

**Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Komisijos komunikato Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos sąveikiųjų intelektinių transporto sistemų strategija – svarbus žingsnis į sąveikųjį, susietąjį ir automatizuotą judumą“**

(COM(2016) 766 final)

(2017/C 288/12)

Pranešėjas: **Stefan BACK**

Konsultavimasis	Europos Komisija, 2017 1 27
Teisinis pagrindas	Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 304 straipsnis
Atsakingas skyrius	Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius
Priimta skyriuje	2017 5 16
Priimta plenarinėje sesijoje	2017 5 31
Plenarinė sesija Nr.	526
Balsavimo rezultatai	150/0/0
(už/prieš/susilaikė)	

## 1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 EESRK palankiai vertina Komisijos komunikatą dėl Europos sąveikiųjų intelektinių transporto sistemų strategijos [COM(2016) 766] (toliau – strategija) ir jos plataus užmojo tikslą 2019 m. įgyvendinti pirmąjį paslaugų rinkinį (pirmo būtinumo paslaugos), o vėliau parengti antrąjį paslaugų rinkinį (ne pirmo būtinumo paslaugos).

1.2 EESRK atkreipia dėmesį į galimą didelę strategijos įgyvendinimo naudą, įskaitant veiksmingesnį keleivių ir krovinių vežimą, taip pat naudą transeuropiniam transporto tinklui, didesnę energijos vartojimo efektyvumą, mažesnę taršą ir mažesnę nelaimingų atsitikimų kelių transporto srityje riziką. Ši strategija yra svarbus žingsnis siekiant sukurti sąveikąją intelektinę transporto sistemą (C-ITS) ir galiausiai įdiegti automatizuotą judumą. EESRK pritaria šiam projektui ir nurodo, kad, norint įgyvendinti skaitmeninio transporto sistemas, įskaitant infrastruktūrą, transporto priemones ir inovatyvias paslaugas, reikalingas aktyvus įvairių sektorių, pavyzdžiui, transporto, energetikos ir telekomunikacijų, bendradarbiavimas.

1.3 EESRK palankiai vertina pirmo ir ne pirmo būtinumo paslaugų pridėtinę vertę judumui, visų pirma keleivių ir krovinių vežimo ir paskirstymo sistemoms, ir atkreipia dėmesį į keletą Europos aglomeracijose, kurioms netaikoma ši strategija, vykdomų bandomųjų projektų, apimančių automatinių keleivinio transporto priemonių bandymą. Be to, šiomis aplinkybėmis EESRK pažymi, kad strategijoje daug reikšmės teikiama pastangoms išvengti atkryčio, pavyzdžiui, eismo intensyvumo ir taršos didėjimo, taikant priemones sąveikiosioms, susietosioms ir automatizuotoms transporto priemonėms integruoti į darnaus judumo ir logistikos planavimą ir viešojo transporto propagavimą.

1.4 EESRK taip pat pažymi, kad daromas teigiamas poveikis IT įgūdžių lygiui, naujų įgūdžių įgijimui ir didesniai ES duomenų, automobilių ir transporto pramonės konkurencingumui, visų pirma žvelgiant iš ilgalaikės perspektyvos.

1.5 EESRK atkreipia dėmesį į privatumo ir duomenų apsaugos svarbą; šis klausimas jau aptartas jo nuomonėje dėl ITS direktyvos <sup>(1)</sup>. Komitetas pabrėžia, kad C-ITS duomenis reikėtų naudoti tik C-ITS tikslais ir jų nederėtų saugoti ar naudoti kitais tikslais, išskyrus atvejus, kai gaunamas vartotojo sutikimas. EESRK mano, kad, siekiant kurti pasitikėjimą sistema ir laikytis ES teisės aktų, įskaitant ES Pagrindinių teisių chartijos <sup>(2)</sup> 8 straipsnį, itin svarbu aiškiai nustatyti teisiškai privalomas nuostatas.

1.6 EESRK pabrėžia bendrų standartų ir tarpvalstybinio sąveikumo svarbą įgyvendinant vidaus skaitmeninę rinką ir užtikrinant veiksmingą tarpvalstybinį transportą.

