Avizul Comitetului Economic şi Social European privind propunerea de directivă a Parlamentului European şi a Consiliului de instituire a cadrului pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier şi pentru interfeţele cu alte moduri de transport

COM(2008) 887 final – 2008/0263 (COD)

(2009/C 277/17)

Raportor: **dl ZBOŘIL**

La 29 ianuarie 2009, în conformitate cu articolul 295 din Tratatul de instituire a Comunităţii Europene, Consiliul a hotărât să consulte Comitetul Economic şi Social European cu privire la

Propunerea de directivă a Parlamentului European şi a Consiliului de instituire a cadrului pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier şi pentru interfeţele cu alte moduri de transport

COM(2008) 887 final – 2008/0163 (COD)

Secţiunea pentru transporturi, energie, infrastructură şi societatea informaţională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, şi-a adoptat avizul la 15 aprilie 2009. Raportor: dl ZBOŘIL.

În cea de-a 453-a sesiune plenară, care a avut loc la 13 şi 14 mai 2009 (şedinţa din 13 mai 2009), Comitetul Economic şi Social European a adoptat prezentul aviz cu 183 voturi pentru, 3 voturi împotrivă şi 6 abţineri.

1. **Concluzii şi recomandări**

1.1. CESE salută iniţiativa Comisiei Europene şi consideră că este indispensabil să se garanteze existenţa unui sistem de transport fiabil, funcţional, eficient şi sigur în sectorul circulaţiei rutiere (ceea ce include şi serviciile oferite în acest domeniu).

1.2. Comitetul aprobă adoptarea, în vederea punerii în aplicare a planului de acţiune referitor la sistemele de transport inteligente (STI), a propunerii de directivă care oferă cadrul juridic necesar coordonării sistemului de transport inteligent, menţinând totodată flexibilitatea necesară în raport cu principiile proporţionalităţii şi subsidiarităţii.

1.3. Pentru a garanta practicabilitatea infrastructurilor rutiere şi circulaţia uşoară, este esenţial ca în permanenţă să existe informaţii şi date rutiere actualizate, care să prezinte situaţia la zi a evenimentelor sau a fenomenelor care limitează, total sau parţial, într-un punct sau într-un sector dat, posibilitatea de a circula pe reţeaua de infrastructuri. Sistemele de transport inteligente trebuie să furnizeze în timp real informaţii exacte, fiabile şi uniforme, iar utilizatorii trebuie să aibă libertatea de a alege.

1.4. CESE consideră că este oportun să existe o structură standardizată comună, care să prezinte fenomenele şi evenimentele cu impact asupra posibilităţilor de circulaţie pe reţeaua de infrastructuri rutiere, asupra practicabilităţii acesteia sau asupra securităţii şi fluidităţii traficului (aşa cum este sistemul Alert-C). În plus, trebuie definit un format comun XML pentru schimbul de date privind situaţia traficului şi informaţiile despre circulaţie. De asemenea, trebuie definite două tipuri de norme; pe de o parte, cele care vor sta la baza proiectării unei reţele georeferenţiate unice, reprezentând infrastructurile rutiere şi făcând posibilă astfel localizarea digitală unică a fenomenelor şi a evenimentelor, şi, pe de altă parte, cele care vor sta la baza informaţiilor referitoare la reţeaua rutieră, la componentele sale şi la elementele asociate.

1.5. Datele necesare, analiza şi difuzarea acestora către utilizatorii finali respectivi ar trebui să circule în sistem fără a creşte excesiv sarcinile conducătorilor auto, ci dimpotrivă, permiţând îmbunătăţirea confortului acestora şi, astfel, a siguranţei rutiere.

1.6. CESE recomandă stabilirea rapidă a arhitecturii sistemelor de transport inteligente la nivel naţional prin definirea unor funcţii specifice. În plus, recomandă definirea unor standarde europene minime de echipare a căilor de comunicaţie care fac parte din reţelele transeuropene de transport (RTE-T) cu sisteme telematice de bază, care trebuie să îndeplinească funcţiile concrete necesare.

