

Briselē, 30.11.2016.
COM(2016) 766 final

**KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI, EIROPAS
EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI**

**Eiropas sadarbīgo intelektisko transporta sistēmu stratēģija - liels solis ceļā uz
sadarbīgu, satīklotu un automatizētu pārvietošanos**

1. IEVADS

Transporta nozarē ir gaidāmas būtiskas pārmaiņas — gan Eiropā, gan citur pasaulē. Tehnoloģisku inovāciju un revolucionāru uzņēmējdarbības modeļu vilnis ir izraisījis augošu pieprasījumu pēc jauniem mobilitātes pakalpojumiem. Vienlaikus nozare arī reaģē uz neatliekamo vajadzību padarīt transportu drošāku, efektīvāku un ilgtspējīgāku. No tā izrietošā pārveide rada milzīgas sociālās un ekonomiskās iespējas, kas Eiropai tūlīt ir jāizmanto, lai nodrošinātu ieguvumus pilsoņiem un uzņēmumiem.

Viens no šā procesa spēcīgākajiem virzītājiem un nodrošinātājiem — varbūt pats spēcīgākais — ir ciparu tehnoloģijas. Datu apmaiņa starp dažādiem transporta sistēmas dalībniekiem nozīmē, ka piedāvājumu un pieprasījumu var savienot reāllaikā, tā ļaujot efektīvāk izmantot resursus, piemēram, koplietošanas automašīnas, konteinerus vai dzelzceļa tīklu. Ciparu tehnoloģijas palīdz samazināt cilvēku pieļautās kļūdas, kas nepārprotami ir lielākais satiksmes negadījumu izraisītājs. Ar šo tehnoloģiju palīdzību var arī radīt patiesi multimodālu pārvadājumu sistēmu, integrējot visus transporta veidus vienā mobilitātes pakalpojumā, kas ļauj bez traucējumiem pārvietoties gan cilvēkiem, gan netraucēti pārvadāt kravu no vienām durvīm līdz otrām. Turklāt, rodoties jauniem dalībniekiem un jauniem vērtības radīšanas veidiem, piemēram, sadarbīgai ekonomikai, tās var veicināt sociālo inovāciju un nodrošināt mobilitāti visiem.

Digitālo tehnoloģiju un saistīto uzņēmējdarbības modeļu potenciāls autotransportā ir ievērojams, un tas pats attiecas arī uz vajadzību rīkoties. Stabilās un pozitīvās tendences ceļu satiksmes drošības jomā, kas ES ir novērotas pēdējos desmit gados, ir pierimušas. Siltumnīcefekta gāzu un gaisa piesārņotāju vielu ziņā autotransports joprojām rada lielāko daļu emisiju transporta nozarē^{1,2}. Ceļu sastrēgumi ES ekonomikā ik dienu rada ievērojamas izmaksas³. Tā kā miljoniem Eiropas iedzīvotāju darbs ir tieši vai netieši atkarīgs no autobūves un transporta nozares, ir būtiski svarīgi šajā nozarē radīt apstākļus, kas ļauj saglabāt vadošo lomu pasaulē.

Tāpēc šis paziņojums ir cieši saistīts ar Komisijas politiskajām prioritātēm, proti, tās programmu nodarbinātībai, izaugsmei un ieguldījumiem, digitālo vienoto tirgu un Enerģētikas savienības stratēģiju⁴. 2016. gada jūlijā pieņemtajā Eiropas mazemisijas mobilitātes stratēģijā² ir uzsvērtas sadarbīgu, satīklotu un automatizētu transportlīdzekļu iespējas samazināt enerģijas patēriņu un transporta radīto emisiju. Eiropas rūpniecības digitalizācijas stratēģijā⁵ sadarbīgi, satīkloti un automatizēti transportlīdzekļi ir noteikti kā prioritārs jautājums Eiropas rūpniecības konkurētspējas uzlabošanai. Saskaņā ar pētījumiem sadarbīgas, satīklotas un automatizētas braukšanas tirgus potenciāla vērtība gadā ir desmitiem miljardu euro, savukārt radīto darba vietu skaits var sasniegt simtiem tūkstošu⁶.

¹ Vairāk nekā 70 % no transporta radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas, 39 % no NO_x un 13 % no cietajām daļiņām.

² Eiropas mazemisijas mobilitātes stratēģija, [COM\(2016\) 501 final](#).

³ Sastrēgumu radītās kopējās izmaksas pašlaik tiek lēstas 1 % apmērā no IKP ([EK Kopīgais pētniecības centrs](#), 2012).

⁴ Pamatstratēģija spēcīgai Enerģētikas savienībai ar tālredzīgu klimata pārmaiņu politiku, [COM\(2015\) 80 final](#), 1. pielikums.

⁵ Eiropas rūpniecības digitalizācija, [COM\(2016\) 180](#), [SWD\(2016\) 110](#).

⁶ Roland Berger, *Think. Act. Autonomous Driving* (Rolands Bergers, Domā. Rīkojies: autonoma braukšana), 2014. gada decembris; A.T. Kearney, *Roadmap Towards Autonomous Driving* (A.T. Kearney, Ceļvedis autonomai braukšanai), 2015. gada septembris; KPMG, *Connected and Autonomous Vehicles – the UK Economic Opportunity* (KPMG, Satīkloti un autonomi transportlīdzekļi — iespēja Apvienotās Karalistes ekonomikai), 2015. gada marts; Strategy&, *Connected Car Report 2016: Opportunities, Risk, and Turmoil on*

Daudzējādā ziņā mūsdienu transportlīdzekļi jau ir tīklā savienotas ierīces. Tomēr pavisam tuvā nākotnē tie arī tieši sazināsies cits ar citu un ceļu infrastruktūru. Šāda saziņa ir sadarbīgas intelektiskās transporta sistēmas (S-ITS) joma, kas ļaus satiksmes dalībniekiem un satiksmes pārvaldītājiem kopīgot un izmantot iepriekš nepieejamu informāciju un saskaņot darbības. Šādam sadarbības elementam⁷, ko padara iespējamu digitālā savienojamība, būtu ievērojami jāuzlabo ceļu satiksmes drošība, satiksmes efektivitāte un braukšanas ērtības, palīdzot autovadītājam pieņemt pareizos lēmumus un pielāgoties satiksmes situācijai.