1.7 EESRK pabrėžia, jog svarbu, kad įgyvendinant strategiją būtų palikta galimybė imtis konkrečių vietos ir (arba) įmonių sprendimų, kai tokie sprendimai suteikia pridėtinės vertės, netgi nepaisant, jei tai tinkamai pagrįsta ir proporcinga, bendro sąveikumo ir viešinio reikalavimų užtikrinimo. Be to, standartizavimo ir skaidrumo reikalavimai neturėtų būti įgyvendinami kliudant inovacijoms.

1.8 EESRK atkreipia dėmesį į aukštų saugumo standartų svarbą užkertant kelią išlaužimams ir kibernetiniams išpuoliams, užtikrinant aukštus duomenų apsaugos standartus ir veiksmingą atitikties vertinimą. Dėl tų pačių priežasčių konkrečius saugumo sprendimus neretai reikės laikyti paslaptje.

1.9 Strategijos įgyvendinimas gali būti itin sudėtingas procesas, kuriame pasirinktam koordinavimo metodui reikės nuolatinės Komisijos komunikacijos, stebėsenos ir tolesnės susijusios veiklos. Sėkmingam įgyvendinimui lemiamos reikšmės gali turėti įgyvendinimo proceso partnerių ir plačiosios visuomenės, įskaitant vartotojus, pasitikėjimo kūrimas. Šiomis aplinkybėmis EESRK atkreipia dėmesį į neįgalųjų teisę į integraciją, kaip nustatyta 2006 m. Jungtinių Tautų neįgalųjų teisių konvencijoje. EESRK primena, kad dėl savo ryšių su pilietine visuomene jis galėtų būti naudingas partneris užmezgant dialogą dėl įgyvendinimo.

1.10 Kalbant apie strategijoje nurodytas teisėkūros priemones, EESRK pabrėžia, jog svarbu nebūti pernelyg griežtiems. Taigi sąveikumas ir bendri standartai savaime neturėtų būti tikslas; jie turėtų būtų taikomi tik konkrečiu tikslu, kuris suteikia pridėtinės vertės, ir nekluduoja inovacijoms bei poreikiui spręsti konkrečias problemas vietos ar įmonių lygmeniu.

1.11 Strategijoje narinėjamas pirmasis C-ITS įgyvendinimo etapas daro palyginti nedidelį poveikį užimtumui ir darbo sąlygoms (pirmo ir ne pirmo būtinumo paslaugoms). Po jo veikiausiai bus diegiamos automatizuotos transporto priemonės ir daromas didesnis poveikis darbo jėgai. Dėl šios priežasties ir siekiant sukurti abipusio pasitikėjimo atmosferą, EESRK mano, kad socialinį dialogą vertėtų pradėti ankstyvame etape, kad būtų sprendžiami galimi klausimai, susiję su užimtumu ir darbo sąlygomis.

1.12 EESRK pabrėžia, jog labai svarbu kuo greičiau pereiti prie kito C-ITS įgyvendinimo etapo, t. y. sukurti sistemas, apimančias transporto priemonių tarpusavio ryšį ir eismo valdymą. Automobilių pramonę turinčiose valstybėse narėse aktyviai vykdomi bandymo projektai ir planuojama teisėkūra, todėl, EESRK nuomone, laikas yra itin svarbus, jei ES nori atlikti reikšmingą vaidmenį skatinant europines pastangas.

1.13 2016 m. spalio mėn. sukurtos platformos C-ROADS paskirtis – atlikti svarbų vaidmenį įgyvendinant strategiją. Kol kas prie jos prisijungė dar ne visos valstybės narės. EESRK manymu, labai svarbu, kad prie jos prisijungtų visos valstybės narės.

1.14 EESRK palankiai vertina Komisijos pasiryžimą įgyvendinimui teikti finansinę paramą. Šiomis aplinkybėmis EESRK taip pat atkreipia dėmesį į poreikį suteikti pakankamai laisvės įgyvendinimo priemones planuoti įmonių lygmeniu, be kita ko, atsižvelgiant į finansinius apribojimus vežimo keliais sektoriuje.

