



V Bruseli 30. 11. 2016  
COM(2016) 766 final

**OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU  
HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV**

**Európska stratégia pre kooperatívne inteligentné dopravné systémy – míľnik na ceste  
ku kooperatívnej, prepojenej a automatizovanej mobilite**

## 1. Úvod

V odvetví dopravy nastanú zásadné zmeny, a to v rámci Európy aj v ostatných častiach sveta. Vlna technologických inovácií a prelomové obchodné modely viedli k rastúcemu dopytu po nových službách v oblasti mobility. Toto odvetvie zároveň reaguje na naliehavú potrebu – zaručiť bezpečnejšiu, efektívnejšiu a udržateľnejšiu dopravu. Výsledná transformácia prináša obrovské sociálne a hospodárske príležitosti, ktoré musí Európa využiť teraz, aby mohla získať výhody pre svojich občanov a podniky.

Jedným, ak nie najväčším, hnacím motorom a katalyzátorom tohto procesu sú digitálne technológie. Výmena údajov medzi rôznymi aktérmi v dopravnom systéme znamená, že ponuku a dopyt možno zladit' v reálnom čase, čo vedie k efektívnejšiemu využívaniu zdrojov bez ohľadu na to, či ide o spoločnú jazdu autom, kontajnerovú prepravu alebo železničnú sieť. Digitálne technológie prispievajú k obmedzeniu chýb ľudského faktora, ktorý je zďaleka najčastejším pôvodcom nehôd v odvetví dopravy. Môžu tiež vytvoriť skutočne multimodálny dopravný systém zlučujúci všetky druhy dopravy do jednej služby v oblasti mobility, ktorá umožní bezproblémovú prepravu osôb a nákladu od dverí k dverám. Môžu tiež podporiť sociálnu inováciu a zabezpečiť mobilitu pre všetkých, spolu so vznikom nových aktérov a nových foriem vytvárania hodnoty, akou je napríklad kolaboratívne hospodárstvo.

Potenciál digitálnych technológií a súvisiacich obchodných modelov v oblasti cestnej dopravy je značný, a preto je potrebné konať. Stabilný a pozitívny trend v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, ktorý v EÚ prevládal v poslednom desaťročí, sa spomalil. Cestná doprava je stále zdrojom väčšiny emisií z dopravy, pokiaľ ide o emisie skleníkových plynov a látky znečisťujúce ovzdušie<sup>12</sup>. Preťažené cesty predstavujú každý deň obrovské náklady pre hospodárstvo EÚ<sup>3</sup>. Keďže pracovné miesta miliónov Európanov sú priamo alebo nepriamo závislé od automobilového a dopravného priemyslu, je nevyhnutné vytvoriť podmienky na to aby si toto odvetvie zachovalo vedúce postavenie v celosvetovom meradle.

Toto oznámenie je teda úzko prepojené s politickými prioritami Komisie, najmä s jej programom pre zamestnanosť, rast a investície, jednotným digitálnym trhom a stratégiou energetickej únie<sup>4</sup>. Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu<sup>2</sup> prijatá v júli 2016 zdôrazňuje potenciál znížiť spotrebu energie a emisie z dopravy používaním kooperatívnych, prepojených a automatizovaných vozidiel. V stratégii digitalizácie európskeho priemyslu<sup>5</sup> sú kooperatívne, prepojené a automatizované vozidlá určené ako prioritná téma na podporu konkurencieschopnosti európskeho priemyslu. Podľa štúdií sa odhaduje, že trhový potenciál kooperatívnej, prepojenej a automatizovanej jazdy má hodnotu desiatok miliárd EUR ročne a mohol by viesť k vytvoreniu stoviek tisíc pracovných miest<sup>6</sup>.

Súčasnú vozidlá sú už v mnohých ohľadoch prepojené zariadenia. Vo veľmi blízkej budúcnosti však budú schopné priamo interagovať navzájom, ako aj s cestnou infraštruktúrou.

<sup>1</sup> Viac než 70 % emisií skleníkových plynov v doprave, 39 % NO<sub>x</sub> a 13 % tuhých častíc.

<sup>2</sup> Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu, [COM\(2016\) 501 final](#).

<sup>3</sup> Celkové náklady spojené s preťažením ciest sa v súčasnosti odhadujú na 1 % HDP ([EC JRC](#), 2012).

<sup>4</sup> Rámcová stratégia odolnej energetickej únie s výhľadovou politikou v oblasti zmeny klímy - [COM\(2015\) 80 final](#), PRÍLOHA 1.

<sup>5</sup> Digitalizácia európskeho priemyslu - [COM\(2016\) 180](#), [SWD\(2016\) 110](#).

<sup>6</sup> Roland Berger, autonómna jazda, Think:Act, december 2014

AT Kearney, Plán pre autonómnu jazdu, september 2015

KPMG, Prepojené a autonómne vozidlá – hospodárska príležitosť pre Spojené kráľovstvo, marec 2015

Strategy&, Správa o prepojených autách za rok 2016: Príležitosti, riziko a otrasy na ceste k autonómnym vozidlám, september 2016.

Touto interakciou sa zaoberajú kooperatívne inteligentné dopravné systémy (kooperatívne IDS), ktoré účastníkom cestnej premávky a subjektom riadenia dopravy umožnia vymieňať si a používať informácie, ktoré predtým neboli dostupné, a koordinovať svoju činnosť. Očakáva sa, že tento prvok kooperácie<sup>7</sup> – ktorú umožnila digitálna prepojenosť – výrazne zlepši bezpečnosť cestnej premávky, efektívnosť dopravy a pohodlie počas jazdy, keďže vodičovi pomôže robiť správne rozhodnutia a prispôbiť sa dopravnej situácii.

Komunikácia medzi vozidlami, infraštruktúrou a s ostatnými účastníkmi cestnej premávky má zásadný význam aj pre zvýšenie bezpečnosti automatizovaných vozidiel a ich úplného začlenenia do celkového dopravného systému. Kooperácia, konektivita a automatizácia nie sú len doplnkovými technológiami – navzájom sa posilňujú a časom sa úplne zlúčia. Dobrým príkladom je tzv. platooning nákladných vozidiel (vzájomná komunikácia medzi nákladnými vozidlami umožňuje ich automatické zoradenie v konvoji a bezpečnú jazdu za sebou v malých rozstupoch): konektivita, kooperácia a automatizácia musia ísť ruka v ruke, aby tento koncept fungoval. Kooperácia však nadobudne o to väčší význam, keď v budúcnosti automatizované vozidlá budú musieť bezpečne a efektívne zvládať oveľa zložitejšie dopravné situácie.

