



Briuselis, 2016 11 30
COM(2016) 766 final

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS
EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ
KOMITETUI**

**Europos sąveikiųjų intelektinių transporto sistemų strategija – svarbus žingsnis į
sąveikų, susietąjį ir automatizuotą judumą**

1. ĮVADAS

Ir Europoje, ir kitose pasaulio dalyse transporto sektoriaus laukia didelės permainos. Dėl technologinių naujovių bangos ir perversmą sukeliančių verslo modelių vis didėja naujų judumo paslaugų paklausa. Kartu sektoriui tenka reaguoti į neatidėliotiną būtinybę užtikrinti, kad transportas taptų saugesnis, efektyvesnis ir tvaresnis. Tokia pertvarka suteikia didžiulių socialinių ir ekonominių galimybių; Europa privalo jomis pasinaudoti dabar, kad duotų naudos savo piliečiams ir įmonėms.

Viena, galbūt svarbiausia, iš šio proceso varomųjų jėgų ir sąlygų jam sudarančių veiksmų yra skaitmeninės technologijos. Įvairiems transporto sistemos dalyviams keičiantis duomenimis galima tikruoju laiku derinti pasiūlą ir paklausą, todėl ištekliai – nesvarbu, ar tai bendrai naudojamas automobilis, konteineris ar geležinkelių tinklas – naudojami efektyviau. Skaitmeninės technologijos padeda sumažinti žmogaus klaidas, o šios yra didžiausias transporto nelaimingų atsitikimų šaltinis. Panaudojant skaitmenines technologijas galima sukurti ištis daugiarūšio transporto sistemą, kurioje visų rūšių transportas integruotas į vieną judumo paslaugą, kuri užtikrina galimybę žmonėms sklandžiai keliauti ir vežti krovinius nuo durų iki durų. Jos gali paskatinti socialines inovacijas ir užtikrinti judumą visiems, taip pat skatinti naujų dalyvių ir naujų vertės kūrimo formų, pvz., bendradarbiaujamosios ekonomikos, atsiradimą.

Skaitmeninės technologijos ir susiję verslo modeliai kelių transporte teikia didelių galimybių, todėl reikia imtis veiksmų. Nuolatinis ES kelių eismo saugumo didėjimas per pastaruosius dešimt metų sulėtėjo. Kelių transportas vis dar lemia didžiąją transporto sektoriaus išmetamųjų teršalų – tiek šiltnamio efektą sukeliančių dujų, tiek oro teršalų – dalį^{1,2}. Kasdien perpildyti keliai labai brangiai atsieina ES ekonomikai³. Milijonų europiečių darbo vieta tiesiogiai arba netiesiogiai priklauso nuo automobilių ir transporto sektoriaus, todėl labai svarbu sudaryti jam sąlygas išlikti pirmaujančiose pozicijose pasaulyje.

Taigi šis komunikatas yra glaudžiai susijęs su Komisijos politikos prioritetais, visų pirma darbo vietų kūrimo, ekonomikos augimo ir investicijų skatinimo darbotvarkė, bendrąja skaitmenine rinka ir Energetikos sąjungos strategija⁴. 2016 m. liepos mėn. priimtoje Europos mažataršio judumo strategijoje² pabrėžiamas sąveikiųjų, susietųjų ir automatizuotų transporto priemonių potencialas siekiant sumažinti energijos suvartojimą ir transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekį. Europos pramonės skaitmeninimo strategijoje⁵ kalbant apie Europos pramonės konkurencingumą nurodoma, kad sąveikiųjų, susietųjų ir automatizuotų transporto priemonių tema yra be galo svarbi. Tyrimai parodė, kad sąveikiųjų susietųjų ir automatizuotų transporto priemonių naudojimo rinkos potencialas galėtų siekti dešimtis milijardų eurų per metus ir galėtų padėti sukurti šimtus tūkstančių darbo vietų⁶.

¹ Daugiau kaip 70 proc. visų transporto sektoriuje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų, 39 proc. NO_x ir 13 proc. kietųjų dalelių.

² Europos mažataršio judumo strategija, [COM\(2016\) 501 final](#).

³ Apskaičiuota, kad bendros išlaidos dėl spūsčių šiuo metu sudaro 1 proc. BVP ([EK JRC](#), 2012 m.).

⁴ Atsparios energetikos sąjungos ir perspektyvios klimato kaitos politikos pagrindų strategija, [COM\(2015\) 80 final](#), 1 PRIEDAS.

⁵ Europos pramonės skaitmeninimas, [COM\(2016\) 180](#), [SWD\(2016\) 110](#).

⁶ Roland Berger, *autonomous driving, Think:Act*, 2014 m. gruodžio mėn.

AT Kearney, *Roadmap towards Autonomous Driving*, 2015 m. rugsėjo mėn.

KPMG, *Connected and autonomous vehicles - the UK economic opportunity*, 2015 m. kovo mėn.

Strategy&, *Connected car report 2016: Opportunities, risk, and turmoil on the road to autonomous vehicles*, 2016 m. rugsėjo mėn.

Daugeliu atžvilgių šiuolaikinės transporto priemonės jau yra tapusios susietaisiais įrenginiais. Tačiau artimiausioje ateityje jos taip pat tiesiogiai sąveikaus tarpusavyje ir su kelių infrastruktūra. Ši sąveika yra sąveikiųjų intelektinių transporto sistemų (C-ITS) sritis; šios sistemos kelių naudotojams ir eismo valdytojams užtikrins galimybę keistis ir naudotis informacija, kuri anksčiau nebuvo prieinama, ir koordinuoti savo veiksmus. Tikimasi, kad šis sąveikos elementas⁷ – jam sąlygas sudarė skaitmeninis junglumas – labai pagerins kelių eismo saugumą, eismo efektyvumą ir vairavimo patogumą, nes padės vairuotojui priimti tinkamus sprendimus ir prisitaikyti prie eismo situacijos.

Transporto priemonių tarpusavio ryšys ir ryšys su infrastruktūra bei kitais eismo dalyviais yra labai svarbus ir siekiant didinti automatizuotų transporto priemonių saugą bei jas visiškai integruoti į bendrą transporto sistemą. Sąveika, susiejamumas ir automatizavimas yra ne tik viena kitą papildančios technologijos – jos viena kitą stiprina ir ilgainiui visiškai susilies. Sinchronizuotas sunkvežimių vairavimas (angl. *platooning*) (kai sunkvežimiai palaiko ryšį, kad automatiškai ir saugiai važiuotų vienas paskui kitą labai mažai vienas nuo kito nutolę) yra geras pavyzdys: jam kartu būtini junglumas, sąveika ir automatizavimas. Tačiau sąveikos reikės dar labiau, kai būsimos automatizuotos transporto priemonės turės saugiai ir efektyviai važiuoti daug sudėtingesnėse eismo situacijose.