1.15 EESRK apgailestauja, kad laiko požiūriu nėra aiškiai suplanuotos ne pirmo būtinumo ir tolesnės paslaugos. EESRK taip pat apgailestauja, kad nenumatytas poveikio vertinimas. C-ITS platformos veiklos ataskaitų teikimo sistemoje yra keletas elementų, kurie suteikia galimybę įvertinti tam tikrus strategijos aspektus, tačiau, EESRK nuomone, to nepakanka.

<sup>(1)</sup> Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/40/ES (OL L 207, 2010 8 6, p. 1) ir OL C 277, 2009 11 17, p. 85.

<sup>(2)</sup> OL L 281, 1995 11 23, p. 31, OL L 119, 2016 5 4, p. 1 ir OL C 229, 2012 7 31, p. 90.

## 2. Nuomonės rengimo aplinkybės

2.1 Komisijos komunikatas dėl Europos sąveikiųjų intelektinių transporto sistemų strategijos (C-ITS) [COM(2016) 766] (toliau – strategija) yra glaudžiai susijęs su Komisijos politiniais prioritetais, visų pirma Darbo vietų kūrimo, ekonomikos augimo ir investicijų skatinimo darbotvorke, Skaitmenine bendrąja rinka ir Energetikos sąjungos strategija. Jis yra vadinamojo „žiemos dokumentų rinkinio“, apimančio daugiausia pasiūlymus dėl elektros energijos vidaus rinkos, energijos vartojimo efektyvumo ir iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintų degalų.

2.2 Strategijoje energetikos klausimai tiesiogiai nesprenžiami. Joje visų pirma nagrinėjami vystymo, praktiniai ir teisiniai sąveikiųjų transporto sistemų kūrimo aspektai, įskaitant susietuosius automobilius ir (arba) automatizuotas transporto priemones ir infrastruktūrą. Be to, ji yra susijusi su skaitmeninės vidaus rinkos ir Europos mažataršio judumo strategijos įgyvendinimu.

2.3 Strategijoje pabrėžiamas C-ITS vystymo potencialas siekiant didinti didelių rinkos ir darbo vietų kūrimo galimybių turinčios Europos pramonės konkurencingumą. ES lygmens veiksnių pridėtinė vertė kuriama dėl didesnių apimčių bendrais standartais besivadovaujančiose didesnėse rinkose. C-ITS diegimas yra pirmasis žingsnis kuriant automatizuotas transporto priemones. C-ITS paslaugos turi būti grindžiamos bendrais standartais ir įgyvendinamos iki 2019 m. ir vėliau. Jos yra pagrįstos transporto priemonių tarpusavio bei transporto priemonių ir infrastruktūros ryšiu. Joms nereikalingas vairuotojas.

2.4 Strategijoje apibrėžiama keletas C-ITS paslaugų, kurias galima įdiegti vienu metu (pirmo būtinumo C-ITS paslaugų sąrašas), ir kitos paslaugos, kurios būtų diegiamos antrame etape, nes iki 2019 m. dar gali būti neparengtos išsamios specifikacijos ar standartai (ne pirmo būtinumo paslaugų sąrašas). Į pirmo būtinumo paslaugų sąrašą įtraukti pranešimai apie pavojingas vietas ir signalizavimo priemonės, o ne pirmo būtinumo paslaugų sąraše nurodomos funkcijos, pavyzdžiui, informacija apie degalines ir įkrovimo stoteles (pakelės ir ne pakelės), priemiesčio stovėjimo aikštelių (angl. *Park & ride*) informacija; susietoji ir sąveikumu grindžiama navigacija į miestą ir iš miesto, eismo informacija ir pažangus maršruto parinkimas.

2.5 Strategijoje pabrėžiamas C-ITS įgyvendinimo tarpsektorinis pobūdis; šis įgyvendinimas yra susijęs su visomis transporto rūšimis, pramone ir telekomunikacijomis. Dėl strategijos įgyvendinimo sudarytų palankesnių transporto sąlygų neturėtų padidėti eismas ir tarša.

