

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów »Europejska strategia na rzecz współpracujących inteligentnych systemów transportowych – ważny krok w kierunku mobilności pojazdów współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych«”**

[COM(2016) 766 final]

(2017/C 288/12)

Sprawozdawca: **Stefan BACK**

Wniosek o konsultację	Komisja Europejska, 27.1.2017
Podstawa prawna	Art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	16.5.2017
Data przyjęcia na sesji plenarnej	31.5.2017
Sesja plenarna nr	526
Wynik głosowania	150/0/0
(za/przeciw/wstrzymało się)	

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES przyjmuje z zadowoleniem komunikat Komisji w sprawie europejskiej strategii na rzecz współpracujących inteligentnych systemów transportowych [COM(2016) 766] (zwanej dalej „strategią”) i ambitny cel dotyczący wdrożenia pierwszego zestawu usług (usług dnia 1) w 2019 r., a następnie opracowania drugiego zestawu usług (usług dnia 1.5).

1.2. EKES odnotowuje wiele potencjalnych korzyści wynikających z realizacji strategii, w tym bardziej efektywny transport pasażerski i towarowy, odbywający się także w ramach transeuropejskiej sieci transportowej, zwiększoną efektywność energetyczną, zmniejszenie emisji i mniejsze ryzyko wypadków w sektorze transportu drogowego. Strategia stanowi ważny krok w kierunku rozwoju współpracujących inteligentnych systemów transportowych (C-ITS), a w rezultacie także mobilności pojazdów zautomatyzowanych. EKES popiera ten projekt i odnotowuje wysoki poziom współpracy między różnymi sektorami, takimi jak transport, energia i telekomunikacja, niezbędnej do wdrożenia cyfrowych systemów transportowych obejmujących infrastrukturę, pojazdy i innowacyjne usługi.

1.3. EKES docenia wartość dodaną usług C-ITS dnia 1 i dnia 1.5 dla mobilności, w szczególności w odniesieniu do systemów przewozu osób i transportu towarowego, w tym systemów dystrybucji, oraz odnotowuje kilka trwających projektów testowych w aglomeracjach europejskich, które wychodzą poza zakres strategii i już dotyczą testowania automatycznych pojazdów do przewozu osób. W tym kontekście EKES odnotowuje również znaczenie, jakie przywiązuje się w strategii do unikania tzw. efektów odbicia, takich jak wzrost ruchu i emisji, dzięki środkom na rzecz uwzględnienia pojazdów współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych w planowaniu mobilności i logistyki zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz promowaniu transportu publicznego.

1.4. EKES odnotowuje również pozytywne skutki dla poziomu kompetencji informatycznych, rozwoju nowych umiejętności oraz poprawy konkurencyjności branż związanych z przetwarzaniem danych, a także przemysłu motoryzacyjnego i sektora transportu w UE, zwłaszcza w dłuższej perspektywie.

1.5. EKES zwraca również uwagę na znaczenie ochrony prywatności i danych osobowych; kwestia ta została już poruszona w opinii EKES-u dotyczącej dyrektywy w sprawie inteligentnych systemów transportowych<sup>(1)</sup>. EKES podkreśla, że dane z C-ITS powinny być wykorzystywane wyłącznie na potrzeby C-ITS i nie powinny być przechowywane ani wykorzystywane do innych celów, chyba że za zgodą użytkownika. Zdaniem EKES-u niezwykle ważne jest, by jasno to stwierdzić przez prawnie wiążące przepisy, co pozwoli zbudować zaufanie do tego systemu i zachować zgodność z prawodawstwem UE, w tym z art. 8 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej<sup>(2)</sup>.

1.6. EKES podkreśla znaczenie wspólnych standardów i transgranicznej interoperacyjności dla urzeczywistnienia wewnętrznego rynku cyfrowego i zapewnienia efektywnego transportu transgranicznego.

1.7. EKES podkreśla, że ważne jest, aby podczas wdrażania strategii pozostawić możliwość przyjmowania rozwiązań lokalnych czy dostosowanych do potrzeb danego przedsiębiorstwa, także, tam gdzie jest to odpowiednio uzasadnione i proporcjonalne, kosztem ogólnych wymogów co do gwarancji interoperacyjności i przejrzystości, jeżeli rozwiązania takie wnoszą wartość dodaną. Analogicznie wymogi dotyczące standaryzacji i przejrzystości nie mogą być wdrażane w sposób utrudniający innowacje.