Įvairiose pasaulio šalyse (pvz., JAV, Australijoje, Japonijoje, Korėjos Respublikoje ir Kinijoje) transporte imamas sparčiai diegti skaitmenines technologijas, o kai kuriose šalyse tokios transporto priemonės ir C-ITS paslaugos jau teikiamos rinkoje. G 7 transporto ministrai⁸ ne kartą yra pabrėžę, kad būtina imtis veiksmų. Kelios valstybės narės ėmėsi C-ITS diegimo realiomis sąlygomis veiksmų, kurdamos strategines sąjungas, kaip antai ES sąveikųjų koridorių⁹, jungiantį Roterdamą su Frankfurtu ir Viena, ar Amsterdamo grupę¹⁰. Europos kosmoso strategijoje¹¹ pabrėžiamas būtinumas skatinti kosmoso technologijų integravimą į susietųjų automobilių diegimo strategijas, pasinaudojant visų pirma GALILEO ir EGNOS sistemomis.

2016 m. balandžio mėn. Amsterdamo deklaracijoje¹² Europos transporto ministrai paragino Europos Komisiją parengti Europos strategiją dėl sąveikiųjų, susietųjų ir automatizuotų transporto priemonių. Ne mažiau svarbu yra tai, kad pramonė pareiškė savo ketinimą 2019 m. pradėti plačiu mastu diegti transporto priemones, galinčias veikti su C-ITS¹³. Tačiau norint, kad tai įvyktų, būtina skubiai imtis koordinavimo Europos lygmeniu.

Technologijos sparčiai vystosi, o viešasis ir privatusis sektoriai investuoja dideles sumas į C-ITS technologijų kūrimą ir bandymą, todėl kyla pavojus, kad nesant Europos lygmens

⁷ Sąveika reiškia, kad transporto priemonės įspėja viena kitą apie galimai pavojingas situacijas (pvz., avarinį stabdymą ar eismo spūsties eilės galą) ir keičiasi pranešimais su vietos kelių infrastruktūra (pvz., šviesoforais dėl optimalaus greičio rekomendacijų). Be to, abipusis transporto priemonių tarpusavio ryšys ir ryšys su eismo valdymo centrais suteikia galimybę greičiau aptikti problemas (pvz., eismo spūstis ar apšalą) ir sumažinti jų poveikį greičiau pateikiant eismo dalyviams geresnius patarimus.

⁸ G 7 susitikimas Vokietijoje 2015 m. rugsėjo mėn. [G 7 deklaracija](#) dėl automatizuoto ir susietojo vairavimo.

G 7 susitikimas Japonijoje 2016 m. rugsėjo mėn. [G7 deklaracija](#) dėl kūrimo ir plataus naudojimo pažangios transporto priemonių ir kelių technologijos.

⁹ [Sąveikiųjų ITS koridorius](#) Roterdamas–Frankfurtas prie Maino –Viena.

¹⁰ [Amsterdamo grupė](#) – aljansas, kurį „Car2Car“ ryšių konsorciume organizavo kelių institucijos (Europos mokamų kelių infrastruktūros operatorių aljansas, Europos kelių direktorių konferencija), miestai POLIS (Europos miestų ir regionų tinklo) nariai ir transporto priemonių pramonė.

¹¹ Europos kosmoso strategija, [COM\(2016\) 705](#).

¹² [Amsterdamo deklaracija](#) dėl susietojo ir automatizuoto transporto priemonių vairavimo srities bendradarbiavimo, 2016 m. balandžio 14 d.

¹³ „Car2Car“ ryšių konsorciumo [pranešimai spaudai](#), 2015 m. spalio mėn.

sistemos nebus laiku pasiektas sąveikumas ES mastu. Tai būtų nepalanku Europos pramonei konkurentų atžvilgiu ir uždelstų C-ITS diegimą Europoje, todėl ir daugialypė nauda transporto sektoriui ir apskritai visuomenei būtų gauta vėliau.

Šiame komunikate pristatoma koordinuoto C-ITS diegimo ES strategija, kuria siekiama išvengti vidaus rinkos susiskaidymo C-ITS srityje ir užtikrinti įvairių iniciatyvų sinergiją. Ja sprendžiami svarbiausi klausimai, įskaitant kibernetinio saugumo, duomenų apsaugos (nuo šių abiejų labai priklauso visuomenės pritarimas) ir sąveikos, ir rekomenduojama imtis veiksmų įvairiais lygmenimis, kad būtų pasiektas 2019 m. tikslas. Todėl šis komunikatas yra svarbus žingsnis kuriant ES strategiją dėl sąveikiųjų, susietųjų ir automatizuotų transporto priemonių.

2. EUROPOS VEIKSMAI, BŪTINI SIEKiant SUDARYTI SĄLYGAS DIEGTI SĄVEIKŲJŲ, SUSIETĄJŲ IR AUTOMATIZUOTĄ JUDUMĄ

Šis komunikatas yra intensyvaus darbo su viešojo ir privačiojo sektorių ekspertais rezultatas. Nuo 2014 m. lapkričio mėn. Komisija rūpinosi C-ITS platformos¹⁴ veikla, siekdama nustatyti likusias kliūtis ir pasiūlyti C-ITS diegimo Europoje sprendimų. Pirmuoju C-ITS platformos veiklos etapu parengta ekspertų ataskaita¹⁵, 2016 m. sausio mėn. vieningai patvirtinta platformos dalyvių. Be ekspertų ataskaitos, buvo atlikta ekonominės naudos analizė¹⁶ ir surengtos viešos konsultacijos¹⁷ – taip padėtas pagrindas šiam komunikatui parengti. 2016 m. liepos mėn. prasidėjo antrasis C-ITS platformos veiklos etapas.

