

PL

PL

PL



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 16.12.2008
KOM(2008) 886 wersja ostateczna

KOMUNIKAT KOMISJI

Plan działania na rzecz wdrażania inteligentnych systemów transportowych w Europie

KOMUNIKAT KOMISJI

Plan działania na rzecz wdrażania inteligentnych systemów transportowych w Europie

1. WPROWADZENIE

Celem odnowionej strategii lizbońskiej na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia¹ jest osiągnięcie silniejszego i trwałego wzrostu oraz stworzenie większej liczby lepszych miejsc pracy. Ponadto w średniookresowym przeglądzie białej księgi w sprawie transportu z 2001 r.² podkreślono zasadniczą rolę innowacji w zapewnieniu w Europie mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, efektywnej i konkurencyjnej.

W tym kontekście należy znaleźć rozwiązanie wielu istotnych problemów, aby system transportowy w Europie mógł spełnić swoje zadania zaspokajając związane z mobilnością potrzeby europejskiej gospodarki i społeczeństwa:

- Szacuje się, że zatory komunikacyjne na drogach dotyczą 10 % sieci drogowej, a ich koszty wynoszą rocznie około 0,9-1,5 % unijnego PKB³.
- Transport drogowy jest odpowiedzialny za 72 % wszelkiej związanej z transportem emisji CO₂, co stanowi wzrost emisji o 32 % (lata 1990-2005)⁴.
- Mimo że liczba ofiar śmiertelnych na drogach zmalała (-24 % od 2000 r. w UE-27), to pozostaje ona (42 953 ofiary śmiertelne w 2006 r.) wciąż o 6 000 wyższa niż cel planowany do osiągnięcia w latach 2001-2010, polegający na zmniejszeniu o połowę śmiertelności na drogach⁵.

Problemy te są jeszcze bardziej palące wobec perspektywy przewidywanego zwiększenia transportu towarowego o 50 % i transportu pasażerskiego o 35 % w okresie od 2000 r. do 2020 r.⁶

Główne cele polityki w zakresie transportu i podróży, jakie należy zatem w związku z tym wyznaczyć, są następujące:

- mniej zanieczyszczeń,
- zwiększona wydajność, w tym energooszczędność⁷,

¹ COM(2005) 24.

² COM(2006) 314.

³ CEMT/ITF(2007): Congestion, a Global Change (*Zatory komunikacyjne – wyzwanie na skalę światową*): The Extent of and Outlook for Congestion in Inland, Maritime and Air Transport (Wielkość zatorów komunikacyjnych w transporcie lądowym, morskim i lotniczym oraz ich perspektywy).

⁴ DG TREN(2008): Energy and Transport in Figures 2007/08 (*Energia i Transport w liczbach 2007/08*).

⁵ Zob. przypis 4.

⁶ Zob. przypis 2.

⁷ COM(2006) 545.

- większe bezpieczeństwo i większa ochrona.

Jest jednak jasne, uwzględniając wagę problemów, że tradycyjne rozwiązania, takie jak budowa nowej infrastruktury, nie pozwolą osiągnąć w odpowiednim czasie pożądaných rezultatów. Z całą pewnością potrzebne są rozwiązania innowacyjne, pozwalające osiągnąć szybkie postępy, jakich wymaga naglący charakter problemów. Najwyższy czas, aby inteligentne systemy transportowe zajęły właściwe dla nich miejsce, przyczyniając się do pojawienia się konkretnych rezultatów.

2. INTELIGENTNE SYSTEMY TRANSPORTOWE

„Inteligentne systemy transportowe” powstają w wyniku zastosowania technologii informacyjnych i komunikacyjnych (TIK) w sektorze transportu. Tego rodzaju zastosowania są opracowywane dla różnych rodzajów transportu oraz z myślą o wzajemnych powiązaniach między nimi (w tym platformach intermodalnych).

W zakresie transportu lotniczego program SESAR⁸ będzie stanowił ramy dla wdrożenia nowej generacji zarządzania ruchem lotniczym. Na potrzeby żeglugi śródlądowej są wprowadzane usługi informacji rzecznej (RIS), których celem jest zarządzanie żeglugą śródlądową i transportem towarowym. Jeśli chodzi o sieć kolejową wprowadzany jest stopniowo europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) oraz system aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych (TAF-TSI). Na potrzeby żeglugi morskiej wprowadzono SafeSeaNet oraz system monitorowania i informacji o ruchu statków (VTMIS), wdrażany jest również stopniowo system automatycznej identyfikacji (AIS) i system zdalnej identyfikacji i śledzenia statków (LRIT). W dziedzinie transportu drogowego przykładem inteligentnych systemów transportowych są systemy kontroli i zarządzania miejskim ruchem ulicznym i ruchem autostradowym, elektroniczne systemy pobierania opłat i systemy nawigacyjne. Niemniej do chwili obecnej nie istnieją spójne europejskie ramy dla wzajemnych połączeń między transportem drogowym a innymi rodzajami transportu.