1.8. EKES zwraca uwagę na znaczenie wysokich standardów bezpieczeństwa służących zapobieganiu łamaniu zabezpieczeń i atakom cybernetycznym oraz wysokich standardów ochrony danych i skutecznej oceny zgodności. Z tych samych powodów specjalne rozwiązania w zakresie bezpieczeństwa często będą musiały być traktowane jako poufne.

1.9. Realizacja strategii może być bardzo trudnym procesem, w ramach którego wybrana metoda koordynacji będzie wymagała stałej komunikacji, monitorowania i działań następczych ze strony Komisji. Budowanie zaufania, zarówno wśród partnerów biorących udział w procesie wdrażania, jak i w odniesieniu do ogółu społeczeństwa, w tym konsumentów, może mieć decydujące znaczenie dla pomyślnego wdrożenia strategii. W tym kontekście EKES zwraca uwagę na prawa osób niepełnosprawnych do integracji, zgodnie z przyjętą w 2006 r. Konwencją ONZ o prawach osób niepełnosprawnych. EKES przypomina, że jego powiązania ze społeczeństwem obywatelskim mogą sprawić, że byłby on wartościowym partnerem w dialogu na temat wdrażania strategii.

1.10. Jeżeli chodzi o środki legislacyjne wspomniane w strategii, EKES podkreśla, że należy unikać nadmiernie nakazowego podejścia. Interoperacyjność i wspólne normy nie mogą zatem stać się celem samym w sobie, ale powinny mieć zastosowanie tylko wtedy, gdy pełnią funkcję wnoszącą wartość dodaną i nie utrudniają innowacji ani koniecznego rozwiązywania konkretnych problemów na poziomie lokalnym lub na szczeblu przedsiębiorstwa.

1.11. Strategia obejmuje pierwszy etap wdrażania C-ITS, który będzie miał stosunkowo ograniczony wpływ na zatrudnienie i warunki pracy (usługi dnia 1 i dnia 1.5). Wydaje się prawdopodobne, że w dalszej kolejności nastąpi rozwój zautomatyzowanych pojazdów, co będzie miało bardziej znaczący wpływ na siłę roboczą. Z tego względu, a także w celu stworzenia klimatu wzajemnego zaufania, Komitet uważa, że istotne jest rozpoczęcie dialogu społecznego na wczesnym etapie, by zająć się mogącymi się pojawić kwestiami związanymi z zatrudnieniem i warunkami pracy.

1.12. EKES podkreśla, że należy pilnie wykonać kolejny krok w kierunku wdrożenia współpracujących inteligentnych systemów transportowych (C-ITS), czyli rozwoju systemów obejmujących także komunikację pojazd–pojazd oraz zarządzanie ruchem. Testowanie projektów i planowanie legislacyjne wydają się już być daleko posunięte w państwach członkowskich posiadających przemysł motoryzacyjny i zdaniem EKES-u czas ma zasadnicze znaczenie, o ile UE chce odgrywać znaczącą rolę w promowaniu europejskich wysiłków w tym zakresie.

1.13. Platforma C-Roads, utworzona w październiku 2016 r., ma pełnić istotną rolę we wdrażaniu strategii. Do tej pory nie wszystkie państwa członkowskie przyłączyły się do niej. EKES jest zdania, że wszystkie państwa członkowskie powinny niezwłocznie przystąpić do tego organu.

1.14. EKES docenia gotowość Komisji do wspierania wdrażania poprzez wsparcie finansowe. W tym kontekście EKES zwraca także uwagę na konieczność zapewnienia swobody odpowiedniego planowania środków wdrożeniowych na szczeblu przedsiębiorstw, zważywszy między innymi na ograniczenia finansowe w sektorze transportu drogowego towarów.

1.15. EKES ubolewa nad brakiem jasnego harmonogramu dla usług dnia 1.5 i późniejszych. Ubolewa też nad brakiem oceny skutków. Sprawozdawczość platformy C-ITS obejmuje elementy, które umożliwiają ocenę niektórych aspektów strategii, lecz zdaniem EKES-u nie jest to wystarczające.

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1) oraz Dz.U. C 277 z 17.11.2009, s. 85.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 281 z 23.11.1995, Polskie wydanie specjalne, rozdział 13, tom 15 s. 355; Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1 i Dz.U. C 229 z 31.7.2012, s. 90.

## 2. Kontekst

2.1. Komunikat Komisji „Europejska strategia na rzecz współpracujących inteligentnych systemów transportowych” (C-ITS) [COM(2016) 766] (zwana dalej „strategią”) jest ściśle powiązany z priorytetami politycznymi Komisji, w szczególności z agendą jednolitego rynku na rzecz zatrudnienia, wzrostu i inwestycji, jednolitym rynkiem cyfrowym i strategią na rzecz unii energetycznej. Strategia ta została przedstawiona jako część tzw. pakietu zimowego obejmującego głównie propozycje dotyczące kształtu rynku wewnętrznego energii elektrycznej, efektywności energetycznej i paliw odnawialnych.