2.6 Strategijoje numatyta įgyvendinti keletą konkrečių veiksnių. Jie apima toliau nurodytas aštuonias sritis.

- 2019 m. valstybėms narėms, vietos valdžios institucijoms, transporto priemonių gamintojams, kelių valdytojams ir ITS pramonei imantis veiksnių ir su finansine parama (EITP, ESIF, ESI fondai) plačiu mastu įgyvendinti bent pirmo būtinumo paslaugas. Ne pirmo būtinumo paslaugos ir tolesnis C-ITS vystymas dar neparengti; Komisija remia šį vystymą, kai įmanoma, pasitelkdama programą „Horizontas 2020“ ir ESI fondus, o paslaugų sąrašas bus atnaujintas tęstinio C-ITS platformos proceso metu.
- Bendradarbiaujant su Komisija ir visais atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, bus vykdoma bendra saugumo ir sertifikavimo politika. Ji taip pat bus aukštesnio paslaugų lygio (transporto priemonių tarpusavio ir transporto priemonių ir infrastruktūros ryšio) klausimo nagrinėjimo pagrindas. Komisija išanalizuos Europos C-ITS patikimumo užtikrinimo modelio vaidmenį ir pareigas bei galimą Komisijos valdymo funkciją.
- C-ITS paslaugų teikėjai galutiniams naudotojams turėtų pateikti aiškias ir suprantamas taisykles. 2018 m. Komisija paskelbs pirmąjį gairių dėl privatumo apsaugos rinkinį, o C-ITS diegimo iniciatoriai turėtų informuoti galutinius naudotojus ir įgyti jų pasitikėjimą, parodyti asmens duomenų naudojimo pridėtinę vertę ir konsultuotis su ES duomenų apsaugos institucijomis, kad būtų parengtas duomenų apsaugos vertinimo šablonas.
- Komisijos ir atitinkamų suinteresuotųjų subjektų priemonės, skirtos užtikrinti veikiančią komunikaciją Komisijos nustatytoje dažnių juostoje.
- Naudojimas platforma „C-Roads“ C-ITS diegimui koordinuoti veiklos lygmeniu, įskaitant bandymą ir patvirtinimą. Likusios valstybės narės raginamos prisijungti prie platformos.

- C-ITS diegimo iniciatorių nustatomas ir skelbiamas pirmo būtinumo paslaugų atitikties vertinimo procesas. Komisija parengs šio proceso modelį.
- Iki 2018 m. pagal ITS direktyvą Komisija priims deleguotuosius aktus dėl C-ITS paslaugų tęstinumo ir saugumo, dėl Bendrojo duomenų apsaugos reglamento C-ITS srityje, dėl mišriojo ryšio metodo taikymo ir atitikties vertinimo procesų sąveikumo.
- Komisija plėtos tarptautinį bendradarbiavimą C-ITS srityje.

### 3. Bendrosios pastabos

3.1 EESRK palankiai vertina strategiją ir nurodo įvairų galimą teigiamą sėkmingo įgyvendinimo poveikį, pavyzdžiui, veiksmingesnis keleivių ir krovinių vežimas, didesnis energijos vartojimo efektyvumas ir mažesnė tarša, didesnė kelių eismo sauga ir skaitmeninės ekonomikos vystymasis.

3.2 Strategija yra susijusi su keletu svarbių vykdomų strategijų, pavyzdžiui, skaitmenine bendrąja rinka, Energetikos sąjungos strategija ir Europos mažataršio judumo strategija. EESRK visas šias strategijas vertina palankiai. EESRK taip pat remia strategijos tarpsektorinį požiūrį ir naują aspektą, kuriuo ji papildo transporto politiką.

3.3 Šiomis aplinkybėmis EESRK atsižvelgia į sąsają su Europos pramonės skaitmeninimo strategija sąveikiųjų, susietųjų ir automatizuotų transporto priemonių požiūriu kaip į prioritetinį klausimą didinant Europos pramonės konkurencingumą ir tokių transporto priemonių rinkos potencialą vertinant dešimtėmis milijardų eurų per metus ir sukuriant šimtus tūkstančių darbo vietų. EESRK mano, kad šiomis aplinkybėmis vertėtų pakartoti nuomonėje dėl skaitmeninės bendrosios rinkos strategijos (TEN/574) pateiktą teiginį, kad tikėtis tokio pobūdžio rezultatų gali būti rizikinga ir, dar blogiau, tai gali daryti neigiamą poveikį patikėjimui, visų pirma tokiu atveju, kaip šis, kai sėkmingas strategijos įgyvendinimas iš esmės priklauso nuo valstybių narių, vietos valdžios institucijų, automobilių pramonės ir kitų suinteresuotųjų subjektų susidomėjimo.