Krajiny na celom svete (napr. USA, Austrália, Japonsko, Južná Kórea a Čína) rýchlo zavádzajú digitálne technológie a v niektorých krajinách sú už vozidlá a služby kooperatívnych IDS dostupné na trhu. Ministri dopravy krajín G7<sup>8</sup> opakovane zdôraznili potrebu konať. Viacero členských štátov spustilo zavádzanie technológií kooperatívnych IDS v reálnych podmienkach prostredníctvom strategických aliancií, ako je napríklad koridor kooperatívneho IDS v EÚ<sup>9</sup>, ktorý spája Rotterdam s Frankfurtom a Viedňou, alebo Amsterdamská skupina<sup>10</sup>. V stratégii pre Európu v oblasti kozmického priestoru<sup>11</sup> sa zdôrazňuje potreba podporovať integráciu vesmírnych technológií do stratégií zameraných na prepojené vozidlá a zároveň využívať výhody programov Galileo a EGNOS.

Európski ministri dopravy v amsterdamskom vyhlásení<sup>12</sup> z apríla 2016 vyzvali Európsku komisiu, aby vypracovala európsku stratégiu pre kooperatívne, prepojené a automatizované vozidlá. Čo je však rovnako dôležité, aj priemyselné odvetvie oznámilo svoj úmysel začať so zavádzaním vozidiel kompatibilných s technológiou kooperatívnych IDS v plnom rozsahu v roku 2019.<sup>13</sup> Na uskutočnenie tohto kroku je však naliehavo potrebná koordinácia na európskej úrovni.

Vzhľadom na rýchly rozvoj technológií a skutočnosť, že verejný a súkromný sektor investuje značné finančné prostriedky do rozvoja a testovania technológií kooperatívnych IDS, existuje riziko, že bez rámca na európskej úrovni sa včas nedosiahne celounijná interoperabilita. Znevýhodnilo by to európsky priemysel v prospech jeho konkurentov a oneskorilo by sa

---

<sup>7</sup> Spolupráca znamená, že vozidlá sa navzájom varujú pred možnými nebezpečnými situáciami (napr. núdzové brzdenie alebo koniec kolóny pri dopravnej zápche) a komunikujú s miestnou cestnou infraštruktúrou (napr. so semaforami na udržanie optimálnej rýchlosti). Dvojsmerná komunikácia medzi vozidlami a strediskami riadenia dopravy umožňuje rýchlejšie odhaliť problémy (napr. dopravné zápchy alebo poľadovica) a zmierniť ich účinky tým, že účastníkom cestnej premávky rýchlejšie poskytujú lepšie dopravné informácie.

<sup>8</sup> Zasadnutie G7 v Nemecku, september 2015: [Vyhlásenie G7](#) o automatizovanej a prepojenej jazde  
Zasadnutie G7 v Japonsku, september 2016: [Vyhlásenie G7](#) o rozvoji a rozšírenom využívaní moderných technológií pre vozidlá a cesty.

<sup>9</sup> [Koridor kooperatívnych IDS](#) Rotterdam – Frankfurt nad Mohanom. – Viedeň.

<sup>10</sup> [Amsterdamská skupina](#): aliancia cestných správnych orgánov (Európske združenie prevádzkovateľov mýtnych infraštruktúr, konferencia európskych riaditeľov správy ciest), miest zapojených do siete POLIS (sieť európskych miest a regiónov) a automobilového priemyslu organizovaného v komunikačnom združení Car2Car.

<sup>11</sup> Stratégia pre Európu v oblasti kozmického priestoru, [COM\(2016\) 705](#).

<sup>12</sup> [Amsterdamské vyhlásenie](#) o spolupráci v oblasti prepojenej a automatizovanej jazdy, 14. apríla 2016.

<sup>13</sup> Tlačové správy komunikačného združenia Car2Car, október 2015.

zavedenie kooperatívnych IDS v Európe, ako aj využitie viacerých prínosov v odvetví dopravy a v spoločnosti ako celku.

V tomto oznámení sa predkladá stratégia EÚ pre koordinované zavedenie kooperatívnych IDS s cieľom zabrániť fragmentácii vnútorného trhu v oblasti kooperatívnych IDS a vytvoriť synergie medzi rôznymi iniciatívami. Je zamerané na najzásadnejšie otázky vrátane kybernetickej bezpečnosti a ochrany údajov (obe otázky sú mimoriadne dôležité z hľadiska akceptácie zo strany verejnosti), ako aj interoperability, a odporúčajú sa v ňom opatrenia na rôznych úrovniach na splnenie cieľov do roku 2019. Toto oznámenie preto predstavuje významný míľnik stratégie EÚ pre kooperatívne, prepojené a automatizované vozidlá.

## **2. EURÓPSKE ČINNOSTI POTREBNÉ NA ZAVEDENIE KOOPERATÍVNEJ, PREPOJENEJ A AUTOMATIZOVANEJ MOBILITY**

Toto oznámenie je výsledkom intenzívnej spolupráce s expertmi z verejného a súkromného sektora. Od novembra 2014 Komisia viedla platformu pre kooperatívne IDS<sup>14</sup> s cieľom určiť zostávajúce prekážky a navrhnúť riešenia pre zavedenie kooperatívnych IDS v Európe. Výsledkom prvej fázy platformy pre kooperatívne IDS bola odborná správa<sup>15</sup>, ktorú v januári 2016 jednomyselne schválili účastníci tejto platformy. Táto odborná správa bola doplnená analýzou nákladov a prínosov<sup>16</sup> a verejnými konzultáciami<sup>17</sup>, ktoré predstavujú základ pre toto oznámenie. Medzitým platforma pre kooperatívne IDS vstúpila v júli 2016 do druhej fázy.

EÚ už dáva k dispozícii veľký objem finančných prostriedkov<sup>18</sup> pre kooperatívne, prepojené a automatizované vozidlá. Projekty výskumu a zavádzania preukázali za viac ako 15 rokov uskutočniteľnosť služieb na základe kooperatívnych IDS. V rámci programu Horizont 2020 sa pomerne nedávno zmenilo zameranie výskumu inteligentných dopravných systémov na integráciu spôsobov dopravy a prepojenia s automatizáciou. V roku 2016 bola otvorená osobitná výzva na predkladanie návrhov projektov v oblasti automatizovanej cestnej dopravy. Komisia v kontexte strategického programu výskumu a inovácií v doprave vypracúva plán prepojenej a automatizovanej dopravy s cieľom usmerniť a koordinovať činnosti v oblasti výskumu a inovácií v Európe. Túto činnosť dopĺňajú projekty rozsiahleho zavádzania s cieľom vývoja kooperatívnych systémov v transeurópskej dopravnej sieti v 13 krajinách,<sup>19</sup> pričom sa využívajú programy financovania EÚ, ako napríklad Nástroj na prepájanie Európy (NPE).