Saziņa starp transportlīdzekļiem, infrastruktūru un ar citiem ceļu satiksmes dalībniekiem ir būtiski svarīga arī nolūkā palielināt automatizēto transportlīdzekļu drošību un to pilnīgu integrāciju kopējā transporta sistēmā. Sadarbība, savienojamība un automatizācija nav tikai papildinošas tehnoloģijas — tās ir savstarpēji pastiprinošas un laika gaitā tiks pilnībā apvienotas. Kravas automašīnu kolonnas (kravas automašīnas, kas automātiski sazinās un ļoti nelielā attālumā droši seko cita citai) ir lielisks piemērs tam, ka savienojamība, sadarbība un automatizācija ir jāapvieno, lai viss darbotos. Taču sadarbība vēl jo vairāk būs nepieciešama, kad turpmākajiem automatizētajiem transportlīdzekļiem būs droši un efektīvi jārisina daudz sarežģītākas satiksmes situācijas.

Valstis visā pasaulē (piemēram, ASV, Austrālija, Japāna, Koreja un Ķīna) strauji virzās uz ciparu tehnoloģiju izmantošanu, un dažās valstīs transportlīdzekļi un S-ITS pakalpojumi jau ir pieejami tirgū. G7 valstu satiksmes ministri⁸ ir atkārtoti uzsvēruši, ka vajadzīgs rīkoties. Vairākas dalībvalstis ir uzsākušas darbības S-ITS ieviešanai reālos apstākļos, izmantojot stratēģiskas apvienības, piemēram, ES sadarbības koridoru⁹, kas savieno Roterdamu ar Frankfurti un Vīni, vai Amsterdamas grupu¹⁰. Kosmosa stratēģija Eiropai¹¹ uzsver vajadzību veicināt kosmosa tehnoloģiju integrēšanu satīklotu automašīnu stratēģijās, it īpaši, izmantojot Eiropas satelītnavigācijas sistēmu (*GALILEO*) un Eiropas Ģeostacionārās navigācijas pārklājuma dienestu (*EGNOS*).

Eiropas valstu satiksmes ministri 2016. gada aprīlī ar Amsterdamas deklarāciju¹² mudināja Eiropas Komisiju izstrādāt Eiropas stratēģiju sadarbīgiem, satīklotiem un automatizētiem transportlīdzekļiem. Vienlīdz svarīgi ir arī tas, ka nozares pārstāvji pauda nolūku 2019. gadā sākt ar S-ITS aprīkotu transportlīdzekļu ieviešanu pilnā apmērā¹³. Taču, lai tas būtu iespējams, steidzami ir nepieciešama koordinācija Eiropas līmenī.

the Road to Autonomous Vehicles (Strategy&, 2016. gada ziņojums par satīklotajiem automobiļiem — autonomi transportlīdzekļi: iespējas, risks un traucējumi uz ceļa), 2016. gada septembris.

⁷ Sadarbība nozīmē, ka ar tehnoloģiju palīdzību transportlīdzekļi cits citu brīdina par iespējami bīstamām situācijām (piemēram, ārkārtas bremzēšanu vai satiksmes sastrēguma rindas beigām) un sazinās ar vietējo autoceļu infrastruktūru (piemēram, luksoforiem — optimālā ātruma izvēles nolūkos). Divvirzienu saziņa starp transportlīdzekļiem un satiksmes vadības centriem arī ļauj ātrāk konstatēt problēmas (piemēram, satiksmes sastrēgumus vai “melno ledu”) un mazināt to ietekmi, ātrāk sniedzot ceļu satiksmes dalībniekiem labākus ieteikumus.

⁸ G7 sanāksme Vācijā 2015. gada septembrī — [G7 deklarācija](#) par automatizētu un satīklotu braukšanu; G7 sanāksme Japānā 2016. gada septembrī — [G7 deklarācija](#) par augsto tehnoloģiju izstrādi un plašu izmantošanu transportlīdzekļiem un ceļiem.

⁹ [Sadarbīgas ITS koridors](#) — Roterdama–Frankfurte pie Mainas–Vīne.

¹⁰ [Amsterdamas grupa](#) — par autoceļiem atbildīgo iestāžu (Eiropas Maksas ceļu infrastruktūras apsaimniekotāju apvienība, Eiropas Ceļu pārvaldītāju konference), Eiropas pilsētu un reģionu tīklā (*POLIS*) aktīvo pilsētu un transportlīdzekļu nozares apvienība, kas veidota *Car2Car* sakaru konsorciā.

¹¹ Eiropas Kosmosa stratēģija, [COM\(2016\) 705](#).

¹² [Amsterdamas deklarācija](#) par sadarbību satīklotas un automatizētas braukšanas jomā, 2016. gada 14. aprīlis.

¹³ *Car2Car* sakaru konsorcijs [paziņojumi presei](#), 2015. gada oktobris.

Tehnoloģijām strauji attīstoties un publiskajam un privātajam sektoram ieguldot būtiskas summas S-ITS tehnoloģiju izstrādē un pārbaudē, pastāv risks, ka bez Eiropas līmeņa satvara sadarbību ES mērogā neizdosies radīt laikus. Tas nostādītu Eiropas rūpniecību neizdevīgā situācijā attiecībā pret konkurentiem un kavētu S-ITS ieviešanu Eiropā, tādējādi kavējot arī daudzus ieguvumus transporta jomai un vispārībai.

Šajā paziņojumā ir izklāstīta ES stratēģija saskaņotai S-ITS ieviešanai, lai novērstu iekšējā tirgus sadrumstalotību S-ITS jomā un radītu sinerģijas starp dažādām iniciatīvām. Tajā ir risināta lielākā daļa būtiski svarīgo jautājumu, ieskaitot kiberdrošību un datu aizsardzību (abas jomas ir īpaši nozīmīgas pieņemšanai sabiedrībā), kā arī sadarbība, un pausti ieteikumi rīcībai dažādos līmeņos, lai sasniegtu mērķa termiņu 2019. gadā. Tādējādi šis paziņojums ir svarīgs posms ES stratēģijā par sadarbīgiem, satīklotiem un automatizētiem transportlīdzekļiem.

2. EIROPAS DARBĪBAS, KAS PADARA IESPĒJAMU SADARBĪGU, SATĪKLOTU UN AUTOMATIZĒTU PĀRVIETOŠANOS

Šis paziņojums ir tapis intensīva darba rezultātā, sadarbojoties gan ar publiskā, gan privātā sektora ekspertiem. Kopš 2014. gada novembra Komisija ir uzturējusi S-ITS platformu¹⁴, lai konstatētu atlikušos šķēršļus un ierosinātu risinājumus S-ITS ieviešanai Eiropā. Pirmā S-ITS platformas posma rezultātā tika sagatavots ekspertu ziņojums¹⁵, ko platformas dalībnieki vienprātīgi apstiprināja 2016. gada janvārī. Ekspertu ziņojumu papildināja izmaksu un ieguvumu analīze¹⁶ un sabiedriskā apspriešana¹⁷, kas kopīgi sagatavoja pamatu šim paziņojumam. Tikmēr S-ITS platformai 2016. gada jūlijā tika uzsākts otrais posms.