3. ZAKRES

Celem niniejszego planu działania jest przyspieszenie i koordynacja wdrożenia inteligentnych systemów transportowych (ITS) w transporcie drogowym, w tym interfejsów łączących z innymi rodzajami transportu.

W planie działania wyróżniono sześć głównych obszarów operacyjnych. Dla każdego obszaru określono zestaw działań szczegółowych i jasny harmonogram. Wprowadzenie w życie ram dla realizacji tych działań, polegających na określeniu procedur i specyfikacji, będzie wymagało mobilizacji ze strony państw członkowskich i innych zainteresowanych stron.

Plan działania pomoże również w koordynacji dostępnych zasobów i instrumentów, co wniesie istotną wartość dodaną dla Unii Europejskiej.

⁸ SESAR Program badań zarządzania ruchem lotniczym w kontekście jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

4. ITS - KONIECZNOŚĆ DZIAŁAŃ NA POZIOMIE EUROPEJSKIM

ITS mogą mieć bardzo pozytywne skutki jeśli chodzi o efektywność, ekologiczność i bezpieczeństwo transportu, przyczyniając się jednocześnie do stworzenia oraz osiągnięcia wspólnotowych celów w zakresie rynku wewnętrznego i konkurencyjności.

Począwszy od lat osiemdziesiątych w Europie podejmowano liczne działania w tej dziedzinie. Były one najczęściej ukierunkowane na określone obszary, takie jak ekologiczny i energooszczędny transport, zatory na drogach, zarządzanie ruchem, bezpieczeństwo drogowe i ochronę, bezpieczeństwo transportu handlowego lub mobilność w miastach, ich wdrażanie miało jednak charakter nieskoordynowany i rozproszony.

W niektórych obszarach jest zatem konieczne przyjęcie perspektywy europejskiej, w celu uniknięcia sytuacji, w której ITS stałyby się wyłącznie zlepkiem odizolowanych aplikacji i usług. Są to na przykład: zapewnienie spójności geograficznej, interoperacyjność usług i systemów oraz normalizacja. ITS powinny ułatwiać zastosowania paneuropejskie, gwarantować precyzyjne i wiarygodne dane dostarczane w czasie rzeczywistym oraz objąć swoim zakresem wszelkie rodzaje transportu.

4.1. Ekologiczność transportu

Zastosowania ITS mają zasadnicze znaczenie dla transportu ekologicznego⁹.

Zróżnicowanie opłat w ramach elektronicznych systemów ich pobierania, stosowane w odniesieniu do pojazdów poruszających się po określonych drogach, może mieć wpływ na popyt na usługi transportowe.

Zastosowania ITS przy planowaniu podróży, dynamicznej nawigacji pokładowej i jeździe ekologicznej również przyczyniają się do zmniejszenia zatorów, ekologicznych form mobilności i mniejszego zużycia energii.

„Zielone” korytarze dla transportu towarowego¹⁰ są przykładem unijnej inicjatywy promowania koncepcji zintegrowanego transportu towarowego, polegającego na łączeniu uzupełniających się rodzajów transportu w celu zaoferowania bardziej przyjaznych dla środowiska alternatyw w przypadku transportu na duże odległości realizowanego pomiędzy centrami logistycznymi. Stosowanie zaawansowanych technologii ITS ma zasadnicze znaczenie w realizacji tego celu.

4.2. Poprawa wydajności transportu

Produkcja i dystrybucja towarów opiera się na istnieniu w całej Unii i poza jej terytorium wydajnych i opłacalnych multimodalnych łańcuchów transportowych, przydatnych w szczególności w przypadku dostaw terminowych typu „just-in-time”. ITS stanowią zasadniczy element niezbędny w zarządzaniu takimi łańcuchami

⁹ COM(2008) 433 — Komunikat dotyczący ekologicznego transportu.

¹⁰ COM(2007) 607.

transportowymi, pozwalając między innymi zarządzać elektronicznie fizycznym przepływem towarów (e-Freight).

Ułatwiająca mobilność usługi informacji o ruchu i podróży uzyskiwane w czasie rzeczywistym (RTTI), coraz częściej łączone z nawigacją satelitarną, są obecnie proponowane zarówno przez podmioty prywatne, jak i publiczne.