ES jau užtikrino galimybę gauti daug finansavimo, skirto sąveikiosioms, susietosioms ir automatizuotoms transporto priemonėms¹⁸. Ilgiau nei 15 metų vykdytais mokslinių tyrimų ir diegimo projektais įrodyta, kad C-ITS paslaugas įgyvendinti įmanoma. Pastaruoju metu pagal programą „Horizontas 2020“ vykdamas intelektinių transporto sistemų mokslinius tyrimus dėmesys sutelkiamas į transporto rūšių integraciją ir jungtis, kuriose naudojamas automatizavimas. Specialus kvietimas teikti automatizuoto kelių transporto projektų pasiūlymus buvo paskelbtas 2016 m. Atsižvelgdama į Strateginę transporto mokslinių tyrimų ir inovacijų darbotvarkę, Komisija rengia gaires dėl susietojo ir automatizuoto transporto, kurių tikslas – nukreipti ir koordinuoti būsimą mokslinių tyrimų ir inovacijų veiklą Europoje. Šį darbą papildė plataus masto diegimo projektai, kuriais siekiama transeuropiniame transporto tinkle 13 šalių¹⁹ sukurti sąveikiąsias sistemas, pasinaudojant ES finansavimo programomis, pavyzdžiui, Europos infrastruktūros tinklų priemone (EITP).

Itin automatizuotų ir susietųjų transporto priemonių politikos klausimais kai kurių valstybių narių valdžios institucijos, NVO ir pramonės suinteresuotieji subjektai bendradarbiauja su atitinkamais Komisijos nariais 2015 m. spalio mėn. įsteigtoje aukšto lygio darbo grupėje „GEAR 2030“, kurioje svarstoma automobilių sektoriaus ateitis. Grupėje „GEAR 2030“ bus remiamasi C-ITS platformos veiklos rezultatais ir tai padės nagrinėti klausimus iš transporto

¹⁴ C-ITS diegimo Europos Sąjungoje platforma (C-ITS platforma, kaip Komisijos ekspertų grupė, pradėjo veiklą 2014 m. lapkričio mėn.) yra veiklos priemonė, kuria naudodamiesi Komisija, valstybių narių viešojo sektoriaus suinteresuotieji subjektai, vietos / regionų valdžios institucijos ir privatieji suinteresuotieji subjektai, kaip antai transporto priemonių gamintojai, įrangos gamintojai, kelių valdytojai, telekomunikacijų operatoriai ir paslaugų teikėjai, palaiko dialogą, keičiasi techninėmis žiniomis ir bendradarbiauja.

¹⁵ [Galutinė C-ITS platformos veiklos ataskaita](#), 2016 m. sausio mėn.

¹⁶ [C-ITS diegimo Europoje tyrimas. Galutinė ataskaita](#), 2016 m. vasario mėn.

¹⁷ [Viešų konsultacijų dėl C-ITS atsakymų analizė](#) (Mobilumo ir transporto GD, konsultacijos vyko 2016 m. birželio–rugsėjo mėn.).

¹⁸ Nuo 2014 m. vien bendro ES finansavimo pagal EITP ir programos „Horizontas 2020“ sąveikiųjų, susietųjų ir automatizuotų transporto priemonių temą skirta daugiau kaip 130 mln. EUR.

¹⁹ AT, BE, CZ, DE, DK, ES, FI, FR, NL, NO, SE, SI, UK.

sistemos perspektyvos. Grupės tikslas – pateikti pirmąsias rekomendacijas iki 2016 m. pabaigos ir galutines rekomendacijas iki 2017 m. vidurio.

Siekiant sukurti susietųjų ir automatizuotų transporto priemonių srities sinergiją, 2015 m. rudenį pradėtas aukšto lygio dialogas, kaip apskritojo stalo diskusijos su telekomunikacijų sektoriaus ir transporto priemonių gamybos pramonės atstovais. Tikimasi, kad šis dialogas padės automobilių sektoriui pasinaudoti skaitmeninių technologijų plėtra, pvz., daiktų internetu, didžiaisiais duomenimis, telekomunikacijų politika ir pramonės skaitmeninimu, ir jau dabar abiejų pramonės sektorių atstovai įsipareigojo sukurti naujus aljansus ir pradėti eksperimentuoti su 5G technologijomis.

Kaip nurodyta 2017 m. Komisijos darbo programoje, Komisija toliau bendradarbiaus reglamentavimo, ekosistemos kūrimo, išteklių naudojimo efektyvumo ir standartizavimo klausimais, siekdama sudaryti sąlygas pristatyti rinkai vis efektyvesnes sąveikiąsias, susietąsias ir automatizuotas transporto priemones.

Norint, kad C-ITS diegimas būtų sėkmingas, būtina remtis šiomis iniciatyvomis ir užtikrinti precedento neturintį daugelio sektorių bendradarbiavimo lygį. Vaidmenys ir pareigos vertės grandinėje tampa neaiškūs, o esamos koncepcijos ima kelti abejonių. Siekiant išvengti galimo atkryčio, pvz., eismo intensyvumo ir taršos didėjimo, būtinas glaudus bendradarbiavimas su vietos valdžios institucijomis, pvz., siekiant integruoti sąveikiąsias, susietąsias ir automatizuotas transporto priemones į tvaraus judumo planavimą ar į sąvoką „judumas kaip paslauga“, apimančią viešąjį transportą ir aktyvaus keliavimo būdus, pvz., ėjimą pėsčiomis ir važiavimą dviračiu. Siekiant užtikrinti platų pritarimą C-ITS technologijoms ir kuo labiau padidinti jų ekonominį ir socialinį poveikį, piliečių dalyvavimas yra nepaprastai svarbus, todėl diegiant C-ITS pagrindinis dėmesys turėtų būti skiriamas vartotojui.

Kuriant skaitmeninę transporto sistemą tenka kalbėti apie horizontaliuosius lygmenis, kertančius įvairias transporto rūšis ir įvairius sektorius, o ne vertikaliąsias sistemas (pvz., transporto, energetikos ar telekomunikacijų). Skirti dėmesį vien infrastruktūros lygmeniui (pvz., keliams ir transporto priemonėms) nebegalima. Skaitmeninės technologijos remiasi ir duomenų lygmeniu, apimančiu ir statinius duomenis, kaip antai skaitmeninius žemėlapius arba eismo taisykles, ir dinامينius duomenis, kaip antai tikrąją eismo informaciją. Šie duomenys naudojami kuriant naujoviškų paslaugų ir prietaikų lygmenį, o tos paslaugos ir prietaikos teikiamos per tinklų lygmenį. Siekiant kuo geriau panaudoti skaitmenines technologijas, būtina kiekviename iš tų lygmenų užtikrinti galimybę patekti į rinką ir sąžiningą konkurenciją, kaip rekomendavo Komisija komunikate dėl interneto platformų²⁰.

3. KAIP PASIEKTI, KAD C-ITS BŪTŲ DIEGAMOS 2019 M.

Remdamasi C-ITS platformos rekomendacijomis²¹, Komisija nustatė problemas, kurios turėtų būti sprendžiamos ES lygmeniu, siekiant užtikrinti, kad C-ITS paslaugos būtų koordinuotai

²⁰ Interneto platformos ir bendroji skaitmeninė rinką. Europos galimybės ir uždaviniai, [COM\(2016\) 288](#).