ES sadarbīgiem, satīklotiem un automatizētiem transportlīdzekļiem jau ir piešķīrusi ievērojamu finansējumu¹⁸. Pētniecības un ieviešanas projekti vairāk nekā 15 gadu laikā ir apliecinājuši S-ITS pakalpojumu īstenojamību. Pēdējā laikā programmas “Apvāršnis 2020” ietvaros intelektisko transporta sistēmu pētniecība ir mainījusi fokusu uz transporta veidu integrāciju un saiknēm ar automatizāciju. 2016. gadā tika paziņots īpašs aicinājums iesniegt priekšlikumus par automatizēta autotransporta projektiem. Stratēģiskās transporta pētniecības un inovāciju programmas kontekstā Komisija izstrādā ceļvedi satīklotam un automatizētam transportam, lai vadītu un koordinētu turpmākas pētniecības un inovācijas darbības Eiropā. Šo darbu papildina plaša mēroga ieviešanas projekti, lai izstrādātu sadarbīgas sistēmas Eiropas transporta tīklā 13 valstīs¹⁹, izmantojot ES finansējuma programmas, piemēram, Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu (EISI).

Jautājumos par politiku attiecībā uz automatizētiem un satīklotiem transportlīdzekļiem vairākas dalībvalstu iestādes, NVO un nozares ieinteresētās personas ar attiecīgajiem Komisijas locekļiem sadarbojas *GEAR 2030* (2015. gada oktobrī izveidotajā augsta līmeņa grupā ar skatu autobūves sektora nākotnē) ietvaros. S-ITS platformas rezultāti tiks izmantoti

¹⁴ Platforma S-ITS ieviešanai Eiropas Savienībā (S-ITS platforma, radīta 2014. gada novembrī kā Komisijas ekspertu grupa) sniedz darbības instrumentu dialogam, tehnisko zināšanu apmaiņai un sadarbībai starp Komisiju, dalībvalstu publiskajām ieinteresētajām personām, vietējām/reģionālām iestādēm un privātām ieinteresētajām pusēm, piemēram, transportlīdzekļu ražotājiem, aprīkojuma ražotājiem, autoceļu apsaimniekotājiem, telesakaru operatoriem un pakalpojumu sniedzējiem.

¹⁵ [Galīgais ziņojums par S-ITS platformu](#), 2016. gada janvāris.

¹⁶ [Pētījums par S-ITS ieviešanu Eiropā — galīgais ziņojums](#), 2016. gada februāris.

¹⁷ [Atbilstu analīze sabiedriskajā apspriešanā par S-ITS](#) (Mobilitātes un transporta ĢD, apspriešana notika no 2016. gada jūnija līdz septembrim).

¹⁸ ES līdzfinansējums vairāk nekā 130 miljonu euro apmērā vien kopš 2014. gada, izmantojot EISI un “Apvāršņa 2020” sadarbīgu, satīklotu un automatizētu transportlīdzekļu jomā.

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

GEAR 2030 grupā, sniedzot tai transporta sistēmas perspektīvu. Grupas mērķis ir sniegt pirmos ieteikumus 2016. gada beigās un galīgos ieteikumus ap 2017. gada vidu.

2015. gada rudenī tika sākts augsta līmeņa dialogs kā nozares apaļais galds, iesaistot telesakaru un transportlīdzekļu ražošanas nozares, lai tām palīdzētu veidot sinerģijas satīklotu un automatizēto transportlīdzekļu jomā. Dialogam būtu jāpalīdz autobūves nozarei izmantot digitālās attīstības tendences, piemēram, lietu internetu, lielos datus, telesakaru politiku un nozares digitalizāciju, un tajā jau ir panākta abu rūpniecības nozaru apņemšanās veidot jaunas apvienības un sākt iemēģināt 5G tehnoloģijas.

Kā minēts Komisijas 2017. gada darba programmā, Komisija turpinās darbu saistībā ar regulatīvo vidi, ekosistēmas veidošanu, resursu efektīvu izmantošanu un standartizāciju, lai veicinātu arvien efektīvāku sadarbību, satīklotu un automatizētu transportlīdzekļu ieviešanu tirgū.

Pamatojoties uz minētajām iniciatīvām, ir nepieciešams vēl nepieredzēts sadarbības līmenis starp daudzām nozarēm, lai S-ITS ieviešana būtu veiksmīga. Funkcijas un pienākumi vērtības ķēdē kļūst neskaidri, liekot apšaubīt esošās koncepcijas. Lai novērstu iespējamus atsitienu fenomenus, piemēram, satiksmes un emisijas neto pieaugumu, ir nepieciešama cieša sadarbība ar pašvaldībām. Piemēram, sadarbību, satīklotu un automatizētu transportlīdzekļu integrācija ilgtspējīgā mobilitātes plānošanā vai mobilitātes kā pakalpojuma koncepcija, ietverot sabiedrisko transportu un aktīvas pārvietošanās veidus, piemēram, iešanu ar kājām un braukšanu ar divriteni. Lai nodrošinātu S-ITS tehnoloģiju plašu pieņemšanu un pēc iespējas palielinātu to ekonomisko un sociālo ietekmi, būtiski svarīga ir pilsoņu iesaistīšana, tāpēc S-ITS ieviešanā uzmanība būtu jāvērs uz lietotāju.

Digitālai transporta sistēmai ir nepieciešama domāšana horizontālos slāņos, aptverot dažādus transporta veidus un nozares, nevis vertikālās struktūrās (piemēram, transports, enerģētika vai telesakari). Vairs nevar koncentrēties tikai uz infrastruktūras slāni (piemēram, ceļiem un transportlīdzekļiem). Digitālās tehnoloģijas veido arī datu slāni, kas ietver gan statiskus datus, piemēram, digitālās kartes vai satiksmes regulāciju, gan dinamiskus datus, piemēram, informāciju par satiksmi reāllaikā. Šādus datus pēc tam izmanto novatorisku pakalpojumu un lietojumu slāņa veidošanā, ko dara pieejamu tīklu slānī. Lai pēc iespējas labāk izmantotu ciparu tehnoloģijas, katrā līmenī ir jānodrošina piekļuve tirgum un godīga konkurence – tā Komisija ieteica paziņojumā par tiešsaistes platformām²⁰.

3. KĀ IEVIEST S-ITS 2019. GADĀ

Nemot vērā ieteikumus par S-ITS platformu²¹, Komisija ir konstatējusi jautājumus, kas būtu jārisina ES līmenī, lai nodrošinātu S-ITS pakalpojumu saskaņotu ieviešanu 2019. gadā. Tālākajās nodaļās ir ierosinātas konkrētas darbības katra jautājuma risināšanai, tostarp apstākļu radīšanai Eiropas, dalībvalsts, publiskās iestādes un nozares līmenī.

