustamine: piiriülene teadmiste edasiandmine intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtu teemal;

— Euroopa infrastruktuuri laiendamine, täiustamine ja ühendamine ning prioriteetsete piiriüleste projektide elluviimine: sobivate infrastruktuuri hinna määramise süsteemide kaalumine;

— ressursside säästva kasutuse soodustamine ning keskkonnakaitse ja majanduskasvu vahelise sünergia tugevdamine, eelkõige väliskulude arvessevõtmise meetodite väljatöötamise edendamine;

— teadus- ja arendustegevusse tehtavate investeeringute suurendamine ja parandamine eelkõige eraettevõtete seas: paremad raamtingimused intelligentsete transpordisüsteemide alaste uuenduslike lahenduste kasutuselevõtuks.

2.8. Komisjoni poolt 2008. aasta juulis vastu võetud keskkonnahoidlikku transporti käsitleva teatise (KOM(2008) 433) 4. peatükis on ette nähtud maanteeliikluse intelligentseid transpordisüsteeme käsitlev tegevuskava, millele on lisatud õiguslik algatus, mis kirjeldab ühist lähenemisviisi olemasolevate tehnoloogiate turuleviimisele ja nende kasutusse võtmisele. Peale selle tähendab olemasoleva infrastruktuuri tõhusam kasutamine seda, et vajatakse vähem uusi rajatisi ning välditakse seega elupaikade killustumist ja pinnase katmist.

2.9. Käesolev ettepanek on kooskõlas ka ELi säästva arengu strateegiaga, kuna käsitleb mitut põhiteemat, mille puhul leiti 2005. aasta läbivaatamise käigus, et need vajavad uut hoogu. Neid ühendab eesmärk muuta transport säästvamaks, st täita transpordinõudluse haldamise parandamise eesmärk ja aidata saavutada maanteede ohutumaks muutmise eesmärki, vähendades liiklusõnnetustes hukkunute arvu 2010. aastaks poole võrra (võrreldes 2000. aastaga). Kaudselt tegeletakse ka ELi energiatarbimise vähendamise ja seeläbi ka kliimamuutuse mõju piiramise teemaga. Ettepanek toetab ka määruse (EÜ) nr 1/2005 (mis käsitleb loomade kaitset vedamise ja sellega seonduvate toimingute ajal (navigatsioonisüsteemid)) rakendamist.

2.10. Direktiivi ettepanekus määratletakse intelligentsete transpordisüsteemide tegevuskava rakendamise raamistik. Liikmesriikidele kõnealuse direktiiviga pandud kohustusi toetab komisjon, kehtestades komiteemenetluse teel ühised spetsifikatsioonid eesmärgiga tagada koostalitlusvõimeliste intelligentsete transpordisüsteemide kooskõlastatud kasutuselevõtt kogu ELis. Selles töös abistaks komisjoni Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide komitee. Samuti sätestatakse käesolevaga liikmesriikidega toimuva teabevahetuse raamistik. Kavandatud intelligentsete transpordisüsteemide tegevuskavas kirjeldatakse prioriteetseid valdkondi intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste kooskõlastatud kasutuselevõtu kiirendamiseks kogu Euroopa Liidus.

2.11. Tegevuskava aluseks on mitu käimasolevat Euroopa Komisjoni algatust, nagu kaubaveologistika tegevuskava, ([2]) linnalise liikumiskeskkonna tegevuskava, ([3]) Galileo süsteemi kasutusele võtmine, ([4]) keskkonnahoidlik transport, ([5]) intelligentseid autosid käsitlev i2010 algatus, ([6]) e-ohutus (eSafety), ([7]) teadusuuringute ja tehnoloogiaarenduse seitsmes raamprogramm, ([8]) eCall, ([9]) Euroopa tehnoloogiaplatvormid ([10]) ja nende strateegiliste teadusuuringute programmid, CARS 21 ([11]).

3. **Üldised märkused**

3.1. Komitee tervitab Euroopa Komisjoni algatust ja arvab, et on hädavajalik tagada usaldusväärne, toimiv, tõhus ja ohutu maanteetranspordisüsteem (mis hõlmab ka kõnealuses sektoris osutatavaid teenuseid). Intelligentsete transpordisüsteemide kooskõlastatud kasutuselevõtt võimaldab võimalikult kiiresti ja võimalikult suures ulatuses tagada maanteetranspordivõrgustikus liikumine või selle kasutatavus eri liikmesriikides ja kogu ELis.

3.2. Komitee kiidab heaks direktiivi ettepaneku vastuvõtmise, eesmärgiga rakendada intelligentsete transpordisüsteemide tegevuskava, kuna see loob vajaliku õigusraamistiku intelligentse transpordisüsteemi kooskõlastamiseks, jäädes seejuures piisavalt paindlikuks, et vastata proportsionaalsuse ja subsidiaarsuse põhimõtetele.