W wielu częściach Europy już w chwili obecnej ITS są skutecznie wykorzystywane w zarządzaniu ruchem miejskim i międzymiastowym, ułatwiając zmianę rodzaju transportu w głównych węzłach komunikacyjnych i przesiadkowych.

W perspektywie długoterminowej systemy współpracujące, opierające się na połączeniach lub wymianie informacji pomiędzy pojazdami (V2V), pomiędzy pojazdem a infrastrukturą (V2I), między infrastrukturami (I2I) oraz, w stosownych przypadkach, na pozycjonowaniu i synchronizacji wspieranych przez GNSS¹¹, wykażą w pełni swoją przydatność.

4.3. Poprawa bezpieczeństwa drogowego i ochrony

Badania naukowe i pierwsze zastosowania wykazały olbrzymią przydatność dla poprawy bezpieczeństwa na drodze systemów wspomagania kierowców takich jak elektroniczna kontrola stabilności (ESC), adaptacyjne tempomaty (ACC), system ostrzegający o opuszczeniu pasa ruchu i wspomagający jego zmianę, system ostrzegania przed kolizją (Collision Warning) z funkcją awaryjnego hamowania (Brake Support) oraz inne zastosowania w rodzaju systemu eCall, systemu kontroli czujności kierowcy, systemu ostrzegania o przekroczeniu prędkości czy systemu uniemożliwiającego jazdę po spożyciu alkoholu. Same tylko systemy ESC i eCall¹² mogłyby zmniejszyć o 6 500 rocznie liczbę śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w UE, jeśli byłyby w pełni wdrożone.

Najnowocześniejsze systemy bezpieczeństwa czynnego i wspomagania kierowcy powinny być w większym stopniu wykorzystywane, jeżeli przynosi to bezsprzeczne korzyści z punktu widzenia bezpieczeństwa pasażerów i innych użytkowników dróg (w szczególności szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego). Europejski zbiór zasad (ESoP) dotyczących interakcji człowieka z urządzeniami (HMI)¹³ powinien uwzględnić rosnące rozpowszechnienie urządzeń nomadycznych.

Systemy nawigacji, pozycjonowania i śledzenia ruchu mogą ułatwić bezpośrednie śledzenie na odległość pojazdów i przewożonych przez nie towarów, w szczególności towarów niebezpiecznych i żywych zwierząt. Mogą one również pomóc kierowcom w znalezieniu bezpiecznych parkingów i przestrzeganiu obowiązujących przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku oraz okazać się pomocne w opracowaniu tachografów cyfrowych nowej generacji.

¹¹ Globalny system nawigacji satelitarnej.

¹² COM(2007) 541.

¹³ C(2008)1742.

4.4. Wartość dodana dla UE wynikająca z wdrożenia ITS

Potencjał ITS zostanie w pełni wykorzystany tylko wówczas, gdy będą one stosowane w całej Europie, a nie w sposób ograniczony i rozproszony, jak to ma miejsce obecnie. Usunięcie istniejących we wdrożeniu ITS barier jest z tego względu najistotniejsze. Unia Europejska ma jasno określoną rolę do odegrania w stworzeniu stosownych ram umożliwiających przyspieszone i skoordynowane wdrożenie ITS poprzez: określenie priorytetów politycznych, wybór generycznych komponentów ITS, które będą wspólnie użytkowane lub ponownie wykorzystywane, osiągnięcie porozumienia w sprawie jasnego harmonogramu.

Działanie Wspólnoty Europejskiej może przyczynić się bezpośrednio do:

- rozwiązywania problemów związanych ze złożonym charakterem wdrożenia ITS, zależnego od dużej liczby zainteresowanych stron i wymagającego koordynacji geograficznej i synchronizacji pomiędzy różnymi partnerami,
- wspierania wejścia na rynek zaawansowanych usług z zakresu mobilności transportowej kierowanych do społeczeństwa, przy jednoczesnym promowaniu publicznych środków transportu jako alternatywy dla prywatnych samochodów osobowych,
- generowania korzyści skali, aby wdrożenie ITS było bardziej opłacalne, szybsze i wiązało się z mniejszym ryzykiem,
- przyspieszenia obecnego tempa wdrażania ITS w sektorze transportu drogowego oraz zapewnienia ciągłości usług w całej Wspólnocie,
- wzmocnienia pierwszoplanowej roli europejskich przedsiębiorstw sektora ITS na rynkach światowych, poprzez wspieranie innowacyjnych produktów i usług oferowanych producentom samochodowym, przedsiębiorstwom transportowym, przedsiębiorstwom z branży logistycznej i użytkownikom.