²⁰ Tiešsaistes platformas un digitālais vienotais tirgus. Eiropas izdevības un uzdevumi, [COM\(2016\) 288](#).

²¹ Saskaņā ar galīgo ziņojumu par S-ITS platformu, tie ir:

- “pirmās dienas” saraksts, kas ietver kopīgi apstiprinātus S-ITS pakalpojumus ieviešanai visā ES;
- vienots priekšstats par kibernetikas risinājumiem, kas ir sīki izklāstīts apstiprinātā uzticamības modelī;
- S-ITS radīto ieguvumu novērtējums visā Eiropā, pamatojoties uz hibrīdsakaru pieeju;
- pamatprincipi attiecībā uz piekļuvi transportlīdzeklī esošajiem datiem. Ir nepieciešama turpmāka juridiska un tehniska analīze un scenāriju sagatavošana, pamatojoties uz dažādo iespējamo tehnisko risinājumu izmaksu un ieguvumu novērtējumu. Īpaša Komisijas pētījuma rezultāti būs pieejami 2017. gada vidū;
- detalizēta analīze par privātumu un datu aizsardzību, kas veido stabilu pamatu turpmākam darbam jauno prasību īstenošanā, kuras izriet no jaunās Vispārīgās datu aizsardzības regulas.

3.1. Prioritātes S-ITS pakalpojumu ieviešanai

Pakalpojuma nepārtrauktība, t. i., S-ITS pakalpojumu pieejamība galalietotājiem visā ES, ir pats svarīgākais faktors S-ITS straujai ieviešanai Eiropā. Pakalpojumiem jau sākotnēji ir jābūt pēc iespējas plašāk pieejamiem gan infrastruktūrā, gan transportlīdzekļos. Tāpēc šajā paziņojumā ir noteiktas prioritātes saskaņotai S-ITS pakalpojumu ieviešanai dalībvalstīs un nozarē.

Pēc Komisijas pieprasījuma S-ITS platformā ir analizētas izmaksas un ieguvumi saistībā ar S-ITS pakalpojumu ieviešanu autotransportam dalībvalstīs¹⁶. Šajā nolūkā platformā tika apspiesti straujas un plašas izplatības aspektā daudzsoļākie ieviešanas scenāriji.

Tika secināts, ka pirmās dienas S-ITS pakalpojumi, ja tiks ieviesti sadarbībspējīgā veidā visā Eiropā, radīs ieguvumus un izmaksas attiecībā līdz pat 3:1, pamatojoties uz kopējām izmaksām un ieguvumiem laika posmā no 2018. līdz 2030. gadam. Tas nozīmē, ka katram pirmās dienas S-ITS pakalpojumos ieguldītajam euro vajadzētu radīt līdz trīs euro vērtus ieguvumus. Strauja pēc iespējas vairāku pakalpojumu ieviešana arī nozīmē, ka tie atmaksāsies ātrāk un radīs augstākus kopējos ieguvumus, galvenokārt tīkla ietekmes dēļ (kas nozīmē, ka lēna sākotnējā izplatība radītu salīdzinoši ilgus periodus ar zemiem ieguvumiem).

Pamatojoties uz šo darbu, Komisija uzskata, ka ir strauji jāievieš tehnoloģiski pilnveidotu un būtiskus ieguvumus sniedzošu S-ITS pakalpojumu saraksts, lai galalietotāji un visa sabiedrība tos varētu izmantot pēc iespējas drīzāk. Šāds agras ieviešanas saraksts ir norādīts zemāk kā *Pirmās dienas S-ITS pakalpojumu saraksts*.

Otrajā posmā tiktu ieviests *Otrās dienas S-ITS pakalpojumu saraksts*. Tas ir tādu pakalpojumu saraksts, kuru pilnīga specifikācija vai standarti varētu nebūt pilnīgi gatavi plaša mēroga ieviešanai no 2019. gada, lai arī kopumā tie tiktu uzskatīti par izstrādātiem.

Sabiedriskajā apspriešanās aptaujātās personas piekrita, ka agrajā ieviešanā būtu jāiekļauj visi pakalpojumi (no abiem sarakstiem).

Pirmās dienas S-ITS pakalpojumu saraksts
Paziņojumi par bīstamu atrašanās vietu: • brīdinājums par priekšā esošu lēnu vai stāvošu transportlīdzekli un satiksmi; • brīdinājums par ceļa remontu; • laikapstākļi; • ārkārtas bremzēšanas gaismas signāls; • tuvojas avārijas transportlīdzeklis; • citi apdraudējumi. Norāžu izmantošana: • norādes transportlīdzeklī; • braukšanas ātruma ierobežojums transportlīdzeklī; • signāla neievērošana/drošība ceļu mezglos; • satiksmes signālu prioritātes pieprasījums no atsevišķiem transportlīdzekļiem; • optimālā ātruma ieteikums nokļūšanai pie luksofora, kad deg zaļā gaisma; • izpētes transportlīdzekļa dati; • triecienviļņa slāpēšana (atbilst Eiropas Telesakaru standartu institūta (ETSI) kategorijai “brīdinājums par vietējām briesmām”).
Otrās dienas S-ITS pakalpojumu saraksts:
• informācija par degvielas uzpildi un uzlādes stacijām alternatīvas degvielas

transportlīdzekļiem;

- neaizsargātu satiksmes dalībnieku aizsardzība;
- informācija par stāvvietām uz ielas un to pārvaldība;
- informācija par stāvlaukumiem;
- informācija par stāvlaukumiem, pie kuriem pārsēžas sabiedriskajā transportā;
- satīklota un sadarbīga navigācija, iebraucot pilsētā un izbraucot no tās (pirmais un pēdējais kilometrs, maršruta ieteikumi, saskaņoti luksofora signāli);
- satiksmes informācija un maršruta viedā plānošana.

Īpašie pasākumi

- Dalībvalstīm un pašvaldībām, transportlīdzekļu ražotājiem, autoceļu apsaimniekotājiem un ITS nozarei būtu jāīsteno S-ITS un jānodrošina, ka pilnībā tiek atbalstīts vismaz pirmās dienas S-ITS pakalpojumu saraksts.
- Komisija atbalstīs dalībvalstis un nozari, ieviešot pirmās dienas S-ITS pakalpojumus, jo īpaši, izmantojot Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, Eiropas strukturālos un investīciju fondus un Eiropas Stratēģisko investīciju fondu.
- Komisija, izmantojot programmu “Apvārsnis 2020” un, iespējams, Eiropas strukturālos un investīciju fondus, sniegs finansējumu pētniecībai un inovācijai saistībā ar otrās dienas un citiem S-ITS pakalpojumiem, tostarp augstākiem automatizācijas līmeņiem.
- Komisija mudinās atjaunināt otrās dienas pakalpojumu sarakstu un turpmākos S-ITS pakalpojumu sarakstus, turpinot S-ITS platformas procesu.