Pokiaľ ide o stratégiu v oblasti vysoko automatizovaných a prepojených vozidiel, niekoľko orgánov členských štátov, MVO a zainteresované strany priemyselného odvetvia spolupracujú s príslušnými komisármi v rámci programu GEAR 2030, skupinou na vysokej úrovni zriadenou v októbri 2015, ktorá je zameraná na budúcnosť automobilového priemyslu. Výsledky platformy pre kooperatívne systémy IDS budú slúžiť ako podklad pre program

---

<sup>14</sup> Platforma pre zavedenie kooperatívnych IDS v Európskej únii (platforma pre kooperatívne IDS – zriadená v novembri 2014 ako skupina expertov Komisie) poskytuje operačný nástroj na vedenie dialógu, výmenu technických poznatkov a spoluprácu medzi Komisiou, verejnými zainteresovanými stranami z členských štátov, miestnymi/regionálnymi orgánmi a súkromnými zainteresovanými stranami, akými sú napr. výrobcovia vozidiel, výrobcovia zariadení, správcovia ciest, telekomunikační operátori a poskytovatelia služieb.

<sup>15</sup> [Záverečná správa platformy pre kooperatívne IDS](#), január 2016.

<sup>16</sup> [Štúdia o zavedení kooperatívnych IDS v Európe: Záverečná správa](#), február 2016.

<sup>17</sup> [Analýza odpovedí na verejnú konzultáciu o kooperatívnych IDS](#) (GR MOVE, konzultácia otvorená od júna do septembra 2016).

<sup>18</sup> Samotná EÚ sa od roku 2014 podieľa na spolufinancovaní sumou viac než 130 miliónov EUR prostredníctvom nástroja NPE a programu Horizont 2020 v oblasti kooperatívnych, prepojených a automatizovaných vozidiel

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

GEAR 2030 s cieľom poskytnúť perspektívu dopravného systému. Cieľom skupiny je predložiť do konca roku 2016 prvé odporúčania a do polovice roka 2017 záverečné odporúčania.

Na jeseň 2015 sa začal dialóg na vysokej úrovni vo forme rokovaní predstaviteľov priemyslu za okrúhlym stolom, na ktorých sa zúčastnili odvetvia telekomunikácií a výroby vozidiel, s cieľom vytvoriť synergie v oblasti prepojených a automatizovaných vozidiel. Očakáva sa, že tento dialóg pomôže automobilovému priemyslu využiť výhody trendov v digitálnej oblasti, akými sú internet vecí, oblasť Big Data, telekomunikačná politika a digitalizácia priemyslu, a obe odvetvia sa už vďaka nemu zaviazali vytvoriť nové aliancie a spustiť experimenty s technológiami 5G.

Ako sa uvádza v pracovnom programe Komisie na rok 2017, Komisia bude pokračovať v práci na regulačnom prostredí, budovaní ekosystému, efektívnosti využívania zdrojov a normalizácii s cieľom uľahčiť uvádzanie čoraz efektívnejších kooperatívnych, prepojených a automatizovaných vozidiel na trh.

V nadväznosti na tieto iniciatívy je potrebná bezprecedentná úroveň spolupráce v rámci mnohých sektorov, aby bolo zavedenie kooperatívnych IDS úspešné. Úlohy a povinnosti v hodnotovom reťazci sú nejasné, pričom dochádza k spochybňovaniu existujúcich koncepcií. S cieľom zabrániť možným efektom odrazu (rebound effect), akým je napríklad čisté zvýšenie objemu premávky a emisií, je potrebná úzka spolupráca s miestnymi orgánmi. Napríklad pri začlenení kooperatívnych, prepojených a automatizovaných vozidiel do trvalo udržateľného plánovania mobility alebo koncepcie „mobilita ako služba“, vrátane verejnej dopravy a aktívnych spôsobov dopravy, akými sú chôdza a cyklistika. S cieľom zaistiť vysokú mieru využívania technológií kooperatívnych IDS a maximalizovať ich hospodársky a sociálny vplyv je nevyhnutné zapojenie občanov, a preto by sa zavedenie kooperatívnych IDS malo zameriavať na používateľa.

Digitálny dopravný systém si vyžaduje myslenie v horizontálnych vrstvách, naprieč rôznymi spôsobmi dopravy a odvetviami, a nie vertikálnu orientáciu na jednotlivé uzavreté odvetvia (ako napríklad doprava, energetika alebo telekomunikácie). Pozornosť sa už nesmie sústrediť iba na samotnú vrstvu infraštruktúry (napríklad na cesty a vozidlá). Digitálne technológie sa opierajú aj o vrstvu údajov, ktoré obsahujú statické údaje, akými sú napríklad digitálne mapy alebo dopravné predpisy, a dynamické údaje, akými sú napríklad údaje o doprave poskytované v reálnom čase. Tieto údaje sa následne použijú na vytvorenie vrstvy inovačných služieb a aplikácií, ktoré budú prístupné prostredníctvom sietí. V záujme najlepšieho využitia digitálnych technológií treba zaistiť prístup na trh a spravodlivú hospodársku súťaž v každej z týchto vrstiev, ako sa odporúča v oznámení Komisie o online platformách<sup>20</sup>.

### **3. SMEROM K ZAVEDENIU KOOPERATÍVNYCH IDS V ROKU 2019**

Komisia v nadväznosti na odporúčania platformy pre kooperatívne IDS<sup>21</sup> identifikovala problémy, ktoré by sa mali riešiť na úrovni EÚ s cieľom zabezpečiť koordinované zavádzanie

<sup>20</sup> Online platformy a jednotný digitálny trh Príležitosti a výzvy pre Európu [COM\(2016\) 288](#).