1.7. Comitetul subliniază că, pentru a construi această infrastructură, trebuie să existe siguranţa unei finanţări adecvate, asigurate de Comunitate, de statele membre şi de sectorul privat. Cheltuielile de exploatare ar trebui acoperite cu resurse provenite în prezent din încasările fiscale sau din taxele rutiere. În plus, ar trebui definite mai exact cerinţele privind serviciile centrale naţionale însărcinate cu colectarea, analiza, comunicarea, publicarea, difuzarea şi schimbul transfrontalier de date şi informaţii referitoare la circulaţie.

1.8. Sistemele de transport inteligente au la bază utilizarea tot mai intensă a unui volum mare de date. Prin urmare, punerea lor în aplicare necesită elaborarea unei viziuni pe termen lung, care să ţină seama nu numai de aplicaţiile actuale, ci şi de evoluţia posibilă a sistemelor pe viitor, ca şi de rolul şi responsabilităţile diverselor părţi implicate. La implementarea sistemelor de transport inteligente trebuie să se respecte în mod corespunzător protecţia datelor personale. Directiva şi planul de acţiune trebuie să garanteze protecţia împotriva oricărei utilizări abuzive, prin dispoziţii tehnice, tehnologice, organizaţionale şi juridice conforme cu dreptul comunitar şi cu legislaţiile naţionale ([1]).

([1]) Declaraţia Grupului de lucru, articolul 29 privind „protecţia persoanelor în ceea ce priveşte tratamentul datelor cu caracter personal”, WP 101, adoptată la 25 noiembrie 2004. http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2004/wp101_fr.pdf.

1.9. CESE recomandă includerea în planul de acțiune a unor instrumente adecvate de promovare a tehnologiilor moderne ale informației în sectorul transporturilor, de exemplu prevăzând organizarea unui concurs menit să recompenseze automobilele inteligente.

2. **Introducere, documentele Comisiei**

2.1. Din revizuirea intermediară a Cărții albe a Comisiei Europene privind politica în domeniul transporturilor reiese că inovarea va juca un rol primordial în efortul de creştere a durabilității transportului rutier (siguranță, eficiență, caracter ecologic şi continuitate sporite), în special prin aplicarea tehnologiilor informației şi comunicațiilor, şi anume a sistemelor de transport inteligente (STI).

2.2. Congestionarea din ce în ce mai puternică a sistemului nostru de transport (se estimează că, până în 2020, transportul rutier de mărfuri va creşte cu 55 %, iar cel de călători cu 36 %), consumul aferent de energie şi efectele negative asupra mediului (emisiile de CO_2 provenite din transporturi vor creşte cu încă 15 % până în 2020) impun adoptarea unei abordări inovatoare care să răspundă necesităților şi cerințelor din ce în ce mai mari din domeniul transportului şi al mobilității. Aceasta este o provocare de mare amploare, iar măsurile tradiționale, precum extinderea rețelelor de transport existente, nu vor mai fi suficiente şi vor trebui găsite soluții noi.

2.3. Cu toate acestea, adoptarea soluțiilor care implică STI în domeniul transportului rutier a fost mai lentă decât se anticipase, iar implementarea serviciilor rămâne în general fragmentară. Această situație a dus la un mozaic de soluții naționale, regionale şi locale, între care nu există o armonizare clară. În consecință, STI sunt utilizate într-un mod ineficient, astfel că nu pot contribui efectiv la îndeplinirea obiectivelor politicii în domeniul transporturilor şi la soluționarea provocărilor din ce în ce mai mari cu care se confruntă transportul rutier.

2.4. Printre obiectivele specifice se numără creşterea interoperabilității sistemelor, asigurarea unui acces continuu, promovarea continuității serviciilor şi crearea unui mecanism eficient de cooperare între toate părțile interesate. Potrivit principiului subsidiarității, o directivă (cadru) este considerată cel mai adecvat instrument pentru atingerea obiectivelor propuse.