²¹ C-ITS platformos veiklos galutinėje ataskaitoje nurodytos rekomendacijos:

- bendrai sutartas pirmo būtinumo („Day 1“) C-ITS paslaugų, kurios turi būti įdiegtos visoje ES, sąrašas;
- bendra kibernetinio saugumo vizija, išsamiai aprašyta sutartame patikimumo užtikrinimo modelyje;
- C-ITS naudos visoje Europoje vertinimas, grindžiamas mišriojo ryšio metodu;
- pagrindiniai prieigos prie transporto priemonėse saugomų duomenų principai. Reikia atlikti išsamesnę teisinę ir techninę analizę ir parengti scenarijus remiantis įvairių galimų techninių sprendimų sąnaudų ir naudos vertinimu. Specialaus Komisijos tyrimo rezultatai bus pateikti 2017 m. viduryje;
- išsami privatumo ir duomenų apsaugos analizė, kuri duotų tvirtą pagrindą tolesniam darbui siekiant įgyvendinti naujus reikalavimus pagal naująjį Bendrąjį duomenų apsaugos reglamentą.

diegiamos 2019 m. Tolesniuose skyriuose siūlomi konkretūs kiekvienos problemos sprendimo veiksmai, įskaitant palankių sąlygų sudarymą Europos, valstybių narių, valdžios institucijų ir pramonės lygmenimis.

3.1. C-ITS paslaugų diegimo prioritetai

Paslaugos testinumas, t. y. C-ITS paslaugų prieinamumas galutiniams paslaugų gavėjams visoje ES, yra svarbiausias veiksnys siekiant kuo greičiau įdiegti Europoje C-ITS. Diegiamomis paslaugomis turėtų būti galima nuo pat pradžių naudotis kuo plačiau, tiek infrastruktūros, tiek transporto priemonių atžvilgiu. Todėl šiame komunikate nustatyti prioritetai, kuriais remdamosi valstybės narės ir pramonė koordinuotai diegs C-ITS paslaugas.

Komisijos užsakymu C-ITS platformoje atlikta C-ITS tinkamų paslaugų diegimo kelių transporto sektoriuje valstybėse narėse kaštų ir naudos analizė¹⁶. Tuo tikslu platformoje aptarti diegimo scenarijai, kurie teikia daugiausia vilčių dėl greito ir plataus masto įsisavinimo.

Padaryta išvada, kad pirmo būtinumo C-ITS paslaugų, įdiegtų sąveikumą visoje Europoje užtikrinančiu būdu, bendra nauda 2018–2030 m. iki 3 kartų viršytų kaštus. Tai reiškia, kad kiekvienas euras, investuotas į pirmo būtinumo C-ITS paslaugas, duotų iki trijų eurų naudos. Greitai įdiegus kuo daugiau paslaugų, greičiau atsipirktų sąnaudos ir būtų gauta didesnė bendra nauda, daugiausia dėl tinklo poveikio (tai reiškia, kad dėl lėto pradinio įsisavinimo tas laikotarpis būtų palyginti ilgas, o nauda maža).

Remdamasi šiuo darbu Komisija mano, kad į sąrašą įtrauktos technologinė brandą pasiekusios ir didelę naudą teikiančios C-ITS paslaugos turėtų būti įdiegtos greitai, kad galutiniai vartotojai ir plačioji visuomenė galėtų kuo anksčiau pradėti jomis naudotis. Šis ankstyvo diegimo paslaugų sąrašas nustatytas toliau, kaip *Pirmo būtinumo C-ITS paslaugų sąrašas*.

Antrajame etape būtų diegiamos į *ne pirmo būtinumo („Day 1.5“) C-ITS paslaugų sąrašą* įtrauktos paslaugos. Tai sąrašas paslaugų, kurių išsamios specifikacijos ar standartai diegimui plačiu mastu nuo 2019 m. gali būti ne visiškai parengti, nors laikoma, kad apskritai šios paslaugos yra brandžios.

Viešų konsultacijų respondentai pritarė, kad visos paslaugos (iš abiejų sąrašų) turėtų būti diegiamos ankstyvuojuoju etapu.

Pirmo būtinumo C-ITS paslaugų sąrašas
Pranešimai apie pavojingas vietas: • įspėjimas apie lėtai važiuojančią arba stovinčią transporto priemonę (-es) ir eismą priekyje; • įspėjimas apie kelio darbus; • oro sąlygos; • avarinio stabdymo žibintai; • artėjanti specialioji transporto priemonė; • kiti pavojai. Signalizavimo priemonės: • transporto priemonėje įrengiamos signalizavimo priemonės; • transporto priemonėje įrengiamos greičio ribojimo priemonės; • signalų nepaisymas / sauga sankryžose; • specialiųjų transporto priemonių prašymas duoti pirmumą eismo signalais; • optimalaus greičio patarimas dėl žalio kito šviesoforo signalo;

• transporto priemonės duomenų zondavimas; • spūsties smūgio bangos švelninimas (priskiriama prie Europos telekomunikacijų standartų instituto (ETSI) kategorijos „vietos įspėjimas apie pavojų“).
Ne pirmo būtinumo C-ITS paslaugų sąrašas
• Informacija apie alternatyvių degalų transporto priemonių degalines ir įkrovimo stoteles; • pažeidžiamų kelių eismo dalyvių apsauga; • pakeļės stovėjimo aikštelių valdymas ir informacija; • ne pakeļės stovėjimo aikštelių informacija; • priemiesčio stovėjimo aikštelių (angl. <i>Park & ride</i>) informacija; • susietoji ir sąveikumu grindžiama navigacija į miestą ir iš miesto (pirmo ir paskutinio kilometro, parkavimo, maršruto patarimai, suderinti šviesoforų signalai); • eismo informacija ir pažangus maršruto parinkimas.

Konkretūs veiksmai
• Valstybės narės ir vietos valdžios institucijos, transporto priemonių gamintojai, kelių valdytojai ir ITS pramonė turėtų įdiegti C-ITS ir užtikrinti, kad būtų galima visapusiškai naudotis bent į pirmo būtinumo C-ITS paslaugų sąrašą įtrauktomis paslaugomis. • Komisija padės valstybėms narėms ir pramonei diegti pirmo būtinumo C-ITS paslaugas, visų pirma pasinaudojant Europos infrastruktūros tinklų priemone, Europos struktūriniais ir investicijų fondais ir Europos strateginių investicijų fondu. • Komisija teiks finansavimą ne pirmo būtinumo C-ITS paslaugų ir tolesniems moksliniams tyrimams ir inovacijoms, įskaitant aukštesnio lygio automatizavimo mokslinius tyrimus ir inovacijas, pagal programą „Horizontas 2020“ ir galbūt iš Europos struktūrinių ir investicijų fondų. • Komisija, tęsdama C-ITS platformos veiklą, skatins atnaujinti ne pirmo būtinumo C-ITS paslaugų sąrašą ir būsimų C-ITS paslaugų sąrašus.