3.4 Be to, EESRK atkreipia dėmesį į strategijos svarbą veiksmingam judumui, įskaitant judumą mieste ir pirmąjį ir paskutinį krovinio ir keleivinio transporto kilometrą.

3.5 EESRK mano, kad taip pat svarbus tarptautinis paslaugų sąveikumas, kurį reikia įgyvendinti siekiant padėti užtikrinti sklandų eismo srautą ir tarpvalstybines jungtis. Šiuo metu jau teikiamos paslaugos (pirmo būtinumo paslaugos), beveik parengtos įdiegti ir parengtos pradėti diegti nuo 2019 m., tačiau dar ne visiškai parengtos diegimui plačiu mastu (ne pirmo būtinumo paslaugos), bus labai naudingos veiksmingam TET-T įgyvendinimui, visų pirma TEN-T pagrindinio tinklo koridorių kūrimui.

3.6 Atsižvelgiant į tai, kad strategija buvo pateikta kaip energetikos politikos žiemos dokumentų rinkinio dalis, EESRK būtų pageidavęs, kad joje būtų buvęs dar kartą nurodytas ne tik gerai žinomas kelių transporto išmetamų teršalų kiekis, bet ir numatomas strategijos poveikis didesnio energijos vartojimo efektyvumo ir mažesnės taršos forma.

3.7 Strategija iš esmės turėtų būti įgyvendinama vadovaujantis Komisijos, valstybių narių, vietos valdžios institucijų ir pramonės bendradarbiavimo metodu. Koordinuodama C-ITS paslaugų diegimo įgyvendinimą, bandymą ir patvirtinimą, kad būtų užtikrintas sąveikumas ir rengiami sistemų bandymai, Komisija ketina pasinaudoti 2016 m. spalio mėn. sukurta platforma „C-Roads“, prie kurios šiuo metu yra prisijungusios 12 valstybių narių. Komisija remia vystymą įdiegdama atitikties vertinimo procesą. RK pritaria, kad koordinavimo funkcija yra būtina sėkmingam įgyvendinimo procesui, tačiau apgailestauja, kad dar ne visos valstybės narės prisijungė prie platformos „C-Roads“, kuriai iš esmės trūksta pajėgumų veikti kaip veiksmingam koordinavimo forumui (šiuo metu aštuonios pagrindinės valstybės narės ir keturios asocijuotosios valstybės narės). Todėl EESRK siūlo Komisijai valstybėms narėms skubiai daryti politinį spaudimą siekiant užtikrinti, kad jos visos prisijungtų prie šios platformos.

3.8 EESRK palankiai vertina Komisijos ketinimą imtis priemonių užtikrinti keleto svarbių klausimų nuoseklumą. Pavyzdžiui, 2017 m. ji paskelbs Europos C-ITS saugumo ir sertifikavimo politikos gaires, o 2018 m. – duomenų apsaugos gaires. C-ITS paslaugoms Komisija taip pat rezervuos šiuo metu saugioms Europos telekomunikacijų standartų<sup>(3)</sup> paslaugoms naudojamą dažnių juostą. Tačiau EESRK nurodo, kad Komisija taip pat apsvaistys galimybę prireikus 2018 m. pagal ITS direktyvą 2010/40/EB priimti deleguotuosius aktus dėl ITS saugumo, duomenų apsaugos, požiūrio į komunikaciją ir sąveikumą. Be to, gali būti priimti teisės aktai dėl ITS paslaugų tęstinumo ir atitikties vertinimo. EESRK apgailestauja, kad visiškai nenurodyta, kuo remdamasi Komisija nuspręs, ar parengti teisės aktus, ar apsiriboti teisiškai neprivalomomis gairėmis. Kalbant apie Komisijos planus priimti deleguotuosius teisės aktus pagal Direktyvą 2010/40/ES dėl ITS, EESRK dar kartą pakartoja savo nuomonėje dėl šios direktyvos pateiktą teiginį, kad reikėtų atsižvelgti į SESV 290 straipsnyje nurodytus tokių teisės aktų apribojimus. EESRK taip pat pabrėžia, jog būtina skubiai pratęsti septynerių metų trukmės įgaliojimus priimti deleguotuosius aktus pagal Direktyvą 2010/40/ES, nes šie įgaliojimai baigia galioti 2017 m. rugpjūčio mėn.