2.5. Normele tehnice de implementare, şi anume procedurile şi specificațiile, vor fi însă adoptate de Comisie, asistată de un comitet format din reprezentanți ai statelor membre. Fără a aduce atingere rolului acestui comitet, Comisia va crea un grup consultativ european pentru STI care va reuni reprezentanții părțile interesate din acest domeniu (furnizori de servicii STI, asociații ale utilizatorilor, operatori de transport şi de instalații, industria de prelucrare, parteneri sociali, asociații profesionale) şi care va oferi consultanță Comisiei cu privire la aspectele comerciale şi tehnice ale implementării şi utilizării STI în Uniunea Europeană. Grupul consultativ pentru STI va colecta şi compila contribuțiile entităților existente, cum sunt forumul eSafety, ERTRAC etc.

2.6. Prezenta propunere priveşte aplicațiile şi serviciile STI legate de transportul rutier, în special interfețele cu alte moduri de transport. Există mai multe dispoziții în sectorul transportului rutier, în special Directiva 2004/52/CE privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică, Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier şi Directiva 2007/46/CE de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor şi remorcilor acestora, precum şi a sistemelor, componentelor şi unităților tehnice separate, destinate vehiculelor respective. Trebuie asigurată coerența între activitățile comitetelor implicate.

2.7. Propunerea va contribui la realizarea mai multor obiective (microeconomice) ale strategiei de la Lisabona pentru creştere economică şi ocuparea forței de muncă, în principal la realizarea obiectivului de a facilita propagarea şi utilizarea eficientă a sistemelor de transport inteligente. De asemenea, ea va sprijini realizarea următoarelor obiective:

— facilitarea tuturor tipurilor de inovare: transferul transfrontalier de cunoştințe referitoare la implementarea eficientă a STI;

— extinderea, îmbunătățirea şi conectarea infrastructurii europene şi finalizarea proiectelor transfrontaliere prioritare: evaluarea oportunității unor sisteme adecvate de tarifare pentru utilizarea infrastructurii;

— încurajarea exploatării sustenabile a resurselor şi consolidarea sinergiei între protecția mediului şi creştere, în special promovând dezvoltarea unor mijloace de internalizare a costurilor externe;

— creşterea şi îmbunătățirea investițiilor în cercetare şi dezvoltare, în special din partea întreprinderilor: îmbunătățirea condițiilor generale pentru exploatarea soluțiilor STI inovatoare.

2.8. Comunicarea privind ecologizarea transporturilor, adoptată de Comisie în iulie 2008 [COM 2008(433)] prevede la capitolul 4 un plan de acțiune privind sistemele inteligente pentru transportul rutier, însoțit de o inițiativă legislativă care stabileşte o abordare comună pentru a promova pătrunderea pe piață şi utilizarea tehnologiilor existente. În plus, utilizarea mai eficientă a infrastructurii existente va însemna reducerea infrastructurii noi necesare, ceea ce va evita problemele legate de fragmentarea habitatelor şi impermeabilizarea solului.

2.9. Prezenta propunere se încadrează, de asemenea, în strategia UE de dezvoltare durabilă, întrucât abordează o serie de chestiuni majore identificate în cadrul revizuirii din 2005 ca fiind printre cele care necesită un impuls mai puternic. Legătura principală dintre aceste chestiuni este obiectivul de a creşte durabilitatea transporturilor, de exemplu îmbunătățind gestionarea cererii de transport şi contribuind la realizarea obiectivului de reducere la jumătate a numărului accidentelor rutiere mortale până în 2010 (față de anul 2000). Printre celelalte aspecte care vor fi tratate indirect se numără şi reducerea consumului de energie din UE, care va duce la limitarea efectelor schimbărilor climatice. În plus, propunerea sprijină implementarea Regulamentului (CE) nr. 1/2005 privind protecția animalelor în timpul transportului şi al operațiunilor conexe (sisteme de navigație).