<sup>21</sup> Podľa záverečnej správy platformy pre kooperatívne IDS ide o tieto opatrenia:

- zoznam všeobecne odsúhlasených služieb kooperatívnych IDS v etape 1, ktoré sa zavedú v celej EÚ;
- spoločná vízia riešenia kybernetickej bezpečnosti, ktorá je podrobne opísaná v dohodnutom modeli zaručenia dôveryhodnosti;
- posúdenie výhod kooperatívnych IDS v rámci celej Európy na základe prístupu hybridnej komunikácie;

služieb kooperatívnych IDS v roku 2019. V nasledujúcich kapitolách navrhujeme špecifické opatrenia na riešenie každého problému vrátane vytvorenia podmienok na úrovni Európy, členských štátov, orgánov verejnej moci a priemyselného odvetvia.

### 3.1. Priority v zavádzaní služieb kooperatívnych IDS

Kontinuita služby, t. j. dostupnosť služieb kooperatívnych IDS pre koncových používateľov v celej EÚ, je najdôležitejším faktorom rýchleho zavádzania kooperatívnych IDS v Európe. Zavádzané služby by mali byť už od začiatku čo najrozšírenejšie, tak z hľadiska infraštruktúry, ako aj vozidiel. V tomto oznámení sa preto stanovujú priority koordinovaného zavádzania služieb kooperatívnych IDS členskými štátmi a priemyselným odvetvím.

Platforma pre kooperatívne IDS na žiadosť Komisie analyzovala náklady a prínosy zavedenia služieb s aktivovanými kooperatívnymi IDS pre cestnú dopravu v členských štátoch.<sup>16</sup> Platforma v tejto súvislosti diskutovala o najslubnejších scenároch ich zavádzania z hľadiska rýchleho a rozšíreného využívania.

Dospelo sa k záveru, že pri interoperabilnom zavedení služieb kooperatívnych IDS v etape 1 v celej Európe bude pomer nákladov a výnosov až 3 ku 1 na základe kumulatívnych nákladov a výnosov v období rokov 2018 až 2030. To znamená, že každé euro investované do služieb kooperatívnych IDS v etape 1 by malo vygenerovať až tri eurá. Rýchle zavedenie čo najväčšieho počtu služieb bude tiež znamenať, že sa ešte skôr dosiahne rovnováha medzi nákladmi a výnosmi a že povedú k vyšším celkovým výnosom, najmä v dôsledku sieťového účinku (čo znamená, že nízka úroveň počiatočného využívania by viedla k pomerne dlhým obdobiam s malými prínosmi).

Komisia sa na základe tejto práce domnieva, že by sa mali rýchlo zaviesť technologicky vyspelé a vysoko prínosné služby kooperatívnych IDS, aby ich mohli koncoví používatelia a spoločnosť ako celok využívať čo najskôr. Tento zoznam služieb určených na rýchle zavedenie je ďalej v texte uvedený ako *zoznam služieb kooperatívnych IDS v etape 1*.

V druhej fáze by sa zaviedli služby uvedené v *zozname služieb kooperatívnych IDS v etape 1.5*. Ide o zoznam služieb, ktorých úplné špecifikácie alebo normy nemusia byť úplne pripravené na rozsiahle zavádzanie od roku 2019, hoci sa všeobecne považujú za vyspelé.

Respondenti vo verejnej konzultácii súhlasili so zahrnutím všetkých služieb (z oboch zoznamov) do včasného zavádzania.

#### Zoznam služieb kooperatívnych IDS – etapa 1

##### Upozornenia na nebezpečné miesta:

- Pomalé alebo stojace vozidlo(-á) a výstrahy súvisiace s premávkou;
- Výstraha týkajúca sa prác na ceste;
- Poveternostné podmienky;
- Núdzové brzdové svetlá;
- Blížiaci sa vozidlo záchranej a pohotovostnej služby;
- Iné nebezpečenstvá.

##### Značenie:

– usmernenia pre prístup k vozidlovým údajom. Je potrebné vypracovať ďalšie právne a technické analýzy a scenáre založené na analýze nákladov a prínosov rôznych možných technických riešení. Výsledky osobitnej štúdie Komisie budú k dispozícii v polovici roku 2017;

– podrobná analýza ochrany súkromia a údajov, ktorá predstavuje spoľahlivý základ pre ďalšiu prácu na zavádzaní nových požiadaviek vyplývajúcich z nového všeobecného nariadenia o ochrane údajov.

- Značenie vo vozidle;
- Značenie rýchlostných obmedzení vo vozidle;
- Nerešpektovanie signálov na križovatke/bezpečnosť na križovatke;
- Vyžiadanie prednosti dopravnej signalizácie pre určené vozidlá;
- Odporúčaná optimálna rýchlosť na plynulý prejazd svetelnou križovatkou;
- Údaje z kooperatívnych vozidiel;
- Tlmenie nárazovej vlny [patrí do kategórie Európskeho inštitútu pre telekomunikačné normy (ETSI) s názvom „výstrahy o miestnom nebezpečenstve“].

#### **Zoznam služieb kooperatívnych IDS – etapa 1.5**

- Informácie o čerpacích a nabíjaciach staniciach pre vozidlá na alternatívny pohon;
- Ochrana zraniteľných účastníkov cestnej premávky;
- Riadenie uličného parkovania a príslušné informácie;
- Informácie o mimouličnom parkovaní;
- Informácie o parkoviskách typu „Park & ride“;
- Navigácia prepojených a kooperatívnych vozidiel pri vstupe do mesta a výstupe z neho (prvý a posledný úsek, parkovanie, informácie o trase, koordinované semaforey);
- Informácie o premávke a inteligentné určovanie trasy.

#### **Konkrétne opatrenia**

- Členské štáty a miestne orgány, výrobcovia vozidiel, správcovia ciest a odvetvie IDS by mali zaviesť kooperatívne IDS a zabezpečiť úplnú podporu služieb aspoň zo zoznamu služieb kooperatívnych IDS v etape 1.
- Komisia podporí členské štáty a priemyselné odvetvie pri zavádzaní služieb kooperatívnych IDS v etape 1, najmä prostredníctvom Nástroja na prepájanie Európy, európskych štrukturálnych a investičných fondov a Európskeho fondu pre strategické investície.
- Komisia poskytne finančné prostriedky na výskum a inovácie v rámci programu Horizont 2020, prípadne pomocou európskych štrukturálnych a investičných fondov, na služby kooperatívnych IDS v etape 1.5 a ďalších etapách, vrátane vyšších úrovní automatizácie.
- Komisia podporí aktualizáciu zoznamu služieb v etape 1.5 a budúcich zoznamov služieb kooperatívnych IDS pokračovaním činností v rámci platformy pre kooperatívne IDS.