3.3. On oluline saavutada kavandatava direktiivi eesmärgid, eriti kui on vaja tagada maanteeliikluse parem toimimisvõime, usaldusväärsus, tõhusus ja ohutus, et luua stabiilsem majanduslik ja sotsiaalne õhustik nii igas liikmesriigis kui kogu ELis. Intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmine mõjutab piirkondade arengut, eelkõige seal, kus kaupade veomaht ületab olemasoleva maanteetranspordivõrgustiku võimsuse. Direktiivi ja tegevuskava rakendamisel peaks piirkondadel olema oluline roll, tutvustades kogemusi ja jagades saavutatud tulemusi.

3.4. Direktiivis ei sisaldu üksikasjalikke sätteid, mis tagaksid intelligentsete transpordisüsteemide tõhusa kasutuselevõtu erinevate liikmesriikide maanteetranspordivõrgustikes konkreetsete kontrollimehhanismide kaudu, hoolimata komisjonist ja eelmainitud projektidest (EasyWay, jne) saadud rahastamisest.

3.5. Maanteede infrastruktuurivõrgutiku kasutatavuse ja sujuva liikumise tagamiseks on vaja pidevalt saada reaalajas liiklusalast teavet ja andmeid liiklusõnnetuste ja maanteeolude kohta, mis piiravad täielikult või osaliselt teatud kohtades või lõikudel infrastruktuurivõrgustikus liikumise võimalust.

3.6. Intelligentsed transpordisüsteemid peavad reaalajas edastama usaldusväärset, ühtset ja piisavalt täpset teavet, samuti edastama teavet intermodaalse transpordi kohta, et anda kasutajatele võimalus vabalt valida pakutavate transpordiliikide vahel.

3.7. Intelligentsete transpordisüsteemide aluseks on suurte andmemahtude järjest tihedam kasutamine. Nende rakendamiseks on seega oluline arendada pikaajalist perspektiivi, milles arvestatakse mitte ainult praeguste rakendustega, vaid ka süsteemide edasise arenguga, samuti eri asjaosaliste rolli ja vastutusega. Eraelu puutumatuse kaitse küsimuses peaks isikuid tuvastavate andmete töötlemine vastama õiguslikele ja tehnilistele normidele, et tagada isikuandmete edastamine vaid selgelt ja õiguslikult määratletud eesmärkidel, kooskõlas ühenduse õigusraamistikuga ja siseriikliku õigusega.

3.8. Põhinõue on süstemaatiliselt tagada, et põhiteenuste pakkuja tagaks andmete anonüümsuse. Nõuanderühmal tuleb Euroopa andmekaitseinspektoriga koostööd teha ja temaga neis küsimustes nõu pidada. Tuleks kaaluda võimalust, et andmekaitseinspektor oleks nõuanderühmas esindatud.

3.9. Ei peaks kasutama ainult satelliitnavigatsioonisüsteemi Galileo, vaid koostöö tuleks algatada kõigi olemasolevate navigatsioonisüsteemidega.

3.10. Et tagada maanteealase teabe ja andmete kättesaadavus ning vahetamine maanteevõrgustikus liikumise osalise või täieliku piirangu ja selle kasutatavuse kohta, tuleb Euroopa tasandil rakendada standarditud struktuur ja ühine teabevahetuse formaat XLM, mis kajastaks liikumisvõimalusi piiravaid olusid ja õnnetusi, maanteevõrgustiku kasutatavust, ohutust ja sujuvust.

3.11. Teine oluline tingimus on maanteede infrastruktuuri kajastava standarditud geograafilise teabega võrgustiku loomise parameetrite ühtlustamine, et võimaldada digitaalne lokaliseerimine ning maanteeolude ja -õnnetuste registreerimine, aga ka teave maanteevõrgustiku, teelõikude ja sellega seotud infrastruktuuri kohta. Selleks tuleks kasutada ära liikmesriikide kogemused ja parimad tavad. Siinkohal on olulised ka teepindade haldamissüsteemid, et maanteevõrgustik alati tehniliselt korras oleks.

([2]) KOM(2007) 607.
([3]) Euroopa Komisjon esitab kõnealuse dokumendi 2009. aasta jooksul.
([4]) http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/index_fr.htm
([5]) KOM(2008) 433.
([6]) KOM(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]) KOM(2007) 22.