2.10. Propunerea de directivă prevede un cadru pentru implementarea acestui plan de acțiune privind STI. Obligațiile impuse statelor membre prin directivă se vor baza pe specificații comune, stabilite de Comisie, având ca scop implementarea coordonată la nivelul UE de STI interoperabile. Comisia va fi asistată pentru realizarea acestor lucrări de Comitetul european pentru STI. Acest comitet va constitui, de asemenea, cadrul pentru realizarea schimbului de informații cu statele membre. Planul propus de acțiune privind STI evidențiază domeniile prioritare pentru accelerarea implementării coordonate a aplicațiilor și serviciilor STI în Uniunea Europeană.

2.11. Planul de acțiune se bazează pe o serie de acțiuni în curs ale Comisiei Europene, printre care: planul de acțiune pentru logistica transportului de marfă ([2]), planul de acțiune privind mobilitatea urbană ([3]), implementarea sistemului Galileo ([4]), pachetul „Ecologizarea transporturilor" ([5]), inițiativa i2010 privind vehiculele inteligente ([6]), inițiativa eSafety ([7]), al șaptelea Program-cadru de cercetare și dezvoltare tehnologică ([8]), inițiative eCall ([9]), platformele tehnologice europene ([10]) și programele lor strategice de cercetare și inițiativa CARS 21 ([11]).

3. **Observații generale**

3.1. CESE salută inițiativa Comisiei Europene și consideră că este indispensabil să se garanteze existența unui sistem de transport fiabil, funcțional, eficient și sigur în sectorul circulației rutiere (incluzând și serviciile oferite în acest domeniu). Implementarea coordonată a sistemelor de transport inteligente va permite garantarea, în cel mai scurt termen și cu cea mai mare anvergură posibilă, a capacității de a circula pe rețeaua de infrastructuri rutiere și practicabilitatea acesteia în diferitele state membre și pe teritoriul UE în ansamblu.

3.2. Comitetul aprobă adoptarea, în vederea punerii în aplicare a planului de acțiune privind sistemele de transport inteligente (STI), a propunerii de directivă care oferă cadrul juridic necesar coordonării acestora, menținând totodată flexibilitatea necesară în raport cu principiile proporționalității și subsidiarității.

3.3. Atingerea obiectivelor directivei propuse este esențială, în special în ceea ce privește garantarea unei mai mari funcționalități, fiabilități, eficiențe și siguranțe a transportului rutier, în vederea instaurării unui climat economic și social mai stabil în fiecare stat membru și în UE, în ansamblu. Implementarea STI va avea efect asupra dezvoltării regiunilor, în special acolo unde volumul de mărfuri depășește capacitatea de transport a rețelei rutiere existente. Regiunile ar trebui să joace un rol semnificativ în punerea în aplicare a directivei și a planului de acțiune, participând la schimburi de experiență și de informații cu privire la rezultatele obținute.

3.4. Directiva nu conține nicio dispoziție detaliată care să garanteze implementarea efectivă a STI pe rețeaua rutieră a diferitelor state membre prin intermediul unor mecanisme de control concrete, în ciuda finanțării asigurate de Comisie și de programele menționate (*EasyWay* etc.)

3.5. Pentru a garanta practicabilitatea infrastructurilor rutiere și circulația ușoară, este esențial ca în permanență să existe informații și date rutiere actualizate, care să prezinte situația la zi a evenimentelor sau a fenomenelor care limitează. total sau parțial, într-un punct sau într-un sector dat, posibilitatea de a circula pe rețeaua de infrastructuri.

3.6. Sistemele de transport inteligente trebuie să furnizeze în timp real informații exacte, fiabile și uniforme și să ofere date despre transportul intermodal, iar utilizatorii trebuie să aibă libertatea de a alege.

3.7. Sistemele de transport inteligente au la bază utilizarea tot mai intensă a unui volum mare de date. Prin urmare, punerea lor în aplicare necesită elaborarea unei viziuni pe termen lung, care să țină seama nu numai de aplicațiile actuale, ci și de evoluția posibilă a sistemelor pe viitor, precum și de rolul și responsabilitățile diverselor părți implicate. În ceea ce privește protecția vieții private, prelucrarea informațiilor referitoare la persoane identificate ar trebui să respecte dispozițiile juridice și tehnice prin care se garantează că transmiterea de date personale nu se poate efectua decât în scopuri clare și bine definite din punct de vedere juridic, în conformitate cu dreptul comunitar și legislațiile naționale.