### **3.2. Bezpečnosť komunikácie kooperatívnych IDS**

Vzhľadom na čoraz väčšiu mieru digitalizácie dopravného systému sa zvyšuje aj riziko jeho napadnutia hackermi a kybernetickými útokmi. Preto má rozhodujúci význam kybernetická bezpečnosť komunikácie kooperatívnych IDS, čo si vyžaduje opatrenia na európskej úrovni. Bez jasných pravidiel prijatých na úrovni Únie sa oneskorí zavedenie kooperatívnych IDS v EÚ, keďže investori si želajú spoločnú koncepciu na vnútornom trhu. Nejednotné bezpečnostné riešenia navyše ohrozia interoperabilitu a bezpečnosť koncových používateľov.

Komisia je preto presvedčená, že v Európe treba zaviesť spoločnú bezpečnostnú a certifikačnú politiku<sup>22</sup> pre zavedenie kooperatívnych IDS. Tento názor podporujú aj

<sup>22</sup> V dokumentoch spoločnej bezpečnostnej a certifikačnej politiky sa napríklad vymedzí európsky model zabezpečenia dôveryhodnosti pre kooperatívne IDS založený na infraštruktúre verejného kľúča. Okrem iného sa



odporúčania platformy pre kooperatívne IDS a výsledky verejnej konzultácie. Vypracovanie tejto politiky závisí od politickej podpory v Európe v prospech jednotného a všeobecne akceptovaného bezpečnostného riešenia týkajúceho sa kooperatívnych a prepojených vozidiel, ako aj príslušných prvkov verejnej infraštruktúry.

Do vypracovania a zavedenia celoúniijného bezpečnostného rámca založeného na technológii infraštruktúry verejného kľúča<sup>23</sup> pre vozidlá a prvky verejnej infraštruktúry, vrátane postupu hodnotenia súladu, sa musia zapojiť všetky zainteresované strany. Rozhodujúcou výzvou preto bude vytvorenie potrebného riadiaceho a správneho mechanizmu na úrovni EÚ, na vnútroštátnej úrovni, ako aj na úrovni priemyselného odvetvia, za účasti všetkých hlavných zainteresovaných strán vrátane orgánov verejnej moci (napr. ministerstvá dopravy a príslušné vnútroštátne bezpečnostné združenia), správcov ciest, výrobcov vozidiel, dodávateľov a prevádzkovateľov služieb kooperatívnych IDS. Vývoj spoločného bezpečnostného riešenia na účely zavedenia a prevádzky kooperatívnych IDS v Európe tak podporí silnejšiu bezpečnosť na vyšších úrovniach automatizácie (vrátane komunikácie vozidlo-vozidlo a vozidlo-infraštruktúra).

#### **Konkrétne opatrenia**

- Komisia bude spolupracovať so všetkými príslušnými zainteresovanými stranami v oblasti kooperatívnych IDS s cieľom usmerniť vývoj spoločnej bezpečnostnej a certifikačnej politiky na účely zavedenia a prevádzky kooperatívnych IDS v Európe. V roku 2017 uverejní usmernenia o európskej bezpečnostnej a certifikačnej politike pre kooperatívne IDS.
- Všetky iniciatívy na zavedenie kooperatívnych IDS by sa mali byť súčasťou vývoja tejto spoločnej bezpečnostnej politiky, a to prijatím záväzku od začiatku zavádzať v Európe služby kooperatívnych IDS, ktoré splnia nároky budúcnosti.
- Komisia vykoná analýzu úloh a povinností európskeho modelu zabezpečenia dôveryhodnosti kooperatívnych IDS a stanoví, či by mala prevziať niektoré prevádzkové funkcie a riadiace úlohy (ako napríklad v prípade inteligentného tachografu<sup>24</sup>).

### **3.3. Záruky ochrany súkromia a osobných údajov**

Ochrana osobných údajov a súkromia je určujúcim faktorom pre úspešné zavedenie kooperatívnych, prepojených a automatizovaných vozidiel. Používatelia musia mať istotu, že ich osobné údaje nie sú komoditou, a musia vedieť, že môžu účinne kontrolovať, ako a na aký účel sa ich osobné údaje používajú.

Údaje vysielané z vozidiel prostredníctvom kooperatívnych IDS sa budú v zásade považovať za osobné údaje, keďže sa budú týkať určenej alebo určiteľnej fyzickej osoby. Zavedenie kooperatívnych IDS si preto vyžaduje dodržiavanie platného právneho rámca ochrany osobných údajov<sup>25</sup>. V týchto pravidlách sa stanovuje, že spracovanie takýchto údajov je

---

v nich vymedzia právne, organizačné a technické požiadavky na správu certifikátov verejného kľúča pre služby kooperatívnych IDS na základe štruktúr identifikovaných v (IETF) RFC 3647.

<sup>23</sup> V tejto súvislosti je infraštruktúra verejného kľúča kombinácia softvéru, asymetrických šifrovacích technológií, postupov a služieb, ktoré organizácii umožňujú zabezpečiť komunikáciu kooperatívnych IDS.

<sup>24</sup> Digitálny tachograf zaznamenáva činnosti profesionálnych vodičov (čas jazdy a odpočinku). Poskytuje spoľahlivé informácie orgánom EÚ zodpovedným za presadzovanie, ktorí kontrolujú súlad s nariadením o predpisoch v sociálnej oblasti (ES) č. 561/2006: <https://dtc.jrc.ec.europa.eu/>. V nariadení (ES) č. 165/2014 sa vymedzila nová verzia digitálneho tachografu (inteligentný tachograf).

<sup>25</sup> Smernica 95/46/ES sa uplatňuje do 24. mája 2018. [Nariadením \(EÚ\) 2016/679](#) (Všeobecné nariadenie o ochrane údajov), ktoré sa uplatňuje od 25. mája 2018, bola zrušená. Smernica 2002/58/ES z 12. júla 2002



zákonne iba vtedy, ak sa opiera o jeden z dôvodov v nich uvedených, ako je napríklad súhlas používateľov.

Zásady špecificky navrhutej a štandardnej ochrany osobných údajov a posúdenia vplyvu na ochranu osobných údajov majú kľúčový význam v základnom usporiadaní a zostavení kooperatívneho IDS, najmä v kontexte uplatňovaného systému bezpečnosti komunikácie. Z reakcií v rámci verejnej konzultácie vyplýva, že v prípade dodržania týchto podmienok sú koncoví používatelia ochotní poskytnúť súhlas s vysielaním údajov, najmä v prípade, keď sa tieto údaje majú použiť na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky alebo zlepšenie riadenia dopravy.