W realizowaniu tych celów UE może zastosować kilka instrumentów: wsparcie finansowe, inicjatywy normalizacyjne, środki legislacyjne lub nielegislacyjne.

5. KONSULTACJE

Plan działania został opracowany w oparciu o opinie zebrane w trakcie szeroko zakrojonej konsultacji z zainteresowanymi stronami. Opinie te zebrano w różnoraki sposób: (i) rozmowy z wysokiej rangi przedstawicielami sektora prywatnego i publicznego; (ii) warsztaty; (iii) ankieta przeprowadzona w Internecie; (iv) ukierunkowane dyskusje w ramach istniejących forów zainteresowanych stron.

Rozmowy doprowadziły do wyodrębnienia kilku podstawowych potrzeb. Wdrożenie ITS musi być podporządkowane jasno określonej strategii, a poszczególne kompetencje należy wyraźnie rozróżnić, w tym rolę współpracy publiczno-prywatnej. Należy powołać międzysektorowy zespół wysokiego szczebla, którego zadaniem będzie koordynacja zainteresowanych stron. Większość uczestników

konsultacji jest zdania, że Unia Europejska powinna być w większym stopniu odpowiedzialna za dalsze wdrażanie ITS.

Wśród priorytetów wymieniono np.: zarządzanie ruchem drogowym, zmniejszenie zatorów w korytarzach transportu towarowego i w miastach, wspieranie współmodalności, pokładowe systemy bezpieczeństwa, informacje o ruchu i podróży w czasie rzeczywistym, otwartą pokładową platformę umożliwiającą zintegrowanie różnych aplikacji.

6. PRIORYTETOWE DZIEDZINY DZIAŁAŃ I POWIĄZANE Z NIMI ŚRODKI

Wybranie sześciu dziedzin priorytetowych, zaproponowanych w wyniku opinii zainteresowanych stron sektora prywatnego i publicznego, zakłada, że aplikacje ITS, które mają być wdrożone w perspektywie krótko- lub średniookresowej, będą dostatecznie opracowane, wystarczająco interoperacyjne i zdolne do spełnienia roli katalizatora w całej Europie.

Plan działania opiera się na serii realizowanych aktualnie inicjatyw Komisji Europejskiej, takich jak Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego¹⁴, Plan działania dotyczący mobilności w miastach¹⁵, uruchomienie systemu Galileo¹⁶, pakiet w sprawie ekologicznego transportu¹⁷, inicjatywa i2010 „Inteligentny samochód”¹⁸, eBezpieczeństwo¹⁹, siódmy program ramowy na rzecz badań i rozwoju technologicznego²⁰, eCall²¹, Europejskie Platformy Technologiczne²² i ich strategiczne programy badań, grupa CARS 21²³.

Działania opisane w niniejszym dokumencie nie są ani powtórzeniem, ani powieleniem istniejących prac, lecz stanowią ich uzupełnienie, maksymalizując synergie i koncentrując się na kwestiach priorytetowych, przy zastosowaniu podejścia opierającego się na porozumieniu.

6.1. Obszar działania nr 1: Optymalne wykorzystanie danych dotyczących dróg, ruchu drogowego i podróży

Funkcjonowanie wielu najnowszych zastosowań ITS zależy od dokładnych informacji dotyczących zarówno sieci drogowej, jak i obowiązujących przepisów ruchu drogowego (między innymi ulice jednokierunkowe i ograniczenia prędkości). O ile w przeszłości zasadniczą część tych informacji dostarczały organy publiczne, o tyle obserwowana obecnie tendencja polega na wykorzystaniu komercyjnych źródeł informacji. Kiedy w grę wchodzi bezpieczeństwo na drogach, najważniejsze jest, aby tego rodzaju informacje były potwierdzone i dostępne na równych zasadach dla

¹⁴ COM(2007) 607.

¹⁵ Komunikat ma zostać przyjęty w grudniu 2008 r.

¹⁶ http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo

¹⁷ COM(2008) 433.

¹⁸ COM(2007) 541.

¹⁹ www.esafetysupport.org

²⁰ <http://cordis.europa.eu/fp7>

²¹ www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox

²² <http://cordis.europa.eu/technology-platforms>

²³ COM(2007) 22.

wszystkich uczestników ruchu, tak aby zapewnić bezpieczne i właściwe zarządzanie ruchem. Dotyczy to w szczególności map cyfrowych i związanych z nimi procesów gromadzenia danych, zatwierdzania i okresowej aktualizacji danych.