3.8. Cerința esențială este ca furnizorul inițial să garanteze sistematic anonimatul datelor. Grupul consultativ trebuie să coopereze cu Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor și să o consulte asupra acestor chestiuni; este recomandabil ca aceasta să fie direct reprezentată în cadrul grupului consultativ.

3.9. Nu ar trebui utilizat în exclusivitate sistemul de navigare prin satelit Galileo, ci dimpotrivă, este recomandabil ca acesta să deschidă calea unei cooperări cu ansamblul sistemelor de navigație accesibile.

3.10. Pentru a garanta disponibilitatea și schimbul de informații și de date rutiere privitoare la restricționarea parțială sau totală a circulației pe rețeaua rutieră și la practicabilitatea rețelei, este recomandabil să se unifice, la scară europeană, structura standardizată și formatul comun XML de schimb de date referitoare la fenomenele și evenimentele care limitează posibilitatea de circulație, practicabilitatea rețelei, siguranța și fluiditatea traficului.

3.11. O altă condiție importantă este unificarea parametrilor de proiectare a rețelei georeferențiate unice, reprezentând infrastructurile rutiere și făcând posibilă astfel localizarea digitală unică a fenomenelor și a evenimentelor, dar și a informațiilor referitoare la rețeaua rutieră, la componentele sale și la elementele asociate. Pentru aceasta, este recomandabil să se profite de bunele practici experimentate de statele membre până în prezent. Le revine un rol și sistemelor de gestionare a suprafețelor carosabile, pentru a asigura starea corespunzătoare din punct de vedere tehnic.

([2]) COM(2007) 607.
([3]) Comisia Europeană trebuie să prezinte acest document în cursul anului 2009.
([4]) http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/index_fr.htm.
([5]) COM(2008) 433.
([6]) COM(2007) 541.
([7]) http://www.esafetysupport.org.
([8]) http://cordis.europa.eu/fp7/home_fr.html.
([9]) http://www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox.
([10]) http://cordis.europa.eu/technology-platforms.
([11]) COM(2007) 22.

3.12. Datele necesare, analiza şi difuzarea acestora către utilizatorii finali respectivi ar trebui să circule în sistem fără a creşte excesiv sarcinile conducătorilor auto, ci dimpotrivă, permiţând îmbunătăţirea confortului acestora şi, astfel, a siguranţei rutiere, în special ţinând seama de îmbătrânirea populaţiei. Prin urmare, directiva ar trebui să prevadă un sistem informaţional destinat utilizatorilor STI, astfel încât funcţionalitatea, eficienţa şi siguranţa sistemului de transport să fie consolidate la maximum, reducând totodată, pe cât se poate, frecvenţa accidentelor.

3.13. STI înglobează şi sisteme informatice utilizate de serviciile de poliţie şi de pompieri, de serviciul de urgenţă, de operatorii reţelei rutiere, de serviciile meteorologice şi de conducătorii auto. Informaţiile şi datele obţinute cu ajutorul acestor sisteme trebuie să facă parte integrantă din conţinutul informaţiilor referitoare la reţeaua de transport.

3.14. În afară de procesele care permit îmbunătăţirea practicabilităţii reţelei rutiere şi a posibilităţii de a circula, este esenţial să se continue dezvoltarea de căi de comunicaţie (în special în zonele în care reţeaua rutieră este încă incompletă) prin construcţie, refacere şi reparaţii. Acest lucru va permite dotarea reţelei cu o capacitate de primire suficientă în raport cu caracteristicile diferitelor teritorii, cu condiţiile de viaţă etc. STI trebuie să fie integrate nu numai în infrastructurile RTE-T construite recent, ci şi în reţeaua rutieră existentă.