3.2. S-ITS sakaru drošība

Transporta sistēmai kļūstot arvien digitālākai, tā var arī kļūt mazāk aizsargāta pret uzlaušanu un kiberuzbrukumiem. Tāpēc S-ITS sakaru kiberdrošība ir būtiski svarīga un liek rīkoties Eiropas līmenī. Bez skaidriem, ES līmenī pieņemtiem noteikumiem S-ITS ieviešana Eiropas Savienībā aizkavēsies, jo ieguldītāji vēlas kopīgu pieeju iekšējam tirgum. Arī sadrumstaloti drošības risinājumi rada risku sadarbībai un galalietotāju drošībai.

Tāpēc Komisija uzskata, ka ir jāizstrādā kopīga drošības un sertifikātu politika²² S-ITS ieviešanai Eiropā. Šādu uzskatu pamato S-ITS platformā saņemtie ieteikumi un sabiedriskās apspriešanas rezultāti. Šādas politikas izstrāde ir atkarīga no Eiropas politiskā atbalsta vienotam un plaši pieņemtam drošības risinājumam sadarbīgiem un satīklotiem transportlīdzekļiem un saistītajiem publiskās infrastruktūras elementiem.

Lai, pamatojoties uz publiskās atslēgas infrastruktūras tehnoloģiju²³, izstrādātu un radītu ES mēroga drošības sistēmu transportlīdzekļiem un publiskās infrastruktūras elementiem, ieskaitot atbilstības novērtēšanas procesu, ir jāiesaista visas ieinteresētās personas. Tāpēc viens no būtiskākajiem darbiem būs izveidot nepieciešamo pārvaldību ES, valstu un nozares līmeņos, iesaistot visas galvenās ieinteresētās personas, ieskaitot publiskās iestādes (piemēram, satiksmes ministrijas un atbildīgās valsts drošības asociācijas), autoceļu apsaimniekotājus, transportlīdzekļu ražotājus, S-ITS pakalpojuma sniedzējus un operatorus. Kopīga drošības risinājuma izstrāde S-ITS ieviešanai un darbībai Eiropā savukārt radīs

²² Kopējās drošības un sertifikātu politikas dokumentos būs, piemēram, noteikts Eiropas S-ITS uzticamības modelis, pamatojoties uz publiskās atslēgas infrastruktūru. Dokumentos cita starpā būs arī noteiktas juridiskās, organizatoriskās un tehniskās prasības publiskās atslēgas sertifikātu pārvaldībai S-ITS pakalpojumu kontekstā, pamatojoties uz Interneta tehniskās uzdevumgrupas (IETF) konstatētajām struktūrām (RFC 3647).

²³ Šajā sakarā publiskās atslēgas infrastruktūra apvieno programmatūru, asimetriskas kriptogrāfijas tehnoloģijas, procesus un pakalpojumus, kas organizācijai ļauj nodrošināt S-ITS sakaru drošību.

pamatu stingrākai drošībai augstākos automatizācijas līmeņos (tostarp transportlīdzekļu savstarpējā saziņā un saziņā starp transportlīdzekli un infrastruktūru).

Īpašie pasākumi

- Komisija sadarbosies ar visām attiecīgajām ieinteresētajām personām S-ITS jomā, lai virzītu kopīgas drošības un sertifikātu politikas izstrādi S-ITS ieviešanai un darbībai Eiropā. 2017. gadā tā publicēs norādījumus par Eiropas S-ITS drošības un sertifikātu politiku.
- Visas S-ITS ieviešanas iniciatīvas ir jāiesaista šīs kopīgās drošības politikas izstrādē, jau sākotnēji apņemoties Eiropā īstenot S-ITS pakalpojumus, kas būtu izmantojami arī nākotnē.
- Komisija analizēs Eiropas S-ITS uzticamības modeļa funkcijas un pienākumus un to, vai dažas darbības funkcijas un pārvaldības uzdevumi būtu jāpārņem Komisijai (piemēram, viedā tahogrāfa gadījumā²⁴).

3.3. Drošības pasākumi privātuma un datu aizsardzībai

Personas datu un privātuma aizsardzība ir noteicošs faktors veiksmīgai sadarbīgu, satīklotu un automatizētu transportlīdzekļu ieviešanai. Lietotājiem ir jābūt pārliecinātiem, ka viņu personas dati nav prece, un jāzina, ka viņi var faktiski kontrolēt, kā un kādiem nolūkiem viņu dati tiek izmantoti.

No transportlīdzekļiem ar S-ITS pārraidītie dati principā ir personas dati, jo tie attiecas uz identificētu vai identificējamu fizisku personu. Tāpēc S-ITS īstenošanā ir jānodrošina atbilstība piemērojamajam tiesiskajam regulējumam datu aizsardzības jomā²⁵. Saskaņā ar minēto regulējumu šādu datu apstrāde ir likumīga tikai ar kādu no tajā uzskaitītajiem pamatojumiem, piemēram, lietotāju piekrišanu.

Princips aizsargāt datus pēc projekta un pēc noklusējuma, kā arī datu aizsardzības ietekmes novērtējumi ir būtiski svarīgi S-ITS pamata izkārtojumā un uzbūvē, it īpaši piemērotās sakaru drošības sistēmas kontekstā. Publiskajā apspriešanās saņemtās atbildes liecina, ka apstākļos, kuros minētie nosacījumi ir ievēroti, galalietotāju vēlēšanās dot piekrišanu datu pārraidei nav šķērslis, īpaši gadījumos, kad datus ir paredzēts izmantot ceļu satiksmes drošības vai satiksmes pārvaldības uzlabošanai.

Īpašie pasākumi

- S-ITS pakalpojumu sniedzējiem būtu jāizklāsta galalietotājiem pārredzami noteikumi un nosacījumi skaidrā un vienkāršā valodā, saprotamā veidā un viegli pieejamos formātos, ļaujot viņiem izteikt piekrišanu viņu personas datu apstrādei.
- Komisija 2018. gadā publiskos sākotnējos norādījumus par datu aizsardzību pēc projekta un pēc noklusējuma, kas īpaši attieksies uz S-ITS.
- S-ITS ieviešanas iniciatīvām būtu:
 - jāstrādā ar informēšanas kampaņām, lai radītu nepieciešamo uzticību starp galalietotājiem un nodrošinātu pieņemšanu sabiedrībā;

²⁴ Digitālais tahogrāfs reģistrē profesionālo autovadītāju darbības (atpūtas un braukšanas stundas). Tas sniedz ticamu informāciju ES izpildiestādēm, kuras pārbauda atbilstību Sociālajai regulai (EK) Nr. 561/2006 (<https://dtc.jrc.ec.europa.eu/>). Jauna digitālā tahogrāfa versija (viedais tahogrāfs) ir noteikta Regulā (EK) Nr. 165/2014.