2.2. Strategia nie dotyczy bezpośrednio kwestii energetycznych. Dotyczy ona przede wszystkim rozwoju współpracujących systemów transportowych oraz związanych z tym aspektów praktycznych i prawnych, w tym rozwoju samochodów połączonych czy pojazdów automatycznych oraz infrastruktury. Wiąże się ona również z wdrażaniem cyfrowego rynku wewnętrznego i europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej.

2.3. W strategii podkreśla się potencjał rozwoju C-ITS w kontekście zwiększenia konkurencyjności europejskiego przemysłu z wielkim potencjałem rynkowym i możliwościami tworzenia miejsc pracy. Wartość dodana płynąca z działania na poziomie UE wynika z tego, że większy rynek stosujący wspólne standardy pozwala zwiększyć wolumen rynkowy. Rozwój C-ITS to pierwszy krok w kierunku zautomatyzowanych pojazdów. Usługi C-ITS mają opierać się na wspólnych normach i mają zostać wdrożone do 2019 r., a także w następnych latach. Są oparte na komunikacji pojazd–pojazd i pojazd–infrastruktura oraz nie oznaczają rezygnacji z obecności kierowcy.

2.4. W strategii określono szereg usług C-ITS, które można wdrożyć natychmiast (lista usług dnia 1), i dodatkowych usług, które zostałyby wdrożone w drugiej fazie, gdyż pełne specyfikacje lub normy mogą nie być gotowe do wdrożenia przed 2019 r. (lista usług C-ITS dnia 1.5). Lista usług C-ITS dnia 1 obejmuje powiadomienia o niebezpiecznej lokalizacji oraz zastosowania oznakowania, zaś lista usług C-ITS dnia 1.5 obejmuje funkcje takie jak informacje na temat stacji paliw i ładowania, zarządzanie parkowaniem (na ulicy i poza ulicą) i informacje w tym zakresie, informacje dotyczące systemów „parkuj i jedź”, nawigację pojazdów połączonych i współpracujących do i z miasta, informacje o ruchu i inteligentne wytyczanie tras.

2.5. Strategia podkreśla międzysektorowy charakter wdrażania C-ITS, które dotyczy wszystkich rodzajów transportu, przemysłu i telekomunikacji. Ułatwienie transportu wynikające z realizacji strategii nie może prowadzić do natężenia transportu i zwiększenia emisji.

2.6. Podejmie się szereg konkretnych działań w celu realizacji strategii. Obejmują one następujących osiem dziedzin:

- Wdrożenie na szeroką skalę w 2019 r. co najmniej usług dnia 1 poprzez działania podejmowane przez państwa członkowskie, władze lokalne, producentów pojazdów, zarządców dróg i sektor inteligentnych systemów transportowych (ITS) przy wykorzystaniu pomocy finansowej (instrument „Łącząc Europę”, EFIS, europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne). Usługi C-ITS dnia 1.5 i dalszy rozwój C-ITS nie są jeszcze odpowiednio zaawansowane i ich rozwój będzie w miarę możliwości wspierany przez Komisję w ramach programu „Horyzont 2020” oraz przez europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne, zaś lista usług będzie aktualizowana poprzez kontynuację procesu działania platformy C-ITS.
- Realizacja wspólnej polityki bezpieczeństwa i certyfikacji w drodze współpracy między Komisją a wszystkimi odpowiednimi zainteresowanymi podmiotami. Będzie ona również stanowić podstawę radzenia sobie z wyższym poziomem usług (komunikacja pojazd–pojazd oraz pojazd–infrastruktura). Komisja przeanalizuje rolę i zadania europejskiego modelu zaufania C-ITS i ewentualne przyjęcie przez Komisję funkcji zarządzania.
- Oferowanie użytkownikom końcowym jasnych i zrozumiałych warunków przez usługodawców C-ITS. Komisja opublikuje pierwszy zestaw wytycznych w zakresie ochrony prywatności w 2018 r., zaś inicjatywy w zakresie wdrażania C-ITS powinny informować użytkowników końcowych i wzbudzać wśród nich zaufanie, wykazać wartość dodaną wykorzystywania danych osobowych i konsultować się z unijnymi organami ds. ochrony danych w celu opracowania wzoru oceny skutków w zakresie ochrony danych.
- Podjęcie przez Komisję i zainteresowane strony środków w celu zapewnienia funkcjonowania komunikacji w paśmie częstotliwości udostępnionym przez Komisję.
- Wykorzystanie platformy C-Roads do koordynacji wdrażania C-ITS na poziomie operacyjnym, w tym badań i zatwierdzania. Zachęca się kolejne państwa członkowskie do przyłączenia się do platformy.