#### **Konkrétne opatrenia**

- Poskytovatelia služieb kooperatívnych IDS by mali koncovým používateľom ponúknuť transparentné podmienky, používať pochopiteľný a jednoduchý jazyk zrozumiteľným spôsobom a v ľahko dostupnej forme, čo im umožní vyjadriť súhlas so spracovaním osobných údajov.
- Komisia uverejní v roku 2018 prvé usmernenia týkajúce sa špecificky navrhutej a štandardnej ochrany osobných údajov, a to konkrétne v súvislosti s kooperatívnymi IDS.
- Iniciatívy na zavedenie kooperatívnych IDS by mali:
  - vypracovať informačné kampane s cieľom vybudovať potrebnú dôveru medzi koncovými používateľmi a dosiahnuť prijatie zo strany verejnosti;
  - preukázať, ako môže používanie osobných údajov zlepšiť bezpečnosť a efektívnosť dopravného systému pri súčasnom zabezpečení dodržiavania pravidiel v oblasti ochrany osobných údajov a súkromia,
  - viesť konzultácie s orgánmi EÚ pre ochranu údajov s cieľom vypracovať vzor sektorového posúdenia vplyvu na ochranu osobných údajov, ktorý sa má použiť pri zavádzaní nových služieb kooperatívnych IDS.

### **3.4. Komunikačné technológie a frekvencie**

Správy kooperatívnych IDS sa budú vysielat' pre širokú škálu služieb, v rôznych dopravných situáciách a medzi rôznymi aktérmi. Vodičom vo všeobecnosti nezáleží na tom, aká komunikačná technológia sa používa na prenos správ kooperatívnych IDS, ale čím ďalej tým viac budú očakávať bezproblémové prijímanie všetkých informácií o doprave a bezpečnostných podmienkach na celom území Európy. Toto sa dá dosiahnuť jedine koncepciou hybridnej komunikácie, t. j. kombináciou doplnkových komunikačných technológií.

Na podporu všetkých služieb kooperatívnych IDS vo vozidle je potrebné, aby bola vo vozidlách kompletná škála nástrojov hybridnej komunikácie<sup>26</sup>. Pokiaľ ide o infraštruktúru, výber komunikačnej technológie závisí od umiestnenia, typu služby a nákladovej efektívnosti. Správy kooperatívnych IDS by nemali byť viazané na používanú komunikačnú technológiu, a preto by mali byť v tomto smere flexibilné, čo by malo uľahčiť začlenenie technológií budúcnosti (napr. 5G<sup>27</sup> a satelitnej komunikácie<sup>11</sup>) do mixu hybridných komunikácií.

---

týkajúca sa spracovávaní osobných údajov a ochrany súkromia v sektore elektronických komunikácií je v súčasnosti predmetom skúmania Komisie v rámci programu REFIT.

<sup>26</sup> V súlade so smernicou o rádiových zariadeniach [2014/53/EÚ](#).

<sup>27</sup> [COM\(2016\) 588](#): 5G pre Európu: Akčný plán a sprievodný pracovný dokument útvarov Komisie [SWD\(2016\) 306](#).

V súčasnosti sa ako najslubnejší mix hybridných komunikácií javí kombinácia ETSI ITS-G5 a existujúcich mobilných sietí. Zabezpečuje najlepšiu možnú podporu pre zavedenie všetkých služieb kooperatívnych IDS v etape 1. Ide o kombináciu nízkej latencie ETSI ITS-G5 v prípade časovo naliehavých bezpečnostných správ kooperatívnych IDS so širokým geografickým pokrytím a prístupom k veľkým skupinám používateľov existujúcich mobilných sietí.

Komisia v roku 2008 určila konkrétne frekvenčné pásmo pre bezpečnostné aplikácie<sup>28</sup>. Ich počiatočné zavádzanie v prípade komunikácie vozidlo-vozidlo a vozidlo-infraštruktúra s krátkym dosahom bude založené na už dostupných technológiách využívajúcich toto pásmo a prípadne sa na základe zásady komplementarity budú prevádzkovať v bezproblémovej koexistencii s 5G. Na ochranu existujúcich a budúcich bezpečnostných aplikácií pred škodlivým rušením treba zaistiť koexistenciu s aplikáciami, ktoré využívajú susedné pásma alebo rovnaké frekvenčné spektrum. Treba určiť a zaviesť primerané techniky na zníženie rušenia (napr. koexistencia s mýtnymi systémami) a pridelovanie frekvenčného spektra by sa malo starostlivo posúdiť (napr. účinok navrhovaného rozšírenia rádiových miestnych počítačových sietí do tohto frekvenčného pásma).

Respondenti v rámci verejnej konzultácie vyjadrili širokú podporu koncepcii hybridnej komunikácie. Menej než 5 % respondentov nesúhlasí s počiatočným zavedením na základe technológie ETSI ITS-G5 a veľká väčšina z nich považuje 5G z dlhodobého hľadiska za dôležitý.

#### **Konkrétne opatrenia**

- Cestné orgány, poskytovatelia služieb, výrobcovia vozidiel a rádiových zariadení, ako aj iné priemyselné subjekty by mali prijať stratégiu hybridnej komunikácie v oblasti verejného obstarávania a sériovej výroby s cieľom podporiť kompletný zoznam služieb kooperatívnych IDS v etape 1.
- Telekomunikační operátori, ktorí podporujú kooperatívne IDS, by mali zabezpečiť primerané riadenie zaťaženia siete pre bezpečnostné služby kooperatívnych IDS.
- Komisia zachová určenie frekvenčného spektra používaného štandardom ETSI ITS-G5 pre bezpečnostné služby IDS, a podporí opatrenia na ochranu tohto frekvenčného pásma pred škodlivým rušením, a to na európskej aj medzinárodnej úrovni (Medzinárodná telekomunikačná únia OSN a Európska konferencia poštových a telekomunikačných administratív).
- Iniciatívy zavádzania kooperatívnych IDS by mali implementovať príslušné zmierňovacie techniky na účely koexistencie podľa noriem a postupov ETSI.