²⁵ Direktīva 95/46/EK tiek piemērota līdz 2018. gada 24. maijam. To atceļ [Regula \(ES\) 2016/679](#) — Vispārīgā datu aizsardzības regula, kas piemērojama no 2018. gada 25. maija. 2002. gada 12. jūlija Direktīva 2002/58/EK par personas datu apstrādi un privātās dzīves aizsardzību elektronisko sakaru nozarē patlaban tiek pārstrādāta Komisijas programmā *REFIT*.

- jāapliecina, kā personas datu izmantošana var uzlabot drošību un transporta sistēmas efektivitāti, vienlaikus nodrošinot atbilstību datu aizsardzības un privātuma noteikumiem;
- jānodrošina apspriešanās ar ES datu aizsardzības iestādēm, lai izstrādātu uz nozari balstīta datu aizsardzības ietekmes novērtējuma modeli, kas jāizmanto, ieviešot jaunus S-ITS pakalpojumus.

3.4. Sakaru tehnoloģijas un frekvences

S-ITS ziņojumi tiks pārraidīti saistībā ar plašu pakalpojumu klāstu, dažādās transporta situācijās un starp dažādiem dalībniekiem. Visumā autovadītājus neinteresē, kāda sakaru tehnoloģija tiek izmantota S-ITS ziņojumu nosūtīšanai, taču viņi arvien vairāk paļaujas uz netraucētu visas satiksmes un drošības apstākļu informācijas saņemšanu Eiropas teritorijā. To ir iespējams nodrošināt tikai ar hibrīdsakaru pieeju, t. i., apvienojot papildinošas sakaru tehnoloģijas.

Lai atbalstītu visus S-ITS pakalpojumus no transportlīdzekļa puses, transportlīdzeklī ir jābūt visam hibrīdsakaru tehnoloģiju kopumam²⁶. Attiecībā uz infrastruktūru sakaru tehnoloģijas izvēle būs atkarīga no atrašanās vietas, pakalpojuma veida un izmaksu lietderības. S-ITS ziņojumiem ir jābūt nesaistītiem ar izmantoto sakaru tehnoloģiju un tādējādi tehnoloģiskā ziņā elastīgiem, veicinot turpmāku tehnoloģiju (piemēram, 5G²⁷ un satelītsakaru¹¹) iekļaušanu hibrīdsakaru tehnoloģiju kopumā.

Pašlaik daudzsološākais hibrīdsakaru tehnoloģiju kopums ir *ETSI ITS-G5* un esošo šūnu tīklu apvienojums. Tas nodrošina labāko iespējamo atbalstu visu pirmās dienas S-ITS pakalpojumu ieviešanai. Tas apvieno zemu latentumu ar drošību saistītiem S-ITS ziņojumiem, kas ir ierobežoti laikā, un plašu ģeogrāfisko pārklājumu, sniedzot piekļuvi plašām lietotāju grupām.

2008. gadā Komisija noteica īpašu frekvenču joslu ar drošību saistītiem lietojumiem²⁸. Tuva darbības attāluma transportlīdzekļu savstarpējo un transportlīdzekļa un infrastruktūras sakaru sākotnējā ieviešana balstīsies uz jau pieejamām tehnoloģijām, kuras izmanto šo joslu, un attiecīgos gadījumos bez jūtamas robežas pastāvēs līdzās 5G pēc savstarpējas papildināmības principa. Lai esošos un turpmākos ar drošību saistītos lietojumus aizsargātu pret kaitīgiem traucējumiem, ir jānodrošina līdzāspastāvēšana ar lietojumiem, kas izmanto blakusjoslas vai to pašu spektru. Ir jānosaka un jāīsteno pienācīgi riska mazināšanas paņēmieni (piemēram, līdzāspastāvēšana ar nodevu iekasēšanu), kā arī rūpīgi jāizvērtē spektra piešķiršana (piemēram, ietekme, ko radītu ierosinātā lokālā radiotīkla paplašināšana šajā frekvenču joslā).

Respondenti sabiedriskajā apspriešanās sniedza plašu atbalstu hibrīdsakaru pieejai. Mazāk nekā 5 % nepiekrīt sākotnējai ieviešanai, kas balstīta uz *ETSI ITS-G5*, un pārliecinoši lielākā daļa uzskata, ka 5G tīklam ir būtiska nozīme ilgtermiņā.

Īpašie pasākumi

- Par autocelēm atbildīgajām iestādēm, pakalpojumu sniedzējiem, transportlīdzekļu un radioiekārtu ražotājiem un citiem rūpniekiem būtu jāpieņem hibrīdsakaru stratēģija iepirkumā un sērijveida ražošanā, lai atbalstītu visu pirmās dienas S-ITS pakalpojumu sarakstu.
- Telesakaru operatoriem, kuri atbalsta S-ITS pakalpojumus, būtu pienācīgi jāpārvalda

²⁶ Radioiekārtu direktīvas [2014/53/ES](#) ievērošana.

²⁷ [COM\(2016\) 588](#): 5G Eiropai. Rīcības plāns un to papildinošais dienestu darba dokuments [SWD\(2016\) 306](#).

²⁸ [Lēmums 2008/671/EK](#).

tīkla noslogojums ar ceļu satiksmes drošību saistītajiem S-ITS pakalpojumiem.

- Komisija saglabās *ETSI ITS-G5* izmantotā spektra norīkojumu ar drošību saistītajiem ITS pakalpojumiem un atbalstīs pasākumus šīs frekvenču joslas aizsardzībai pret kaitīgiem traucējumiem gan Eiropas, gan pasaules līmenī (ANO Starptautiskā telesakaru savienība un Eiropas Pasta un telesakaru administrāciju konference).
- Ar S-ITS ieviešanas iniciatīvām būtu jāīsteno attiecīgie līdzaspastāvēšanas radīto traucējumu mazināšanas paņēmieni saskaņā ar *ETSI* standartiem un procedūrām.