3.2. C-ITS ryšių saugumas

Transporto sistemoje diegiant vis daugiau skaitmeninių technologijų, ji gali tapti labiau pažeidžiama kompiuterinių įsilaužimų ir kibernetinių išpuolių atžvilgiu. Todėl itin svarbu užtikrinti C-ITS ryšių kibernetinį saugumą, o tam reikia imtis veiksmų Europos lygmeniu. Nesant aiškių Sąjungos lygmeniu nustatytų taisyklių, C-ITS diegimas Europos Sąjungoje būtų uždelstas, nes investuotojai laukia bendro požiūrio į vidaus rinką. Be to, dėl saugumo sprendimų susiskaidymo kiltų pavojus, kad nebus užtikrinamas sąveikumas ir galutinių naudotojų sauga.

Todėl Komisija mano, kad būtina parengti bendrą C-ITS diegimo Europoje saugumo ir sertifikavimo politiką²². Šią nuomonę patvirtina C-ITS platformos rekomendacijos ir viešos konsultacijos. Šios politikos rengimas priklauso nuo politinės paramos nuosekliam ir plačiai pripažįstamam sąveikųjų ir susietųjų transporto priemonių ir susijusių viešosios infrastruktūros elementų saugumo sprendimui Europoje.

²² Bendros saugumo ir sertifikavimo politikos dokumentuose, pvz., būtų apibrėžtas Europos C-ITS patikimumo užtikrinimo modelis, grindžiamas viešojo rakto infrastruktūra. Juose, be kita ko, būtų nustatyti C-ITS paslaugų, grindžiamų IETF RFC 3647 dokumente nurodytomis struktūromis, viešųjų raktų sertifikatų valdymo teisiniai, organizaciniai ir techniniai reikalavimai.

Siekiant sukurti ir įdiegti viešojo rakto infrastruktūros technologiją²³ grindžiamą visos ES transporto priemonių ir viešosios infrastruktūros elementų saugumo sistemą, įskaitant atitikties vertinimo procesą, reikia visų suinteresuotųjų subjektų dalyvavimo. Todėl pagrindinis uždavinys bus sukurti būtiną valdymo sistemą ES, valstybių narių ir pramonės lygmenimis, įtraukiant visas pagrindines suinteresuotąsias šalis, įskaitant valdžios institucijas (pvz., transporto ministerijas, atsakingas nacionalines saugumo asociacijas), kelių valdytojus, transporto priemonių gamintojus, C-ITS paslaugų teikėjus ir vežėjus. Parengus bendrą C-ITS diegimo ir naudojimo Europoje saugumo sprendimą bus padėtas pagrindas didesniai saugumui aukštesniuose automatizavimo lygmenyse (įskaitant transporto priemonių tarpusavio bei transporto priemonių ir infrastruktūros objektų ryšį).

Konkretūs veiksmai

- Komisija bendradarbiaus su visais atitinkamais suinteresuotaisiais C-ITS srities subjektais, kad nukreiptų bendros C-ITS diegimo ir naudojimo Europoje saugumo ir sertifikavimo politikos rengimą tinkama linkme. 2017 m. ji paskelbs Europos C-ITS saugumo ir sertifikavimo politikos gaires.
- Rengiant šią bendrą saugumo politiką turėtų dalyvauti visi C-ITS diegimo iniciatoriai. Jie turėtų įsipareigoti nuo pat pradžių įgyvendinti perspektyvias C-ITS paslaugas Europoje.
- Komisija išanalizuos Europos C-ITS patikimumo užtikrinimo modelio vaidmenį ir pareigas ir ar tam tikras veiklos ir valdymo funkcijas turėtų perimti Komisija (kaip, pavyzdžiui, išmaniojo tachografo²⁴ atveju).

3.3. Privatumo ir duomenų apsaugos priemonės

Asmens duomenų ir privatumo apsauga yra lemiamas sėkmingo sąveikiųjų, susietųjų ir automatizuotų transporto priemonių diegimo veiksnys. Naudotojai turi būti užtikrinti, kad asmens duomenys yra ne prekė, ir žinoti, kad jie gali veiksmingai kontroliuoti, kaip ir kokiais tikslais naudojami jų duomenys.

Iš transporto priemonių C-ITS perduodami duomenys iš esmės turėtų būti laikomi asmens duomenimis, nes jie bus siejami su nustatytos arba nustatomos tapatybės fiziniu asmeniu. Todėl diegiant C-ITS būtina laikytis galiojančių pagrindinių duomenų apsaugos teisės aktų²⁵. Šiose taisyklėse nustatyta, kad tokių duomenų tvarkymas yra teisėtas tik tada, jei jis grindžiamas viena iš jose nurodytų priežasčių, pvz., naudotojų sutikimu.

Rengiant pagrindinį C-ITS sistemos išdėstymą ir projektuojant sistemą labai svarbu vadovautis pritaikytosios ir standartizuotosios duomenų apsaugos principais ir atlikti duomenų apsaugos poveikio vertinimus, ypač taikomos ryšių apsaugos sistemos atžvilgiu. Per viešas konsultacijas gauti atsakymai rodo, kad, kai laikomasi šių sąlygų, galutinių naudotojų noras duoti sutikimą perduoti duomenis nėra kliūtis, ypač kai duomenys turi būti naudojami kelių eismo saugai didinti ar eismo valdymui gerinti.

²³ Šiame kontekste viešojo rakto infrastruktūra – tai programinės įrangos, asimetrinio šifravimo technologijų, procesų ir paslaugų derinys, kuriuo sudaromos sąlygos organizuoti saugius C-ITS ryšius.

²⁴ Skaitmeninis tachografas registruoja profesionalių vairuotojų veiklą (poilsio ir vairavimo trukmę). Jis teikia patikimą informaciją ES reikalavimų vykdymo užtikrintojams, tikrinantiems, ar laikomasi Reglamento (EB) Nr. 561/2006: <https://dtt.jrc.ec.europa.eu/>. Nauja skaitmeninio tachografo versija (išmanusis tachografas) apibrėžta Reglamente (EB) Nr. 165/2014.