4. **Observaţii specifice**

4.1. Directiva şi planul de acţiune ar trebui să definească obiective concrete, care să poată fi atinse într-o primă etapă de toate statele membre:

— să garanteze colectarea şi analizarea la nivel naţional a datelor şi informaţiilor care au legătură cu situaţia din trafic pe teritoriul statului membru;

— să asigure schimbul transfrontalier de date şi informaţii referitoare la starea circulaţiei în reţeaua RTE-T în timp real;

— să permită conducătorilor auto să dispună în mod gratuit de servicii de informaţii de bază, cu titlu de serviciu public;

4.2. În cadrul acestor procese, informaţiile şi datele referitoare la unele puncte sau sectoare ale reţelei, în care circulaţia este parţial sau total blocată sau chiar imposibilă, urmăresc:

— verificarea şi controlarea mecanismelor care permit eliminarea sau rezolvarea problemelor care stau la originea blocării traficului sau a impracticabilităţii căii rutiere, astfel încât remedierea să fie definitivă;

— informarea tuturor utilizatorilor reţelei rutiere (conducători auto cu vehicule obişnuite, de urgenţă etc.) cu privire la locurile blocate sau impracticabile, durata, amploarea şi cauzele problemei;

— managementul traficului pe reţeaua rutieră, pentru a se garanta practicabilitatea acesteia, precum şi posibilitatea de a circula în funcţie de datele disponibile privind perturbările de circulaţie (managementul traficului într-un punct precis din reţea, pe itinerarii alternative etc.);

— analizarea cauzelor repetării anumitor fenomene, care limitează practicabilitatea reţelei rutiere şi posibilitatea de a circula în anumite puncte sau sectoare date. Obiectivul este de a propune şi de a pune în aplicare dispoziţii care să limiteze sau să împiedice apariţia fenomenelor respective.

4.3. Propunerile nu definesc funcţiile pe care ar trebui să le îndeplinească STI şi nu indică nici măcar data la care experţii se vor pronunţa asupra acestui subiect. Este vorba de documente de ansamblu, prea generale, ceea ce poate conduce la o abordare neunitară în ceea ce priveşte răspunderile sau domeniile conexe.

4.4. În consecinţă, Comitetul propune definirea anumitor funcţii ale sistemelor de transport inteligente, după cum urmează:

4.4.1. Sistemele specifice: acestea permit colectarea şi analizarea informaţiilor ca parte a responsabilităţii autorităţilor, organizaţiilor şi instituţiilor implicate (poliţie, pompieri, servicii de urgenţă etc.); anumite caracteristici ale acestor date brute pot fi utilizate pentru mai buna cunoaştere a situaţiei din trafic în timp real.

4.4.2. Colectarea datelor şi a informaţiilor cu ajutorul aplicaţiilor telematice: acest lucru permite urmărirea unor caracteristici precise ale diverselor elemente ale sistemelor de transport inteligente, în sectoare bine definite ale reţelei rutiere.

4.4.3. Managementul traficului şi direcţionarea: plecând de la informaţiile concrete şi de la datele primite automat sau în urma intervenţiei operatorului, sistemele de transport inteligente gestionează traficul într-un sector dat al reţelei rutiere, cu ajutorul unor instrumente adaptate (panouri cu mesaje variabile, indicând comenzi sau interdicţii, săgeţi sau semnale luminoase etc.)

4.4.4. Supravegherea: datorită sistemelor de camere video comune, autorităţile, organismele şi instituţiile competente pot vizualiza şi urmări traficul rutier.

4.4.5. Difuzarea informaţiilor: informaţiile şi datele referitoare la restricţia parţială sau totală a posibilităţii de a circula pe reţea şi a practicabilităţii acesteia sunt publicate sau comunicate astfel încât să fie accesibile tuturor clienţilor şi utilizatorilor reţelei rutiere. Difuzarea informaţiilor se efectuează, prin intermediul mijloacelor de comunicare normale accesibile şi al tehnologiilor informaţiei, de către societăţi publice sau private, iar conducătorul auto poate recurge la informaţii fie înainte de deplasare, fie în cursul acesteia.