3.12. Vajalikud andmed, nende töötlemine ja lõppkasutajatele edastamine peaksid süsteemis liikuma nii, et sõidukijuhtide töökoormus põhjendamatult ei tõuseks, vaid et nende töö muutuks lihtsamaks ja seeläbi suureneks liiklusohutus, arvestades eelkõige asjaolu, et rahvastik vananeb. Direktiivis tuleks seega ette näha teabekandja intelligentsete transpordisüsteemide kasutajatele, et transpordisüsteemi toimimisvõime, tõhusus ja ohutus oleks maksimaalselt suur ja et samal ajal liiklusõnnetuste arv väheneks.

3.13. Intelligentsed transpordisüsteemid hõlmavad ka teabesüsteeme, mida kasutavad nii politseiüksused, tuletõrje, päästeabi, maanteevõrgustiku haldajad, meteoroloogiateenindused ja ka sõidukijuhid. Nende süsteemide kaudu saadud teave ja andmed peavad moodustama lahutamatu osa transpordivõrgualasest teabest.

3.14. Lisaks sammudele, mis aitavad parandada maanteevõrgustiku kasutatavust ja sealseid liikumisvõimalusi, on oluline jätkata uute maanteede ehitamist (eelkõige kohtades, kus maanteevõrgustik veel puudub), olemasolevate rekonstrueerimist ja parandamist. Nii on võimalik tõsta maanteevõrgustiku vastuvõtuvõimet, arvestades eri territooriumide olusid, elutingimusi jne. Intelligentsed transpordisüsteemid tuleb integreerida mitte ainult alles ehitatud üleeuroopaliste transpordivõrkude infrastruktuuri, vaid ka olemasolevasse maanteevõrgustikku.

4. **Konkreetsed märkused**

4.1. Direktiivis ja tegevuskavas tuleks määratleda konkreetsed eesmärgid, mida kõik liikmesriigid on suutelised esimeses etapis saavutama:

— tagada liikmesriigi territooriumil liikluse olukorda kajastavate andmete ja teabe kogumine ning töötlus riiklikul tasandil;

— tagada reaalajas liiklusolusid kajastavate andmete ja teabe piirülene vahetamine üleeuroopalistes transpordivõrkudes;

— tagada sõidukijuhtidele avaliku teenusena tasuta esmane infoteenus.

4.2. Nende protsesside raames kasutatakse teavet ja andmeid maanteevõrgustiku nende kohtade või lõikude kohta, kus liiklus on osaliselt või täielikult blokeeritud või võimatu, järgmiselt eesmärkidel:

— kontrollida ja jälgida mehhanisme, mis aitavad kõrvaldada või lahendada liiklusummikuid või teede kasutamiskõlbmatust tekitavaid probleeme, kuni need probleemid on lõplikult lahendatud;

— teavitada kõiki maanteevõrgustiku kasutajaid (tavasõidukit-, operatiivsõidukijuhid, jne) ummistunud või sõiduks kõlbmatutest kohtadest, probleemi kestvusest, ulatusest ja põhjustest;

— juhtida liiklust maanteevõrgustikus nii, et oleks tagatud maanteevõrgustiku kasutatavus ja võimalus maanteedel liikuda vastavalt olemasolevatele andmetele liikluse häirituse kohta (liikluse juhtimine võrgustiku konkreetses punktis, alternatiivmarsruut jne);

— analüüsida korduvate õnnetuste põhjusi, mis piiravad maanteede kasutatavust ja võimalust teatud kohtades või lõikudel liikuda. Eesmärk on pakkuda välja ja rakendada meetmeid, mis piiravad või takistavad õnnetuste esinemist.

4.3. Ettepanekutes ei määratleta intelligentsete transpordisüsteemide funktsioone, ja puudub ka teave selle kohta, millal eksperdid kõnealused funktsioonid määratlevad. Tegemist on raamdokumentidega, mis on liiga üldsõnalised ning mille tulemusel võidakse kujundada erinevad lähenemisviisid individuaalsele vastutusele ja seotud valdkondadele.

4.4. Seepärast teeb komitee ettepaneku määrata kindlaks intelligentsete transpordisüsteemide mõned funktsioonid järgmiselt:

4.4.1. Erisüsteemid: võimaldavad koguda ja analüüsida teavet kooskõlas ametivõimude, organisatsioonide ja institutsioonide (politsei, tuletõrje, päästeabi, jne) vastutusalaga; osa neist esmastest andmetest võimaldab anda paremat teavet liiklusolude kohta reaalajas.

4.4.2. Andmete ja teabe kogumine telemaatiliste seamete abil: võimaldab jälgida intelligentsete transpordisüsteemide üksikelementide konkreetseid omadusi teatud maanteedelõikudel.

4.4.3. Liikluse juhtimine ja suunamine: intelligentsed transpordisüsteemid hindavad automaatselt või operaatori kaudu saadud konkreetset teavet ja andmeid ning juhivad liiklust teatud maanteelõigul sobivate vahendite abil (käskudele või keeldudele osutava muutteabega liiklustähised, valgusnooled või –signaalid, jne).