²⁵ Direktyva 95/46/EB taikoma iki 2018 m. gegužės 24 d. Ji panaikinta Bendrojo duomenų apsaugos reglamentu (Reglamentas (ES) 2016/679), kuris bus taikomas nuo 2018 m. gegužės 25 d. 2002 m. liepos 12 d. Direktyva 2002/58/EB dėl asmens duomenų tvarkymo ir privatumo apsaugos elektroninių ryšių sektoriuje šiuo metu nagrinėjama pagal Komisijos programą REFIT.

Konkretūs veiksmai

- C-ITS paslaugų teikėjai galutiniams naudotojams turėtų pateikti skaidrias nuostatas ir sąlygas aiškia ir paprasta kalba, suprantama ir lengvai prieinama forma, kad pastarieji galėtų duoti sutikimą tvarkyti savo asmens duomenis.
- 2018 m. Komisija paskelbs pirmąsias gaires dėl pritaikytosios ir standartizuotosios duomenų apsaugos, skirtas būtent C-ITS.
- C-ITS diegimo iniciatoriai turėtų:
 - rengti informavimo kampanijas, kad būtų įgytas reikalingas galutinių naudotojų pasitikėjimas ir pasiektas visuomenės pritarimas;
 - parodyti, kaip naudojant asmens duomenis galima pagerinti saugą ir transporto sistemos efektyvumą, kartu užtikrinant atitiktį duomenų apsaugos ir privatumo taisyklėms;
 - konsultuotis su ES duomenų apsaugos institucijomis, kad būtų parengtas sektoriaus duomenų apsaugos poveikio vertinimo šablonas, naudotinas pristatant naujas C-ITS paslaugas.

3.4. Ryšių technologijos ir dažniai

C-ITS pranešimai bus perduodami įvairių paslaugų tikslais, įvairiose transporto situacijose ir įvairiems dalyviams. Apskritai vairuotojams nėra svarbu, kokia ryšio technologija naudojama C-ITS pranešimams perduoti, bet jie vis dažniau tikisi gauti visą informaciją apie eismą ir saugos sąlygas be pertrūkių visoje Europoje. Tai pasiekti galima tik taikant mišriojo ryšio metodą, t. y. sujungiant viena kitą papildančias ryšių technologijas.

Siekiant užtikrinti transporto priemonės suderinamumą su visomis C-ITS paslaugomis, joje turi būti įrengtas visas mišriojo ryšio priemonių rinkinys²⁶. Infrastruktūros ryšio technologijų pasirinkimas priklausys nuo vietos, paslaugos pobūdžio ir išlaidų efektyvumo. C-ITS pranešimai neturėtų priklausyti nuo naudojamos ryšio technologijos, taigi tikti bet kuriai naudojamai technologijai, o tai padėtų į mišriojo ryšio technologijų derinį lengviau įdiegti ir būsimas technologijas (pvz., 5G²⁷ ir palydovinio ryšio¹¹).

Šiuo metu perspektyviausias mišriojo ryšio priemonių rinkinys yra ETSI ITS-G5 ir esamų judriojo ryšio tinklų derinys. Jis geriausiai tinka norint įdiegti visas pirmo būtinumo C-ITS paslaugas. Jame dera trumpa ETSI ITS-G5 delsa, būtina su sauga susijusiems C-ITS pranešimams, kuriems itin svarbus laiko aspektas, ir plati geografinė aprėptis bei didelių naudotojų grupių pasiekiamumas koriniais tinklais.

2008 m. Komisija nustatė konkrečią dažnių juostą su sauga susijusioms prietaikoms²⁸. Iš pradžių diegiamas transporto priemonių tarpusavio bei transporto priemonių ir infrastruktūros ryšys bus grindžiamas jau esamomis technologijomis, kurioms naudojama ši juosta, ir, kai tinkama, nenutrūkstamai veiks kartu su 5G ryšiu pagal papildomumo principą. Siekiant užtikrinti esamų ir būsimų su sauga susijusių prietaikų apsaugą nuo žalingųjų trukdžių, būtina užtikrinti sambūvį su prietaikomis, kurioms naudojamos gretimos juostos arba kurių spektro poreikiai yra tokie patys. Būtina nustatyti ir įgyvendinti tinkamus trukdžių mažinimo būdus (pvz., užtikrinant sambūvį su kelių rinkliavos sistemomis) ir nuodugniai įvertinti spektro paskyrimą (pvz., siūlomą vietiniams radijo ryšio tinklams skirtos juostos išplėtimą į šią dažnių juostą).

²⁶ Laikantis Radijo įrenginių direktyvos (Direktyva [2014/53/ES](#)) nuostatų.

²⁷ [COM\(2016\) 588](#) „Europos 5G veiksmų planas“ ir pridėtas Komisijos tarnybų darbinis dokumentas [SWD\(2016\) 306](#).

²⁸ [Sprendimas 2008/671/EB](#).

Viešų konsultacijų respondentai plačiai pritarė mišriojo ryšio metodui. Mažiau kaip 5 proc. nepritarė tam, kad pradinis diegimas būtų grindžiamas ETSI ITS-G5, ir didžioji dauguma mano, kad 5G vaidmuo yra svarbus ilguoju laikotarpiu.

Konkretūs veiksmai

- Kelių valdytojai, paslaugų teikėjai, transporto priemonių ir radijo įrangos gamintojai ir kiti pramonės atstovai turėtų nusistatyti mišriojo ryšio viešųjų pirkimų ir serijinės gamybos strategiją, kad būtų lengviau įgyvendinti visą pirmo būtinumo C-ITS paslaugų sąrašą.
- Telekomunikacijų operatoriai, remiantys C-ITS paslaugas, turėtų tinkamai valdyti tinklo apkrovą su sauga susijusioms C-ITS paslaugoms.
- Komisija išlaikys ETSI ITS-G5 naudojamo spektro paskyrimą su sauga susijusioms ITS paslaugoms ir remis šios dažnių juostos apsaugos nuo žalingųjų trukdžių priemonės Europos ir tarptautiniu lygmenimis (JT Tarptautinėje telekomunikacijų sąjungoje ir Europos pašto ir telekomunikacijų administracijų konferencijoje).
- C-ITS diegimo iniciatoriai turėtų įgyvendinti tinkamus trukdžių mažinimo būdus, kad užtikrintų sambūvį pagal ETSI standartus ir procedūras.