### **3.5. Interoperabilita na všetkých úrovniach**

Integrovaný dopravný systém závisí od interoperability jeho zložiek. To znamená, že systémy musia byť schopné navzájom komunikovať, a to naprieč hranicami a spôsobmi dopravy, na všetkých úrovniach: infraštruktúra, údaje, služby, aplikácie a siete. Normalizačné činnosti sú síce potrebné, ale samy osebe nestačia na zabezpečenie interoperability. Preto je potrebné vymedziť a schváliť celoúijné špecifikácie pre zavádzanie. Ide aj o zabezpečenie pochopenia a jednotného uplatňovania platných noriem EÚ<sup>29</sup>.

<sup>28</sup> [Rozhodnutie 2008/671/ES](#).

<sup>29</sup> M/453 (2009): Normalizačný mandát pre CEN, CENELEC a ETSI v oblasti informačných a komunikačných technológií s cieľom podporiť interoperabilitu kooperatívnych systémov pre inteligentnú dopravu v Európskom spoločenstve;

Iniciatívy zamerané na zavedenie kooperatívnych IDS v EÚ by na tento účel mali vymedziť a zverejniť technické komunikačné profily kooperatívnych IDS potrebné na zabezpečenie interoperability služieb kooperatívnych IDS v etape 1. Mali by tiež vypracovať skúšobné postupy na overenie interoperability týchto profilov. Poskytnutím vzájomného prístupu ku komunikačným profilom sa zabezpečí výmena najlepších postupov a skúseností z reálnej prevádzky. Malo by to tiež viesť k postupnému zlučovaniu profilov, čím by sa vytvorili podmienky interoperability v rámci celej EÚ. Cieľom je umožniť jednotný trh pre služby kooperatívnych IDS v Európe na základe spoločných komunikačných profilov, ktoré však ponechajú priestor pre budúce inovačné služby.

Členské štáty a Komisia spustili v roku 2016 platformu C-Roads<sup>30</sup> na prepojenie činností spojených so zavádzaním kooperatívnych IDS, spoločný vývoj a zdieľanie technických špecifikácií a overenie interoperability krížovým skúšaním na mieste. Platforma C-Roads bola pôvodne vytvorená pre iniciatívy zavádzania kooperatívnych IDS spolufinancované EÚ, je však k dispozícii pre všetky činnosti zavádzania na účely overovania interoperability.

#### **Konkrétne opatrenia**

- Komisia v plnej miere využije platformu C-Roads ako koordinačný mechanizmus zavádzania kooperatívnych IDS na prevádzkovej úrovni.
- Členské štáty by sa mali zapojiť do skúšania a validácie prostredníctvom platformy C-Roads, aby sa zabezpečila interoperabilita služieb kooperatívnych IDS v etape 1 v celej EÚ.
- Iniciatívy zavádzania kooperatívnych IDS by mali skompletizovať svoje komunikačné profily kooperatívnych IDS a zverejniť ich spolu s testovacími a uplatniteľnými validačnými normami.
- Platforma C-Roads by mala do jedného roka od spustenia projektu začať s vypracovaním systémových skúšok založených na spoločných komunikačných profiloch a poskytnúť tretím stranám a priemyselným subjektom úplný prístup k týmto komunikačným profilom, ktorí by mali využiť tieto príležitosti na validáciu.

### **3.6. Hodnotenie súladu**

Plynulé zavádzanie služieb kooperatívnych IDS v etape 1 si vyžaduje účinný rámec hodnotenia súladu, ktorý umožní porovnanie služieb s celoúijnými systémovými požiadavkami. Najmä v prípade aplikácií týkajúcich sa bezpečnosti na cestách prevláda silný verejný záujem o vypracovanie takéhoto rámca pre kľúčové prvky siete kooperatívnych IDS, akými sú bezpečnosť, ochrana osobných údajov alebo interoperabilita s cieľom zabezpečiť, aby vodiči dostávali jednotné upozornenia v rôznych dopravných podmienkach v celej EÚ.

Prvým krokom na vytvorenie takéhoto rámca bude vymedzenie spoločných minimálnych požiadaviek na zavedenie služieb kooperatívnych IDS v etape 1, ktoré schválili všetky príslušné zainteresované strany. Vytvorí sa tak základ potrebný na spoločné vypracovanie plnohodnotného postupu hodnotenia súladu pre služby kooperatívnych IDS v etape 1. Je to tiež nevyhnutný predpoklad buď zavedenia nových služieb (napr. etapa 2) alebo rozšírenia existujúcich služieb do nových oblastí využitia (napr. plne automatizované vozidlá a ich komunikácia). Dôležitou usmerňujúcou zásadou pre všetky budúce činnosti zavádzania je podmienka ich súladu so všetkými službami uvedenými v zozname kooperatívnych IDS v etape 1, a to na strane infraštruktúry aj vozidla.

---

M/284,329,358,363 v rámci RTTED (1999/5/ES), v súčasnosti konsolidované podľa M/536 v rámci smernice o obnoviteľných zdrojoch energie.

<sup>30</sup> [Platforma C-Roads](#) je spolufinancovaná v rámci Nástroja na prepájanie Európy (NPE).

#### **Konkrétne opatrenia**

- Iniciatívy zavádzania kooperatívnych IDS by mali pomôcť pri určovaní postupu hodnotenia súladu v súvislosti so službami kooperatívnych IDS v etape 1 a zverejniť ho s cieľom zabezpečiť tretím stranám úplný prístup.
- Komisia bude podporovať iniciatívy zavádzania pri vypracúvaní plnohodnotného spoločného postupu hodnotenia súladu pre všetky kľúčové prvky na účely zabezpečenia kontinuity služieb kooperatívnych IDS a zohľadnenia možných rozšírení služieb.

### **3.7. Právny rámec**

Ak chce EÚ v roku 2019 zaviesť služby kooperatívnych IDS v etape 1, v celej Európe sa musí zabezpečiť zosúladenie investícií a regulačných rámcov. Rýchly technologický rozvoj a zložitost' daných problémov si vyžadujú primeraný právny rámec. Komisia je presvedčená, že tento rámec sa musí vypracovať na základe praktických skúseností, s využitím spätnej väzby a interakcie medzi iniciatívami zavádzania kooperatívnych IDS a platformou pre kooperatívne IDS.

Ako výsledok tohto postupu a v úzkej spolupráci so všetkými zainteresovanými stranami Komisia zväží využitie smernice o IDS 2010/40/EÚ<sup>31</sup>. Môžu sa zväžiť aj iné právne nástroje, napr. v súvislosti s postupmi hodnotenia súladu. Verejná konzultácia preukázala, že 70 % respondentov podporuje činnosť Komisie na podporu komunikačných zariadení vo vozidlách a zavedenia vybraných služieb kooperatívnych IDS.