4.4.4. Järelevalve: ühise kaamerasüsteemi abil saavad asjaomased ametivõimud, organisatsioonid ja institutsioonid maanteeliiklust vaadelda ja jälgida.

4.4.5. Teabe levitamine: liiklus- või reisiteave osalise või täieliku liikluspiirangu kohta maanteevõrgustikus liikumiseks või selle kasutatavus avaldatakse või edastatakse kõigile maanteevõrgustiku klientidele ja kasutajatele. Teavet levitatavad riiklikud ja erasektori ettevõtted kättesaadava põhilise meedia ja infotehnoloogia abil. Teave on sõidukijuhtidele kättesaadav kas enne reisi või reisi ajal.

4.4.6. Kontroll ja karistused: telemaatilised süsteemid võimaldavad kontrollida, kas sõidukijuhid järgivad teatud nõudeid (maanteemaksud või muud maksud) ja liikluseeskirju. Kõige tõsisemate rikkumiste eest (kiiruse ületamine, punase tule ajal sõitmine, lubatud kogumassi ületamine, sõidukite ärandamine) karistatakse vastavalt liikmesriigis kehtivatele seadustele ja kui seadusi on ühtlustatud, siis ühenduse tasandil ([12]).

4.4.7. Tehniline hoolduskontroll: telemaatilised süsteemid kontrollivad ka süsteemi eri osade toimimiskindlust. Kontroll võimaldab probleeme automaatselt kindlaks teha ja alustada edasist protseduuri või probleemi salvestust.

4.5. Samuti soovitab komitee määratleda Euroopa miinimumnõuded (või näitejuhtumite loetelu), varustamaks üleeuroopalistesse maanteevõrkudesse kuuluvad maanteed põhiliste telemaatiliste süsteemidega, mis võimaldavad koguda teavet, jälgida ja juhtida liiklust. Need oleksid näiteks järgmised:

— valvekaamerate süsteem,

— liiklusolude jälgimismeetodid, ummikute avastamine ja sõidukite loendamine;

— muutteabega liiklustähised ja liiklusteabealased seadmed;

— maanteede meteoroloogilise teabe süsteem;

— põhimaanteede dünaamiline haldamine

— päästesüsteem.

4.6. Nendest süsteemidest ja erisüsteemidest saadava teabe abil saab reaalajas liiklusvoogusid ja –olusid hinnata, samuti hinnata peamiste sihtkohtadeni jõudmiseks kuluvat aega.

4.7. Komitee hoiatab võimalike probleemide eest, mis võivad tekkida sõidukite hilisemal varustamisel spetsiifiliste intelligentsete transpordisüsteemidega. Süsteemide struktuur peab olema selline, et see tagaks vajaliku sobilikkuse. Sõidukite struktuur ja süsteemid tuleb kavandada nii, et nad töötaks avatud platvormis. See ei puuduta mitte ainult süsteeme ja tehnoloogiaid, vaid ka teenuseid, mida süsteemid ja tehnoloogiad võimaldavad osutada.

4.8. Kahtlemata kasutavad intelligentsed transpordisüsteemid ära tänapäeval olemasolevad mitmesugused teabe- või muud tehnoloogiad. ELi kooskõlastatud lähenemisviisis peaks samuti sisalduma loetelu sihtvaldkondadest, mida on vaja arendada, et neid konkreetselt rakendada. Samuti on oluline saada piisavaid rahastamisvahendeid EList, liikmesriikidest ja erasektorist. Investeerimis- ja kasutamiskulud tuleks katta olemasolevate maksude, tulu- või maanteemaksudega.

4.9. Komisjoni ettepanekud sisaldavad ka mitmeid praktilisi meetmeid intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtuks tegevuskava eri valdkondades. Samal ajal on vältimatu tegeleda lõppkasutajate – ehk sõidukijuhtide – koolitusega ja neile süsteemi eri osasid tutvustada. Eelkõige tuleb edendada inimeste teavitamist ja teadlikkuse arendamist kõnealuste kaasaegsete tehnoloogiatega harjumise eesmärgil, kasutades uuenduslikke teavitusmeetodeid (näiteks toetades intelligentsete sõidukite arendamist ja korraldades neist parimate premeerimiseks Euroopa konkursi).

Brüssel, 13. mai 2009

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee president
Mario SEPI

([12]) EMSK arvamus teemal: „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega hõlbustatakse karistuste piiriülest täitmist liiklusohutuse valdkonnas", raportöör: Jan Simons, 17. september 2008, ELT C 77, 31.3.2009, lk 70-72.