3.5. Sadarbspēja visos līmeņos

Integrētas transporta sistēmas pamatā ir visu tās daļu sadarbība. Tas nozīmē, ka sistēmām ir jāspēj savstarpēji mijiedarboties pāri robežām un neatkarīgi no transporta veida, kā arī visos līmeņos — infrastruktūras, datu, pakalpojumu, lietojumu un tīklu līmenī. Lai arī standartizācijas darbības ir nepieciešamas, pašas par sevi tās vēl nav pietiekamas sadarbības nodrošināšanai. Tāpēc ir jānosaka un jāapstiprina ES mēroga ieviešanas specifikācijas. Tas ietver arī piemērojamo ES standartu²⁹ izpratnes un konsekventas piemērošanas nodrošināšanu.

Šajā nolūkā ar S-ITS ieviešanas iniciatīvām Eiropas Savienībā būtu jānosaka un jāpublisko tehniskie S-ITS sakaru profili, kas nepieciešami pirmās dienas S-ITS pakalpojumu sadarbības nodrošināšanai. Ar tām arī būtu jāizstrādā testa procedūras, lai pārbaudītu šādu profilu sadarbību. Savstarpējas piekļuves sniegšana sakaru profiliem nodrošinās labākas prakses un reālajā darbībā gūto mācību izplatīšanu. Tam būtu arī jāizraisa pakāpeniska profilu konverģence, radot apstākļus ES mēroga sadarbībai. Mērķis ir padarīt iespējamu S-ITS pakalpojumu vienoto tirgu Eiropā, pamatojoties uz kopīgiem sakaru profiliem, kuros tomēr jāparedz arī turpmāku novatorisku pakalpojumu iespēja.

Dalībvalstis un Komisija 2016. gadā ievieša platformu *C-Roads*³⁰ nolūkā sasaistīt S-ITS ieviešanas darbības, kopīgi izstrādāt un izmantot tehniskās specifikācijas un pārbaudīt sadarbību, testējot to vairākās vietnēs. *C-Roads*, kas sākotnēji tika radīta ES līdzfinansētām S-ITS ieviešanas iniciatīvām, ir atvērta visām ieviešanas darbībām saistībā ar sadarbības pārbaudi.

Īpašie pasākumi

- Komisija pilnībā izmantos platformu *C-Roads* par koordinācijas mehānismu S-ITS ieviešanai darbības līmenī.
- Dalībvalstīm būtu jāpievienojas platformai *C-Roads* pārbaudes un apstiprināšanas nolūkā, nodrošinot pirmās dienas S-ITS pakalpojumu sadarbību visā ES.
- S-ITS ieviešanas iniciatīvām būtu jāpilnīgo savi S-ITS sakaru profili un tie jāpublisko kopīgi ar pārbaudes un piemērojamajiem apstiprināšanas standartiem.
- Platformai *C-Roads* viena gada laikā pēc projekta sākšanas būtu jāizstrādā sistēmas testi, pamatojoties uz kopīgiem sakaru profiliem, un jāsniedz pilnīga šādu sakaru profilu piekļuve trešām pusēm un nozares dalībniekiem, kuriem minētās iespējas būtu jāizmanto apstiprināšanai.

²⁹ M/453 (2009): standartizācijas pilnvarojums Eiropas Standartizācijas komitejai, Eiropas Elektrotehnikas standartizācijas komitejai un Eiropas Telesakaru standartu institūtam informācijas un sakaru tehnoloģiju jomā, lai atbalstītu sadarbīgu sistēmu sadarbību attiecībā uz intelektisku transportu Eiropas kopienā.

M/284, 329, 358, 363 saskaņā ar Direktīvu par radioiekārtām un telekomunikāciju termināla iekārtām un to atbilstības savstarpējo atzīšanu (1999/5/EK), pašlaik konsolidēti kā M/536 saskaņā ar Radioiekārtu direktīvu.

³⁰ [C-Roads platformu](#) līdzfinansē Eiropas infrastruktūras savienības instruments (EISI).

3.6. Atbilstības novērtēšana

Pirmās dienas S-ITS pakalpojumu netraucētai ieviešanai ir nepieciešams efektīvs atbilstības novērtēšanas satvars, kas ļauj pakalpojumus pārbaudīt pēc ES mēroga sistēmas prasībām. Sevišķi satiksmes drošības lietojumu jomā pastāv spēcīga sabiedrības interese par šāda satvara izstrādi galvenajiem S-ITS tīkla elementiem, piemēram, drošībai, datu aizsardzībai vai sadarbībai, lai nodrošinātu, ka autovadītāji saņem saskaņotus brīdinājumus dažādos satiksmes apstākļos visā ES.

Pirmais solis šāda satvara izveidē ir kopīgu minimālo prasību noteikšana pirmās dienas S-ITS pakalpojumu ieviešanai, ko apstiprina visas attiecīgās ieinteresētās personas. Tas sniedz nepieciešamo pamatu, lai attiecībā uz pirmās dienas S-ITS pakalpojumiem kopīgi izstrādātu pilnīgu atbilstības novērtēšanas procesu. Tas ir arī priekšnoteikums jaunu pakalpojumu ieviešanai (piemēram, otrās dienas pakalpojumi) vai esošo pakalpojumu paplašināšanai jaunās piemērošanas jomās (piemēram, pilnībā automatizēti transportlīdzekļi un to sakaru sistēmas). Nozīmīgs pamatprincips visām turpmākām īstenošanas darbībām ir tas, ka tām gan infrastruktūras, gan transportlīdzekļu ziņā ir jāatbilst visam pirmās dienas S-ITS pakalpojumu sarakstam.

Īpašie pasākumi

- S-ITS ieviešanas iniciatīvām būtu jāpalīdz noteikt atbilstības novērtēšanas procesu pirmās dienas S-ITS pakalpojumiem un tas jāpublisko, lai nodrošinātu trešo personu pilnīgu piekļuvi.
- Komisija atbalstīs ieviešanas iniciatīvas, izstrādājot pilnīgu kopēju atbilstības novērtēšanas procesu attiecībā uz visiem galvenajiem elementiem, lai nodrošinātu S-ITS pakalpojumu nepārtrauktību un ņemtu vērā iespējamus pakalpojumu paplašinājumus.

3.7. Tiesiskais regulējums

Ja ES vēlas ieviest pirmās dienas S-ITS pakalpojumus 2019. gadā, ieguldījumiem un reglamentējošiem noteikumiem ir jāaskan visā Eiropā. Strauja tehnoloģiskā attīstība un attiecīgo jautājumu sarežģītība nozīmē, ka ir nepieciešams pareizs tiesiskais regulējums. Komisija uzskata, ka šāds regulējums ir jāizstrādā, mācoties no pieredzes, izmantojot atsauksmes par S-ITS ieviešanas iniciatīvām un S-ITS platformu, kā arī to savstarpējo ietekmi.