#### **Konkrétne opatrenia**

Komisia v prípade potreby zväží využitie svojho mandátu podľa smernice o IDS na prijatie delegovaného(-ých) aktu(-ov) do roku 2018 na:

- zabezpečenie kontinuity služieb kooperatívnych IDS;
- stanovenie pravidiel na zabezpečenie ochrany komunikácie kooperatívnych IDS;
- zabezpečenie praktického vykonávania všeobecného nariadenia o ochrane údajov v oblasti kooperatívnych IDS;
- zabezpečenie do budúcnosti orientovanej koncepcie hybridnej komunikácie;
- stanovenie pravidiel interoperability;
- stanovenie pravidiel pre postupy hodnotenia súladu.

### **3.8. Medzinárodná spolupráca**

Medzinárodná spolupráca v oblasti kooperatívnych, prepojených a automatizovaných vozidiel je nevyhnutná vzhľadom na globálny vývoj trhov. Subjekty verejného sektora majú záujem

<sup>31</sup> Smernica o IDS 2010/40/EÚ sa môže použiť ako základ na prijatie jednotného súboru pravidiel na úrovni EÚ s cieľom vytvoriť jednotný trh pre kooperatívne, prepojené a automatizované vozidlá. V článku 2 smernice sa vymedzujú prioritné oblasti pre vývoj a používanie špecifikácií a noriem, medzi ktoré patrí oblasť prepojenia vozidiel s dopravnou infraštruktúrou. Opatrenia, ktoré sa majú prijať v tejto prioritnej oblasti, sú podrobnejšie opísané v prílohe 1 k tejto smernici a okrem iného obsahujú vymedzenie opatrení potrebných na integráciu rozličných aplikácií IDS do otvorenej vozidlovej platformy a na ďalšie pokračovanie vo vývoji a implementácii kooperatívnych systémov (vozidlo – vozidlo, vozidlo – infraštruktúra, infraštruktúra – infraštruktúra). V článku 6 tej istej smernice sa Komisia splnomocňuje na prijímanie špecifikácií zabezpečujúcich kompatibilitu, interoperabilitu a kontinuitu pri zavádzaní a prevádzkovom používaní IDS pre iné opatrenia v prioritných oblastiach uvedených v článku 2. Tieto špecifikácie by sa mali prijímať prostredníctvom delegovaných aktov. Komisia by okrem toho mohla použiť udelené splnomocnenie v prioritnej oblasti III, ktorá sa týka aplikácií IDS v oblasti bezpečnosti a ochrany cestnej premávky a ktoré sú podrobnejšie uvedené v bode 4 prílohy I k smernici o IDS. Komisia pripravuje predĺženie časového rámca mandátu na prijímanie delegovaných aktov podľa smernice o IDS 2010/40/EÚ.

učiť sa jeden od druhého a zabezpečiť rýchle zavádzanie nových technológií. Priemysel má takisto veľký záujem o medzinárodnú spoluprácu, keďže pri vývoji zariadení, služieb a obchodných modelov vyhľadáva globálne trhy.

EÚ už profituje zo spolupráce s Austráliou, Japonskom, Singapurom a Spojenými štátmi v oblastiach výskumu, bezpečnosti a harmonizácie noriem. EÚ by mala pokračovať v spolupráci s medzinárodnými partnermi, aby mohla naďalej využívať ich skúsenosti, a najmä tie z iniciatív zavádzania vo veľkom rozsahu.

To zahŕňa podporu medzinárodnej normalizácie (napr. regulácia vozidiel a pravidiel cestnej premávky v Európskej hospodárskej komisii OSN), ochranu súkromia jednotlivcov a ich osobných údajov, ako aj kybernetickú bezpečnosť, riešenie právnych aspektov a uľahčenie koordinácie výskumu.

Skupina G7 sa takisto stala dôležitým miestom pre koordináciu politik a harmonizáciu na medzinárodnej úrovni. Ministri dopravy G7 nedávno schválili dve vyhlásenia na podporu bezpečnej a účinnej komercializácie technológií kooperatívnych, prepojených a automatizovaných vozidiel.

#### **Konkrétne opatrenia**

Komisia:

- bude naďalej podporovať zosúladovanie a koordináciu pri vývoji kooperatívnych IDS a činností zavádzania v spolupráci s medzinárodnými partnermi a iniciatívami;
- sa bude naďalej zapájať do partnerstiev s výskumnými a inovačnými projektmi v oblasti IDS v rámci programu Horizont 2020 a s podobnými projektmi v tretích krajinách.

#### **4. ZÁVER**

Koordinované a rýchle zavádzanie kooperatívnych, prepojených a automatizovaných vozidiel v cestnej doprave si naliehavo vyžaduje opatrenia na úrovni EÚ. Úspešné zavedenie týchto vozidiel bude dôležitým prínosom k zvýšeniu bezpečnosti cestnej premávky, zvýšeniu efektívnosti cestnej dopravy a zabezpečeniu konkurencieschopnosti priemyslu EÚ.

Komisia týmto oznámením dosiahla významný míľnik pri vytváraní európskej stratégie zavádzania kooperatívnych, prepojených a automatizovaných vozidiel, ako sa uvádza vo výzve amsterdamského vyhlásenia. Toto oznámenie by malo spolu s ostatnými iniciatívami v oblasti cestnej dopravy, ktoré Komisia plánuje prijať v roku 2017, prispieť k formovaniu budúceho systému cestnej dopravy v EÚ a prekonaniu kľúčových problémov, ktorým dnes čelí. Identifikovali sa opatrenia a harmonogram potrebný na dosiahnutie tohto cieľa a na ich prijatie je potrebné spoločné úsilie všetkých zapojených aktérov.

Komisia sa bude snažiť zabezpečiť synergie a ucelenosť medzi prebiehajúcimi a budúcimi iniciatívami a podporovať vedúce postavenie Únie v oblasti kooperatívnych, prepojených a automatizovaných vozidiel. Vyzýva všetky dotknuté strany, a najmä členské štáty a priemyselné odvetvie, aby podporili koncepciu uvedenú v tomto oznámení a aby spolupracovali na všetkých úrovniach a naprieč sektormi s cieľom úspešne spustiť zavádzanie kooperatívnych inteligentných dopravných systémov v roku 2019.