3.9 EESRK pritaria tikslui pratęsti atitinkamų su C-ITS paslaugų įgyvendinimu susijusių subjektų, t. y. valstybių narių, vietos valdžios institucijų, transporto priemonių gamintojų ir transporto valdytojų tarpsektorinių ir įvairiapusių dalyvavimą. Sėkmingai įtraukus šiuos elementus į įgyvendinimo veiklą galėtų atsirasti galimybė kurti pasitikėjimą naujomis paslaugomis ir užtikrinti joms gerą pradžią. Šiomis aplinkybėmis EESRK nurodo neįgaliųjų teisę į integraciją, kaip nustatyta 2006 m. gruodžio 13 d. priimtoje Jungtinių Tautų neįgaliųjų teisių konvencijoje.

3.10 EESRK pritaria, jog itin svarbu palaikant ryšius su galutiniais naudotojais kalbėti aiškiai ir suprantamai; tai svarbi priemonė norint įgyti pasitikėjimą siūlomomis paslaugomis. Teisės aktuose reikėtų laikytis geresnio reglamentavimo programos principų.

3.11 EESRK taip pat pabrėžia, kad įgyvendinant strategiją nederėtų būti pernelyg griežtiems. Svarbu, kad būtų pakankamai galimybių imtis lygiagrečių ar specialių sprendimų konkrečiais tikslais arba siekiant inovacijų. Pernelyg išsamūs ir nelankstūs reikalavimai gali tapti kliūtimi ir daryti priešingą poveikį.

3.12 EESRK teigiamai vertina finansavimui teikiamą reikšmę ir Komisijos pasirengimą skirti finansinių išteklių iš ES fondų, pavyzdžiui, EITP, ESIF ir ESI fondų, jau teikiamoms C-ITS paslaugoms, ir finansavimą pagal programą „Horizontas 2020“ dar kuriamų paslaugų įdiegimui. EESRK pabrėžia, kad svarbu vertinti projektų pridėtinę vertę siekiant užtikrinti kuo geresnį ribotų išteklių naudojimą. Šiomis aplinkybėmis EESRK taip pat atkreipia dėmesį į strategijoje itin pabrėžiamą didelę konkurenciją vežimo keliais sektoriuje; šiam sektoriui reikalinga galimybė iš anksto numatyti ir planuoti ilgalaikes investicijas, reikalingas C-ITS komponentų įdiegimui ar atnaujinimui.

3.13 Įžanginėje strategijos dalyje daug dėmesio skiriama automatizuotam vairavimui, t. y. transporto priemonėms, kurioms judėti nereikalingas vairuotojas. Vis dėlto EESRK supranta, kad strategija baigiasi transporto priemonių tarpusavio bei transporto priemonių ir infrastruktūros ryšio sukūrimu. Iki 2019 m. įdiegtos pirmo būtinumo paslaugos bus susijusios pranešimais apie pavojingas vietas ir signalizavimo priemonėmis, o ne pirmo būtinumo paslaugos – su kelių planavimu, informacija apie degalines ir įkrovimo stoteles, informacija apie transporto priemonių stovėjimo aikšteles ir kt. Todėl, EESRK nuomone, čia nenagrinėjami svarbūs klausimai, kas bus atsakingas už sistemos klaidas arba neteisingą veikimą, arba svarbūs socialiniai klausimai, kurių kyla, kai darbdavius pakeičia robotai, nes strategijoje aptariamas paslaugas teiks ir prižiūrės žmonės. Vis dėlto net ir šiomis aplinkybėmis EESRK norėtų pabrėžti, kad diegiant C-ITS sistemas, įskaitant visiškai automatizuotas transporto priemones, ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas žmonių su negalia poreikiams.