4.4.6. Controlul şi sancţiunile: sistemele telematice permit verificarea măsurii în care conducătorii auto respectă anumite obligaţii (achitarea taxelor rutiere sau altele), precum şi regulamentele rutiere; infracţiunile cele mai grave pot fi sancţionate (este vorba despre nerespectarea limitei de viteză, a semnalizărilor luminoase, depăşirea greutăţii totale autorizate sau despre furtul de autovehicule) în conformitate cu legile statului membru respectiv şi cu eventuala lor armonizare la nivel comunitar ([12]).

4.4.7. Controlul tehnic operaţional: sistemele telematice garantează şi controlul fiabilităţii operaţionale a diferitelor elemente ale sistemului: acesta permite în special identificarea automată a problemelor şi declanşarea de proceduri progresive sau de protecţie.

4.5. În plus, CESE recomandă să fie definite standarde europene minime (sau să fie elaborată o listă de exemple) cu privire la echiparea căilor de comunicaţie care aparţin de RTE-T cu sisteme telematice de bază, care să permită atât colectarea informaţiilor, cât şi supravegherea şi managementul traficului, cum ar fi:

— un sistem de camere de supraveghere;

— metode de monitorizare a situaţiei din trafic, de detectare a congestiilor şi de numărare a vehiculelor;

— sisteme de panouri cu mesaje variabile şi dispozitive de informaţii rutiere;

— un sistem rutier de informaţii meteorologice;

— un management dinamic al celor mai importante căi rutiere;

— un sistem de urgenţă.

4.6. Plecând de la aceste sisteme şi informaţii provenind din surse specifice, se poate evalua în timp real posibilitatea de a circula pe reţeaua rutieră, practicabilitatea acesteia, precum şi intervalul de timp necesar pentru a se ajunge la principalele destinaţii.

4.7. CESE atrage atenţia asupra dificultăţilor pe care le-ar putea pune echiparea ulterioară a vehiculelor cu materiale specifice sistemelor de transport inteligente; structura sistemelor trebuie să asigure compatibilitatea necesară. Structura şi sistemele vehiculelor trebuie să fie concepute în cadrul unor platforme deschise. Aceasta se aplică nu numai sistemelor şi tehnologiilor, ci şi serviciilor a căror furnizare devine posibilă cu ajutorul lor.

4.8. Nu există nici o îndoială că serviciile de transport inteligente vor implica utilizarea a numeroase tehnologii – informatice şi altele – care sunt disponibile în prezent; abordarea coordonată adoptată de UE ar trebui să cuprindă şi enumerarea sectoarelor-ţintă care vor trebui dezvoltate până ce vor fi disponibile pentru aplicare concretă. De asemenea, este important să se poată conta pe o finanţare adecvată, asigurată de Comunitate, de statele membre şi de sectorul privat. Cheltuielile de exploatare ar trebui acoperite cu resurse provenite în prezent din încasările fiscale sau din taxele rutiere.

4.9. Propunerile Comisiei Europene introduc în plus un anumit număr de dispoziţii practice privitoare la implementarea STI în diferite domenii-cheie ale planului de acţiune. Aceste calendare vor trebui, bineînţeles, să detalieze timpul necesar pentru formarea utilizatorilor finali - conducătorii auto - astfel încât aceştia să se familiarizeze cu elementele relevante ale sistemului. Acest lucru implică în special campanii promoţionale şi educarea publicului, pentru a se obişnui cu tehnologiile moderne respective, şi chiar recurgerea la tehnici de promovare neobişnuite (de exemplu, sprijinind crearea de vehicule inteligente şi organizând un concurs menit să le recompenseze pe cele mai bune dintre acestea.)

Bruxelles, 13 mai 2009

Preşedintele
Comitetului Economic şi Social European
Mario SEPI

([12]) Avizul CESE privind propunerea de directivă a Parlamentului European şi a Consiliului privind facilitarea aplicării transfrontaliere a normelor în domeniul siguranţei rutiere. Raportor: dl SIMONS, 17.9.2008, JO C 77, 31.3.2009, p. 70-72.