Podobne dowagi dotyczą usług udostępniania (w czasie rzeczywistym) informacji o ruchu i podróży. Szczególną uwagę należy zwrócić na pojęcie „powszechnych komunikatach o ruchu drogowym”, czyli informacji dostarczanych nieodpłatnie wszystkim użytkownikom dróg i stanowiących publiczną usługę informacyjną, na spójność pomiędzy informacjami pochodzącymi z różnych źródeł oraz na konieczność przestrzegania wymogów związanych z zarządzaniem siecią.

Proponowane działania są następujące:

	Działanie	Data realizacji
1.1	<p>Określenie procedur świadczenia ogólnoeuropejskich usług informacyjnych dotyczących ruchu drogowego i podróży w czasie rzeczywistym, obejmujące w szczególności następujące elementy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – świadczenie usług informacji o ruchu przez sektor prywatny, – udostępnianie informacji o przepisach ruchu drogowego przez organy ds. transportu, – zapewnienie organom publicznym dostępu do informacji dotyczących bezpieczeństwa drogowego, zgromadzonych przez podmioty prywatne, – zapewnienie podmiotom prywatnym dostępu do stosownych danych publicznych. 	2010 r.
1.2	<p>Optymalizacja gromadzenia i udostępniania danych dotyczących dróg, planów ruchu drogowego, przepisów ruchu drogowego i zalecanych tras (w szczególności dla samochodów ciężarowych)</p>	2012 r.

	Działanie	Data realizacji
1.4	Określenie specyfikacji dla danych i procedur dotyczących nieodpłatnego świadczenia usług w zakresie dostarczania minimum powszechnie dostępnych informacji o ruchu (w tym określenie standardów składania przekazywanych komunikatów informacyjnych)	2012 r.
1.5	Wspieranie opracowania koncepcji krajowych systemów planowania podróży multimodalnych „od drzwi do drzwi”, uwzględniających należycie alternatywne środki transportu publicznego i ich wzajemne połączenia w całej Europie	2009 r. – 2012 r.

6.2. Obszar działania nr 2: Ciągłość usług ITS w zakresie zarządzania ruchem drogowym i transportem towarowym w europejskich korytarzach transportowych i aglomeracjach miejskich

Konieczność odpowiedzenia na potrzeby rozwijającego się ruchu drogowego, w szczególności w głównych europejskich korytarzach transportowych i w aglomeracjach miejskich, przy jednoczesnym wspieraniu rozwiązań bezpiecznych dla środowiska i efektywności energetycznej, wymaga zastosowania innowacyjnych rozwiązań w dziedzinie zarządzania transportem i ruchem drogowym. Z tego względu globalne i dynamiczne zarządzanie transportem i ruchem drogowym jest korzystne dla transportu na duże odległości i transportu towarowego w miastach, rozwijając jednocześnie współmodalność.

Technologie ITS mają zasadnicze znaczenie dla wprowadzenia elektronicznego transportu towarowego e-Freight²⁴, którego celem jest bezpieczne udostępnianie online informacji dotyczących lokalizacji i stanu przewożonych towarów (w szczególności towarów niebezpiecznych i żywych zwierząt). Ta koncepcja może być również stosowana w odniesieniu do innego rodzaju działalności w ramach łańcucha dostaw, takiej jak wymiana danych do celów regulacyjnych i handlowych przy użyciu nowatorskich technologii, jak np. identyfikacja radiowa (RFID)²⁵ i wykorzystanie aplikacji systemu nawigacji satelitarnej EGNOS/Galileo. W przyszłości może to zaowocować wprowadzeniem w życie koncepcji „inteligentnego cargo”, które oznaczałoby „samowiedzę” towarów o ich tożsamości, kontekście i lokalizacji, przy jednoczesnym podłączeniu ich do szerokiego wachlarza usług informacyjnych.

²⁴ COM(2007) 607 Komunikat Komisji „Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego”.

²⁵ COM(2007) 96.

Wysokość pobieranych na określonych odcinkach dróg opłat zależy w coraz większym stopniu od różnych czynników, takich jak wielkość pojazdu, poziom emisji, pokonywana odległość lub pora dnia. Rozwiązania ITS, stosujące nawigację satelitarną i łączność ruchomą, stwarzają nowe możliwości dla wdrożenia takich systemów dostępu do infrastruktury i poboru opłat.