3.14 EESRK teigiamai vertina numatytą strategijos įgyvendinimo nuoseklumą laikantis tarpsektorinio požiūrio į C-ITS vaidmenį transporto sistemoje užtikrinant transporto rūšių sinergiją ir didesnes judumo ir (arba) logistikos planavimo galimybes, kurių suteikia tam tikros C-ITS paslaugos ir įvairių įgūdžių lavinimas.

<sup>(3)</sup> Komisijos sprendimas 2008/671/EB (OL L 220, 2008 8 15, p. 24).

3.15 EESRK taip pat atsižvelgia į 2016 m. sausio mėn. galutinėje C-ITS platformos veiklos ataskaitoje nurodytą sąnaudų ir naudos analizę ir laukia sėkmingo pirmo būtino paslaugų įgyvendinimo 2018–2030 m. rezultatų, kai kasmet nauda bus gerokai didesnė nei sąnaudos remiantis santykiu 3:1 vertinant visą laikotarpį. Šioje analizėje taip pat daroma išvada, kad naudos bus gaunama praėjus penkeriems–dešimčiai metų nuo pradinių investicijų ir kad norimi rezultatai priklauso nuo intensyvaus naudojimosi šiomis paslaugomis. Vis dėlto EESRK apgailestauja, kad Komisija neatliko jokio strategijos sąnaudų ir naudos vertinimo.

3.16 EESRK dar kartą pabrėžia, kad svarbu įgyvendinimo proceso metu aktyviai ir nuolat daryti spaudimą, kad nepasikartotų nesėkmingo Europos elektroninės kelių mokesčių rinkimo sistemos įgyvendinimo scenarijus; sprendimas dėl šios sistemos buvo priimtas 2004 m. ir, nepaisant daugkartinių pastangų, ji vis dar neįgyvendinta.

#### 4. Konkrečios pastabos

4.1 EESRK atkreipia dėmesį į paminėtą susietųjų automobilių ir Europos palydovinės navigacijos sistemų – EGNOS ir GALILEO – sąsają ir pabrėžia, kad transporto priemonių gebėjimas palaikyti ryšį su palydovinėmis navigacijos sistemomis turėtų būti technologiniu požiūriu neutralus, todėl turėtų būti galima prisijungti prie visų palydovinės navigacijos sistemų, tačiau prireikus pirmenybė turėtų būti teikiama Europos sistemoms.

4.2 EESRK pabrėžia, kad siekiant sukurti skaidrumo ir pasitikėjimo atmosferą dialogą su socialiniais partneriais svarbu pradėti ankstyvame etape. EESRK mano, kad jau šiame C-ITS įgyvendinimo etape, kai atrodytų, jog socialinių ir (arba) darbo sąlygų poveikis yra nedidelis arba jo nėra, tai yra be galo svarbu, kad būtų sukurta pasitikėjimo atmosfera numatant daug didesnę poveikį, kuris bus daromas atsiradus automatizuotiems automobiliams. Šiomis aplinkybėmis EESRK taip pat atkreipia dėmesį į privatumo svarbą ir būtinybę užtikrinti, kad su privatumu susiję duomenys be sutikimo nebūtų naudojami kitais nei C-ITS tikslais. Reikėtų sukurti aiškią ir teisiškai privalomą sistemą šiuo klausimu.

4.3 EESRK teigiamai vertina tai, kad dėmesio buvo skirta saugumui, įskaitant įsilaužimo ir kibernetinių išpuolių riziką. EESRK nuomone, tai labai svarbus klausimas ir itin svarbu, kad tokie pat aukšti saugumo standartai būtų taikomi visose valstybėse narėse ir nustatyti galimuose bendradarbiavimo susitarimuose su trečiosiomis šalimis. EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad įpareigojimas deramai viešinti su saugumu susijusias priemones gali pakenkti šių sistemų paskirčiai.

4.4 EESRK pabrėžia, kad diegiant ryšių sistemas būtina užtikrinti tęstinumą, siekiant visais būdais neprarasti investicijų.

Briuselis, 2017 m. gegužės 31 d.

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto  
pirmininkas  
Georges DASSIS*