Šā procesa rezultātā un ciešā sadarbībā ar visām ieinteresētajām personām Komisija apsvērs ITS direktīvas 2010/40/ES³¹ izmantošanu. Var tikt apsvērti arī citi juridiskie instrumenti, piemēram, atbilstības novērtēšanas procesi. Sabiedriskās apspriešanas rezultāti liecina, ka

³¹ ITS direktīvu 2010/40/ES var izmantot kā pamatu saskaņota noteikumu kopuma pieņemšanai ES līmenī, lai radītu sadarbīgu, satīklotu un automatizētu transportlīdzekļu vienoto tirgu. Direktīvas 2. pantā ir noteiktas prioritārās jomas specifikāciju un standartu izstrādei un izmantošanai, ietverot arī transportlīdzekļa un transporta infrastruktūras saiknes izveidi. Šajā prioritārajā jomā veicamās darbības ir sīkāk izklāstītas Direktīvas 1. pielikumā un cita starpā ietver to pasākumu noteikšanu, kas nepieciešami, lai integrētu dažādus ITS lietojumus atvērtās transportlīdzekļu iekšējās platformās un turpinātu progresu sadarbīgo sistēmu (transportlīdzeklis–transportlīdzeklis, transportlīdzeklis–infrastruktūra, infrastruktūra–infrastruktūra) izstrādē un ieviešanā. Tās pašas direktīvas 6. pantā Komisija tiek pilnvarota pieņemt specifikācijas, nodrošinot ITS ieviešanas un izmantošanas sadarbību, savietojamību un nepārtrauktību citām darbībām 2. pantā minētajās prioritārajās jomās. Minētās specifikācijas būtu jāpieņem ar deleģētu aktu. Turklāt Komisija var arī izmantot tai dotās tiesības trešajā prioritārajā jomā, kas attiecas uz ITS lietojumiem saistībā ar ceļu satiksmes drošumu un drošību un ir sīkāk izklāstītas ITS direktīvas I pielikuma 4. punktā. Komisija gatavo pilnvaru perioda pagarinājumu deleģēto aktu pieņemšanai saskaņā ar ITS direktīvu 2010/40/ES.

70 % respondentu atzinīgi vērtē Komisijas rīcību gan transportlīdzeklī esošā sakaru aprīkojuma, gan atsevišķu S-ITS pakalpojumu ieviešanas atbalstam.

Īpašie pasākumi

Komisija attiecīgā gadījumā apsvērs iespēju izmantot savas pilnvaras saskaņā ar ITS direktīvu, lai līdz 2018. gadam pieņemtu deleģētos aktus par:

- S-ITS pakalpojumu nepārtrauktības nodrošināšanu;
- noteikumu radīšanu, lai nodrošinātu S-ITS sakaru drošību;
- Vispārīgās datu aizsardzības regulas praktiskās īstenošanas nodrošināšanu S-ITS jomā;
- nākotnē vērstas hibrīdsakaru pieejas nodrošināšanu;
- sadarbības noteikumu radīšanu;
- noteikumu radīšanu atbilstības novērtēšanas procesiem.

3.8. Starptautiskā sadarbība

Tirgiem attīstoties globāli, starptautiskā sadarbība sadarbīgu, satīklotu un automatizētu transportlīdzekļu jomā ir būtiski svarīga. Publiskās iestādes ir ieinteresētas cita no citas mācīties un nodrošināt jaunu tehnoloģiju strauju ieviešanu. Arī nozare ir stingri ieinteresēta starptautiskā sadarbībā, jo, izstrādājot aprīkojumu, pakalpojumus un uzņēmējdarbības modeļus, tā meklē globālus tirgus.

ES jau ir guvusi labumu no sadarbības ar ASV, Austrāliju, Japānu un Singapūru tādās jomās kā pētniecība, drošība un standartu saskaņošana. ES ir jāsaglabā ciešas attiecības ar starptautiskajiem partneriem, lai arī turpmāk izmantotu viņu pieredzi, it īpaši saistībā ar plaša mēroga ieviešanas iniciatīvām.

Tas ietver starptautiskās standartizācijas veicināšanu (piemēram, transportlīdzekļu regulējumu un satiksmes noteikumus ANO Eiropas Ekonomikas komisijā), indivīdu privātuma un viņu personas datu aizsardzību, kā arī kiberdrošību, risinot juridiskos aspektus un ļaujot koordinēt pētniecību.

Arī G7 ir kļuvusi par nozīmīgu forumu politikas koordinācijai un konverģencei starptautiskā līmenī. G7 satiksmes ministri nesen vienojās par divām deklarācijām, lai atbalstītu sadarbīgu, satīklotu un automatizētu transportlīdzekļu tehnoloģiju drošu un efektīvu agro komercializāciju.

Īpašie pasākumi

Komisija:

- turpinās sekmēt S-ITS izstrādes un ieviešanas darbību konverģenci un koordināciju sadarbībā ar starptautiskiem partneriem un iniciatīvām;
- turpinās iesaistīties programmas “Apvārsnis 2020” pētniecības un inovācijas projektu apvienošanā ar līdzīgiem ITS jomas projektiem trešās valstīs.

4. NOBEIGUMS

Sadarbīgu, satīklotu un automatizētu transportlīdzekļu koordinētai un straujai ieviešanai autotransportā steidzami ir nepieciešama ES rīcība. Ja tas izdosies, šādu transportlīdzekļu ieviešana sniegs būtisku ieguldījumu ceļu satiksmes drošības uzlabošanā, paaugstinot autotransporta efektivitāti un nodrošinot ES rūpniecības konkurētspēju.

Ar šo paziņojumu Komisija veic svarīgu posmu Eiropas stratēģijas izveidē sadarbīgu, satīklotu un automatizētu transportlīdzekļu ieviešanai, kā aicināts Amsterdamas deklarācijā.

Kopīgi ar citām iniciatīvām autoceļu jomā, ko Komisija plāno pieņemt 2017. gadā, šim paziņojumam būtu jāpalīdz veidot ES nākotnes autotransporta sistēmu un pārvarēt galvenās grūtības, ar kuriem tā pašlaik saskaras. Šā mērķa sasniegšanai un laika grafika ievērošanai nepieciešamās darbības ir konstatētas, un tām ir nepieciešami kopīgi visu iesaistīto dalībnieku centieni.

Komisija centīsies nodrošināt sinerģijas un saskanību starp pašreizējām un turpmākām iniciatīvām un atbalstīt ES vadošo lomu sadarbīgu, satīklotu un automatizētu transportlīdzekļu jomā. Tā aicina visas attiecīgās personas, īpaši dalībvalstis un nozari, atbalstīt šajā paziņojumā izklāstīto pieeju, kā arī sadarboties visos līmeņos un visās nozarēs, lai 2019. gadā sāktu veiksmīgi izmantot sadarbīgas intelektiskās transporta sistēmas.