Proponowane działania są następujące:

	Działanie	Data realizacji
2.1	Określenie wspólnego zbioru procedur i specyfikacji zmierzających do zapewnienia ciągłości usług ITS dla pasażerów i towarów w korytarzach transportowych, w obszarach miejskich i między miastami. Prace te będą obejmowały również ustalenie wartości referencyjnych i normalizację przepływu informacji od początku do końca podróży, interfejsy, zarządzanie ruchem drogowym i planowanie podróży, a w szczególności planowanie na wypadek wystąpienia określonych zdarzeń lub zagrożeń.	2011 r.
2.2	Określenie usług ITS, których wdrożenie byłoby korzystne dla elektronicznego wsparcia transportu towarów (e-Freight), oraz opracowanie właściwych środków służących przejściu z fazy koncepcji do fazy realizacji. Zostanie położony szczególny nacisk na zastosowania w zakresie lokalizacji i monitorowania towarów wykorzystujące nowoczesne technologie, takie jak RFID oraz urządzenia służące do lokalizacji oparte na systemach nawigacji EGNOS/Galileo.	2010 r.
2.3	Wspieranie szerzej zakrojonego wdrożenia w Europie multimodalnej i zaktualizowanej architektury inteligentnych systemów transportowych oraz określenie architektury ITS dla mobilności transportu miejskiego , włącznie ze zintegrowanym podejściem dotyczącym planowania podróży, popytu na transport, zarządzania ruchem drogowym, zarządzania sytuacjami kryzysowymi, wysokości opłat drogowych oraz wykorzystania parkingów i transportu publicznego.	2010 r.
2.4	Wprowadzenie w życie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych ²⁶ .	lata 2012/2014

²⁶

Dyrektywa 2004/52/WE.

6.3. Obszar działania nr 3: Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Zastosowania ITS w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego wykazały się skutecznością, niemniej ich ogólne korzyści dla społeczeństwa zależą od skali ich wdrożenia. Kwestia, która wymaga dodatkowej uwagi, to w szczególności koncepcja bezpiecznego interfejsu człowiek-maszyna (HMI) (w oparciu o prace przeprowadzone przy opracowywaniu Europejskiego zbioru zasad), uwzględniająca urządzenia nomadyczne²⁷ i zapewniająca ochronę szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego (takich jak osoby starsze). Starania zmierzające do propagowania najlepszych praktyk w tej dziedzinie mają zasadnicze znaczenie w rozwiązywaniu tych problemów.

Bezpieczeństwo systemów transportowych może również podlegać zagrożeniom zewnętrznym. Bezpieczeństwo transportu, w szczególności ochrona pasażerów, pracowników sektora transportu, jak również ochrona środków transportu i pozostałego wyposażenia, muszą być brane pod uwagę, nie zakłócając jednocześnie efektywności i skuteczności czynności transportowych.

Proponowane działania są następujące:

	Działanie	Data realizacji
3.1	Wspieranie wdrażania zaawansowanych systemów wspomagania kierowców oraz systemów ITS związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, w tym ich instalacja w nowych pojazdach (w drodze homologacji typu), a także, w razie potrzeby, instalowanie ich w pojazdach używanych.	2009 r. – 2014 r.
3.2	Wspieranie platformy wdrożenia służącej jednolitemu wprowadzeniu systemu eCall ²⁸ na szczeblu paneuropejskim, w tym kampanie informacyjne, modernizacja infrastruktury dostępu do usług publicznych oraz ocena konieczności przyjęcia regulacji.	2009 r.
3.3	Opracowanie ram regulacyjnych dotyczących bezpiecznej, zintegrowanej interakcji człowieka z urządzeniami oraz integracji urządzeń nomadycznych, w oparciu o Europejski zbiór zasad ²⁹ dotyczący bezpiecznych i wydajnych pokładowych systemów informacyjnych i komunikacyjnych.	2010 r.

²⁷ Urządzenia nomadyczne to elementy wyposażenia komunikacyjnego i informacyjnego, które kierowca może zainstalować czasowo w pojeździe w celu używania ich w czasie jazdy: telefony komórkowe, systemy nawigacji, podręczne komputery osobiste itp.

²⁸ COM(2005) 431, COM(2003) 542.

²⁹ C(2006) 7125

3.4	Opracowanie stosownych środków, w tym wytycznych w sprawie najlepszych praktyk, dotyczących wpływu aplikacji i usług ITS na bezpieczeństwo i komfort szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego .	2014 r.
3.5	Opracowanie stosownych środków, w tym wytycznych w sprawie najlepszych praktyk, dotyczących bezpiecznych miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych oraz telematycznych systemów parkowania i rezerwacji.	2010 r.