3.5. Sąveikumas visais lygmenimis

Integruota transporto sistema grindžiama jos sudedamųjų dalių sąveikumu. Tai reiškia, kad sistemos turi gebėti sąveikauti tarpusavyje, per valstybių sienas ir su kitų transporto rūšių sistemomis visais lygmenimis: infrastruktūros, duomenų, paslaugų, taikomųjų programų ir tinklų. Nors būtina imtis standartizavimo veiksmų, vien jų nepakanka sąveikumui užtikrinti. Todėl būtina nustatyti bendrai sutartas diegimo visoje ES specifikacijas. Tai apima ir užtikrinimą, kad taikomi ES standartai²⁹ būtų suprantami ir nuosekliai taikomi.

Tuo tikslu C-ITS diegimo iniciatoriai ES turėtų nustatyti ir paskelbti techninius C-ITS ryšio profilius, būtinus pirmo būtinumo C-ITS paslaugų sąveikumui užtikrinti. Jie taip pat turėtų parengti šių profilių sąveikumo patikrinimo bandymų procedūras. Suteikiant abipusę prieigą prie ryšio profilių bus užtikrintas dalijimasis geriausia praktika ir patirtimi, įgyta realiomis naudojimo sąlygomis. Tai padėtų užtikrinti, kad profiliai laipsniškai supanašėtų ir taip būtų sudarytos sąveikumo visoje ES sąlygos. Tikslas – remiantis bendrais ryšio profiliais sudaryti sąlygas Europoje sukurti bendrąją C-ITS paslaugų rinką, tačiau palikti galimybę teikti ir būsimas naujoviškas paslaugas.

2016 m. valstybės narės ir Komisija pradėjo platformos „C-Roads“ iniciatyvą³⁰, kad susietų įvairią C-ITS diegimo veiklą, kartu parengtų ir bendrai naudotų technines specifikacijas ir patikrintų sąveikumą bandymais įvairiose vietose. „C-Roads“ iš pradžių sukurta ES bendrai finansuojamoms C-ITS diegimo iniciatyvoms, tačiau dabar sąveikumui bandyti ja gali naudotis visų rūšių diegimo veiklos vykdytojai.

Konkretūs veiksmai

- Komisija visapusiškai pasinaudos platforma „C-Roads“ kaip mechanizmu C-ITS diegimui koordinuoti veiklos lygmeniu.
- Bandymų ir patvirtinimo tikslais valstybės narės turėtų prisijungti prie platformos „C-

²⁹ M/453 (2009). CEN, CENELEC ir ETSI skirtas įgaliojimas dėl standartizavimo informacinių ir ryšių technologijų srityje siekiant paremti bendradarbiavimu grindžiamą intelektinių transporto sistemų sąveikumą Europos Bendrijoje;

M/284, 329, 358 ir 363 pagal RTTED (1999/5/EB), dabar konsoliduoti kaip M/536 pagal RED.

³⁰ Platforma „C-Roads“ bendrai finansuojama iš Europos infrastruktūros tinklų priemonės (EITP).

Roads“, kad būtų užtikrintas pirmo būtinumo C-ITS paslaugų sąveikumas visoje ES.

- C-ITS diegimo iniciatoriai turėtų užbaigti savo C-ITS ryšio profilius ir paskelbti juos kartu su taikomais bandymo ir patvirtinimo standartais.
- Platforma „C-Roads“, remdamasi bendrais ryšio profiliais, per vienus metus nuo projekto įgyvendinimo pradžios turėtų pradėti rengti sistemos bandymus ir suteikti visą prieigą prie šių ryšio profilių trečiosioms šalims ir pramonės subjektams, kurie turėtų pasinaudoti šiomis patvirtinimo galimybėmis.

3.6. Atitikties vertinimas

Norint įdiegti nenutrūkstamas pirmo būtinumo C-ITS paslaugas reikia turėti veiksmingą atitikties vertinimo sistemą, kurią taikant būtų galima patikrinti, ar paslaugos atitinka visoje ES taikomus sistemos reikalavimus. Ypač kalbant apie su kelių eismo sauga susijusias prietaikas, visuomenė labai suinteresuota, kad tokia sistema būtų parengta pagrindiniams C-ITS tinklo elementams, kaip antai saugumui, privatumui ar sąveikumui, siekiant užtikrinti, kad vairuotojai būtų nuosekliai įspėjami įvairiose eismo aplinkose visoje ES.

Pirmas žingsnis siekiant sukurti tokią sistemą bus nustatyti bendrus minimalius pirmo būtinumo C-ITS paslaugų diegimo reikalavimus, patvirtintus visų atitinkamų suinteresuotųjų subjektų. Tuo remiantis bus galima bendrai parengti visavertį pirmo būtinumo C-ITS paslaugų atitikties vertinimo procesą. Tai taip pat būtina sąlyga norint pristatyti naujas paslaugas (pvz., vėlesnes („Day 2“) arba išplėsti esamas paslaugas į naujas sritis (pvz., visiškai automatizuotas transporto priemonės ir jų ryšius). Svarbus visos būsimos įgyvendinimo veiklos pagrindinis principas tas, kad paslaugos, tiek infrastruktūroje, tiek transporto priemonėse, turi būti suderinamos su visu pirmo būtinumo C-ITS paslaugų sąrašu.

Konkretūs veiksmai

- C-ITS diegimo iniciatoriai turėtų padėti nustatyti ir paskelbti pirmo būtinumo C-ITS paslaugų atitikties vertinimo procesą ir taip užtikrinti, kad trečiosios šalys turėtų visas galimybes juo pasinaudoti.
- Komisija diegimo iniciatoriams padės rengti visavertį bendrą pagrindinių elementų atitikties vertinimo procesą, siekdama užtikrinti C-ITS paslaugų tęstinumą ir atsižvelgti į galimą paslaugų išplėtimą.

3.7. Teisinė sistema

Jei ES nori įdiegti pirmo būtinumo C-ITS paslaugas 2019 m., investicijų ir reglamentavimo sistemos turi supanašėti visoje Europoje. Sparti technologinė plėtra ir sprendžiamų problemų sudėtingumas reiškia, kad reikia tinkamo teisinio pagrindo. Komisija mano, kad šią sistemą reikėtų plėtoti mokantis iš patirties, panaudojant grįžtamąją informaciją iš C-ITS diegimo iniciatyvų ir C-ITS platformos ir jų sąveikos.