6.4. Obszar działania nr 4: Integracja pojazdów z infrastrukturą transportową

Wykorzystanie elementów i systemów ITS przewidziane zostało w wielu istniejących lub planowanych instrumentach prawnych i dobrowolnych porozumieniach mających zastosowanie do samochodów użytkowych lub prywatnych. Można tu w szczególności wymienić przepisy w sprawie transportu towarów niebezpiecznych i żywych zwierząt, w sprawie tachografów cyfrowych³⁰, elektronicznego pobierania opłat drogowych i systemu eCall. Na razie większość tych instrumentów i porozumień została opracowana niezależnie od siebie, synergie nie zachodziły zatem często, mimo że potrzeby były takie same.

Racjonalizacja i integracja tych zastosowań w ramach spójnej i otwartej struktury pozwoliłyby zwiększyć ich efektywność i ułatwić stosowanie, zmniejszyć koszty i rozszerzyć zasięg, umożliwiając integrację typu „plug and play” nowych i zaktualizowanych zastosowań, na przykład w urządzeniach nomadycznych lub wykorzystujących usługi GNSS w zakresie pozycjonowania i pomiaru czasu. Otwarty charakter takiej architektury wyraziłby się w otwartej pokładowej platformie, której interoperacyjność lub możliwości wzajemnego połączenia z systemami i elementami infrastruktury byłyby zapewnione. Takie modułowe podejście pozwoliłoby na późniejsze zintegrowanie dodatkowych funkcji, związanych np. z bezpieczeństwem pojazdów i bezpiecznym interfejsem człowiek-maszyna, mobilnością indywidualną, logistyką i dostępem do informacji multimodalnych, jak również, ewentualnie, elektroniczną identyfikacją pojazdów.

Taką platformę należy najpierw wprowadzić dla samochodów użytkowych. Pozytywne reakcje na takie zastosowania pozwoliłyby przyspieszyć wprowadzenie zintegrowanych aplikacji ITS w samochodach prywatnych, wspierając w ten sposób stworzenie europejskiego rynku produktów i usług instalowanych w pojazdach fabrycznie lub na rynku wtórnym.

Rozwój systemów współpracujących, opierających się na wymianie informacji i komunikacji pomiędzy pojazdami lub z infrastrukturą drogową następuje bardzo szybko i powinien nadal być wspierany.

³⁰ Rozporządzenie (WE) 2135/98

Proponowane działania są następujące:

	Działanie	Data realizacji
4.1	Określenie architektury otwartej platformy pokładowej służącej do świadczenia usług i stosowania aplikacji ITS, w tym standardowych interfejsów. Rezultaty tych prac byłyby następnie przedłożone właściwym organom normalizacyjnym.	2011 r.
4.2	Rozwój i ocena systemów współpracujących, mające na celu wypracowanie jednolitego podejścia; ocena strategii wdrożenia, w tym inwestycji w inteligentną infrastrukturę;	2010 r.- 2013 r.
4.3	Określenie specyfikacji na linii infrastruktura-infrastruktura (I2I), pojazd-infrastruktura (V2I) oraz pojazd-pojazd (V2V) w ramach systemów współpracujących.	2010 r. (I2I) 2011 r. (V2I) 2013 r. (V2V)
4.4	Ustalenie mandatu dla europejskich organizacji normalizacyjnych w celu opracowania jednolitych norm na potrzeby wdrożenia ITS, szczególnie w zakresie systemów współpracujących.	2009 r.- 2014 r.

6.5. Obszar działania nr 5: Bezpieczeństwo i ochrona danych oraz kwestie odpowiedzialności

Przetwarzanie danych (w szczególności osobowych i finansowych) w ramach aplikacji ITS wzbudza szereg wątpliwości, gdyż wiąże się z przysługującym obywatelom prawem do ochrony danych. Jednocześnie należy zapewnić integralność, poufność i dostępność danych w odniesieniu do wszystkich zainteresowanych stron, w szczególności obywateli. Wykorzystanie aplikacji ITS stwarza również nowe wymagania w zakresie odpowiedzialności. Kwestie te mogą stanowić zasadniczą przeszkodę w upowszechnieniu niektórych usług ITS na rynku, jeżeli nie zostanie zagwarantowana pełna ochrona praw obywateli.

Proponowane działania są następujące:

	Działanie	Data realizacji
5.1	Ocena problemu bezpieczeństwa i ochrony danych osobowych związanych z ich przetwarzaniem w ramach aplikacji i usług ITS oraz zaproponowanie środków w pełni respektujących prawo wspólnotowe.	2011 r.

5.2	Rozwiązanie problemu odpowiedzialności związanego z wykorzystaniem aplikacji ITS, w szczególności w pokładowych systemach bezpieczeństwa.	2011 r.
-----	--	---------

6.6. Obszar działania nr 6: Współpraca i koordynacja europejskich ITS

Aby systemy ITS były wdrożone w sposób skoordynowany w całej UE, współpraca wszystkich zainteresowanych stron na szczeblu europejskim powinna być ścisła i skuteczna, pozwalając na zbliżenie wymogów związanych z wdrożeniem i na skuteczniejszą koordynację działań wdrożeniowych oraz zapobiegając pojawianiu się rozwiązań szczegółowych, krajowych lub zastrzeżonych, które stanowią przeszkodę w integracji europejskiej.

Należy upowszechnić najlepszą dostępną wiedzę dotyczącą kosztów i zalet projektów ITS, uwzględniając ich cały cykl życia oraz informacje zwrotne oparte na stosownym doświadczeniu, tak aby organy publiczne w całej Unii mogły podjąć w pełni świadome decyzje o inwestycjach. Aby wdrożenie ITS zostało zrealizowane w całej Wspólnocie, konieczne jest osiągnięcie porozumienia co do wspólnych metod oceny i jednolitych narzędzi ułatwiających podjęcie decyzji.

Skoordynowane wdrożenie ITS w Europie wymaga większego zaangażowania ze strony miast i władz regionalnych, w szczególności na poziomie miejskim i międzymiastowym. Należy dostarczyć wytyczne i wsparcie techniczne w celu ułatwienia i wsparcia osiągnięcia konsensu i podjęcia decyzji.

Realizacja działań zawartych w niniejszym planie działania będzie wymagać utworzenia właściwej struktury zarządzania. Państwa członkowskie powinny starać się osiągnąć porozumienie co do wspólnego harmonogramu dla ITS oraz co do metod przejścia z fazy planowania do fazy skoordynowanego wykonania, na przykład poprzez dokonywanie uzgodnionych wspólnie inwestycji lub realizację inicjatyw na rzecz harmonizacji.

Proponowane działania są następujące:

	Działanie	Data realizacji
6.1	Wniosek dotyczący ram prawnych dla koordynacji wdrożenia systemów ITS na szczeblu europejskim.	2008 r.
6.2	Opracowanie zestawu narzędzi ułatwiających podejmowanie decyzji inwestycyjnych dotyczących aplikacji i usług ITS. Może tu chodzić w szczególności o ocenę ilościową skutków gospodarczych, społecznych, finansowych i operacyjnych, która obejmie aspekty takie jak akceptacja ze strony użytkowników, stosunek kosztów do korzyści w cyklu życia lub określenie i ocena najlepszych praktyk w zakresie procedur zakupu i uruchomienia instalacji.	2011 r.
6.3	Opracowanie wytycznych dotyczących finansowania publicznego, zarówno przez UE (np. TEN-T i fundusze strukturalne), jak i ze środków krajowych, instalacji i usług ITS w oparciu o ocenę ich wartości ekonomicznej, społecznej i operacyjnej.	2010 r.
6.4	Utworzenie specjalnej platformy współpracy w zakresie ITS , obejmującej państwa członkowskie i organy władzy regionalnej i lokalnej, w celu wspierania inicjatyw ITS w dziedzinie mobilności w miastach.	2010 r.

7. PERSPEKTYWY

Przedmiotowy plan działania przedstawia podejście, którego celem jest wdrożenie systemów ITS w całej Europie w sposób skoordynowany i przyspieszony, w oparciu o cele polityki Wspólnoty. Priorytetowe obszary działania oraz środki opisane powyżej zostały określone z myślą o osiągnięciu tego celu. Łącząc i uzupełniając różnorodne działania, które uzyskały już wsparcie UE i organów krajowych, podejście to pozwoli skorzystać w pełni z realizowanych obecnie prac oraz z już stosowanych aplikacji i usług, które potwierdziły swoją przydatność. Takie połączenie stwarza najwłaściwsze ramy służące do tego, aby ITS stały się istotnym wkładem w realizację celu bardziej ekologicznej mobilności w Europie.

Uwzględniając perspektywy krótko- i średnioterminową w zakresie wsparcia wdrożenia ITS w Unii Europejskiej, niniejszy plan zmierza do określenia wizji długoterminowej, w której jasno zdefiniowano rolę ITS dla przyszłości europejskiego systemu transportowego.

W 2012 r. Komisja Europejska przedstawi sprawozdanie na temat postępów w realizacji niniejszego planu działania. W sprawozdaniu tym Komisja dokona przeglądu i, jeśli będzie to konieczne, rozszerzenia zakresu obszarów priorytetowych, a także zasięgu poszczególnych działań.

Niniejszemu komunikatowi towarzyszy wniosek w sprawie dyrektywy ustanawiającej ramy dla koordynacji wdrożenia ITS.