Per šį procesą, glaudžiai bendradarbiaudama su visomis suinteresuotosiomis šalimis, Komisija apsvarstys galimybę panaudoti Intelektinių transporto sistemų direktyvą (Direktyva 2010/40/ES³¹). Taip pat gali būti apsvarstyta galimybė naudoti, pvz., atitikties vertinimo

³¹ Remiantis Direktyva 2010/40/ES būtų galima ES lygmeniu priimti nuoseklių taisyklių rinkinį ir taip sukurti bendrąją sąveikiųjų, susietųjų ir automatizuotų transporto priemonių rinką. Direktyvos 2 straipsnyje nustatytos prioritetinės specifikacijų ir standartų rengimo ir taikymo sritys, įskaitant transporto priemonių susiejimą su transporto infrastruktūra. Veiksmai, kurių reikia imtis šioje prioritetinėje srityje, išsamiau aprašyti šios direktyvos 1 priede ir apima, be kita ko, nustatymą priemonių, būtinų siekiant integruoti įvairias ITS prietaikas į transporto priemonėje įdiegtą atvirąją platformą ir toliau kurti ir diegti sąveikiąsias (transporto priemonių tarpusavio, transporto priemonių ir infrastruktūros, infrastruktūrų tarpusavio) sistemas. Tos pačios direktyvos 6

procesams, kitas teisinės priemonės. Viešos konsultacijos parodė, kad 70 proc. respondentų palankiai vertina ir su transporto priemonėse montuojama ryšių įranga, ir su atrinktų C-ITS paslaugų diegimu susijusius Komisijos paramos veiksmus.

Konkretūs veiksmai

Komisija apsvaistys galimybę prireikus pasinaudoti savo įgaliojimais pagal ITS direktyvą iki 2018 m. priimti deleguotąjį (-uosius) aktą (-us) dėl:

- C-ITS paslaugų tęstinumo užtikrinimo;
- taisyklių, kuriomis užtikrinamas C-ITS ryšių saugumas, nustatymo;
- Bendrojo duomenų apsaugos reglamento praktinio įgyvendinimo C-ITS srityje užtikrinimo;
- perspektyvaus mišriojo ryšio metodo užtikrinimo;
- sąveikumo taisyklių nustatymo;
- atitikties vertinimo procesų taisyklių nustatymo.

3.8. Tarptautinis bendradarbiavimas

Tarptautinis bendradarbiavimas sąveikiųjų, susietųjų ir automatizuotų transporto priemonių srityje yra būtinas, nes rinkos vystosi visame pasaulyje. Viešosios valdžios institucijos suinteresuotos mokytis vienos iš kitų ir užtikrinti, kad naujos technologijos būtų greitai diegiamos. Pramonė taip pat labai suinteresuota bendradarbiauti tarptautiniu mastu, nes kurdama įrangą, paslaugas ir verslo modelius ji ieško pasaulinių rinkų.

ES jau gavo naudos iš bendradarbiavimo su Australija, Japonija, Singapūru ir JAV mokslinių tyrimų, saugumo ir standartų derinimo srityse. ES turėtų toliau bendradarbiauti su tarptautiniais partneriais, kad galėtų ir toliau pasinaudoti jų patirtimi, ypač įgyta iš didelio masto diegimo iniciatyvų.

Bendradarbiavimas turėtų apimti tarptautinio standartizavimo skatinimą (pvz., transporto priemonių reglamentavimą ir eismo taisyklės Jungtinių Tautų Europos ekonominėje komisijoje), asmenų privatumo ir jų asmens duomenų apsaugą ir kibernetinį saugumą, teisinių aspektų sprendimą ir sąlygų koordinuoti mokslinius tyrimus sudarymą.

G 7 taip pat tapo svarbia politikos koordinavimo ir konvergencijos tarptautiniu lygmeniu arena. Neseniai G 7 transporto ministrai susitarė dėl dviejų deklaracijų remti saugų ir veiksmingą sąveikiųjų, susietųjų ir automatizuotų transporto priemonių technologijų greitą komercializavimą.

Konkretūs veiksmai

Komisija:

- toliau skatins C-ITS plėtros ir diegimo veiklos konvergenciją ir koordinavimą bendradarbiaujant su tarptautiniais partneriais ir iniciatoriais;
- toliau skatins poruoti programos „Horizontas 2020“ ITS srities mokslinių tyrimų ir naujovių projektus su panašiais projektais trečiosiose šalyse.

straipsnyje Komisija įgaliojama priimti specifikacijas, kad būtų užtikrintas suderinamumas, sąveikumas ir tęstinumas, kai ITS diegiamos ir naudojamos vykdant kitus veiksmus, kurių reikia imtis 2 straipsnyje nustatytoje prioritetinėse srityse. Tos specifikacijos turėtų būti priimtos deleguotuoju aktu. Be to, Komisija galėtų pasinaudoti III prioritetinėje srityje, susijusioje su ITS kelių saugos ir saugumo prietaikomis, jai suteiktomis galiomis, išsamiau aprašytais ITS direktyvos I priedo 4 punkte. Komisija rengia įgaliojimų priimti deleguotuosius aktus pagal Direktyvą 2010/40/ES termino pratęsimą.

4. IŠVADA

Norint koordinuotai ir greitai įdiegti sąveikiąsias, susietąsias ir automatizuotas transporto priemones kelių transporte, būtina skubiai imtis ES lygmens veiksmų. Sėkmingai įdiegus tokias transporto priemones būtų svariai prisidėta prie kelių eismo saugumo ir kelių transporto efektyvumo didinimo ir ES pramonės konkurencingumo užtikrinimo.

Šis komunikatas yra svarbus Komisijos žingsnis kuriant Europos sąveikiųjų, susietųjų ir automatizuotų transporto priemonių diegimo, kaip raginama Amsterdamo deklaracijoje, strategiją. Kartu su kitomis kelių transporto iniciatyvomis, kurias Komisija ketina priimti 2017 m., šis komunikatas turėtų padėti formuoti būsimą ES kelių transporto sistemą ir įveikti pagrindinius sunkumus, su kuriais ji susiduria šiandien. Jau nustatyta, kokių reikia imtis veiksmų šiam tikslui pasiekti ir koks turėtų būti tvarkaraštis, o tiems veiksams įgyvendinti reikia visų susijusių subjektų bendrų pastangų.

Komisija sieks užtikrinti jau įgyvendinamų ir būsimų iniciatyvų sinergiją ir darną ir remti Sąjungos, kaip sąveikiųjų, susietųjų ir automatizuotų transporto priemonių srities lyderės, poziciją. Ji ragina visas susijusias šalis, ypač valstybes nares ir pramonę, paremti šiame komunikate pristatytą požiūrį ir bendradarbiauti visais lygmenimis ir visuose sektoriuose, kad 2019 m. būtų sėkmingai pradėtos diegti sąveikiosios intelektinės transporto sistemos.