- Opracowanie i opublikowanie przez inicjatywę C-ITS procesu oceny zgodności dla usług C-ITS dnia 1. Komisja opracuje wzór dla tego procesu.
- Przyjęcie do 2018 r. przez Komisję na mocy dyrektywy w sprawie inteligentnych systemów transportowych aktów delegowanych dotyczących ciągłości i bezpieczeństwa usług C-ITS, wdrożenia w praktyce ogólnego rozporządzenia o ochronie danych w obszarze C-ITS, a także dotyczących podejścia opartego na komunikacji hybrydowej oraz interoperacyjności i procesów oceny zgodności.
- Rozwijanie przez Komisję współpracy międzynarodowej w dziedzinie C-ITS.

### 3. Uwagi ogólne

3.1. EKES z zadowoleniem odnosi się do omawianej strategii i zauważa liczne potencjalnie pozytywne skutki jej pomyślnego wdrożenia, takie jak bardziej efektywny transport zarówno pasażerów, jak i towarów, zwiększenie efektywności energetycznej i zmniejszenie emisji, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz rozwój gospodarki cyfrowej.

3.2. Strategia ta powiązana jest z kilkoma ważnymi realizowanymi obecnie strategiami, a mianowicie strategią jednolitego rynku cyfrowego, strategią na rzecz unii energetycznej oraz europejską strategią na rzecz mobilności niskoemisyjnej, które wszystkie zostały przyjęte z zadowoleniem przez EKES. EKES popiera także podejście międzysektorowe przyjęte w strategii i nowy wymiar, jaki wnosi to do polityki transportowej.

3.3. W tym kontekście EKES zwraca uwagę na związek ze strategią na rzecz cyfryzacji przemysłu europejskiego w odniesieniu do współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych pojazdów, co jest kwestią priorytetową dla zwiększenia konkurencyjności europejskiego przemysłu. Wartość potencjału rynkowego związanego z takimi pojazdami szacuje się na „dziesiątki miliardów euro rocznie, a nowe miejsca pracy można liczyć w setkach tysięcy”. EKES uważa, że powinien w tym kontekście powtórzyć swoje stanowisko wyrażone w opinii TEN/574 w sprawie strategii dotyczącej jednolitego rynku cyfrowego, że powoływanie się na możliwe wyniki tego rodzaju mogłoby powodować niepotrzebne ryzyko, a w najgorszym wypadku negatywnie wpłynąć na zaufanie, w szczególności w przypadku takim jak ten, kiedy pomyślnie wdrożenie strategii zależy w dużej mierze od zainteresowania państw członkowskich, władz lokalnych, sektora motoryzacyjnego i innych zainteresowanych stron.

3.4. EKES zwraca również uwagę na znaczenie strategii dla efektywnej mobilności, w tym mobilności w miastach, oraz pierwszego i ostatniego odcinka transportu towarów i osób.

3.5. EKES przywiązuje również wagę do transgranicznej interoperacyjności usług, które mają zostać wdrożone w celu zapewnienia sprawnego przepływu ruchu w połączeniach transgranicznych. Zarówno usługi obecnie dostępne (usługi C-ITS dnia 1), jak i usługi prawie gotowe do wprowadzenia i te, które mają być gotowe do wdrożenia od 2019 r., choć nie do końca na szeroką skalę (usługi C-ITS dnia 1.5), będą bardzo pomocne dla efektywnej realizacji sieci TEN-T, w szczególności korytarzy sieci bazowej TEN-T.

3.6. Mając na uwadze fakt, że strategia jest przedstawiana jako część pakietu zimowego dotyczącego polityki energetycznej, EKES przyjąłby z zadowoleniem nie tylko powtórzenie dobrze znanych danych liczbowych dotyczących udziału transportu drogowego w emisjach, ale także informacje na temat oczekiwanych skutków strategii w postaci poprawy efektywności energetycznej i ograniczenia emisji.

3.7. Strategia będzie w znacznym stopniu realizowana metodą współpracy, z udziałem Komisji, państw członkowskich, władz lokalnych i przemysłu. Komisja zamierza wykorzystać platformę C-Roads uruchomioną w październiku 2016 r., do której należy obecnie 12 państw członkowskich UE, w celu koordynacji procesu wdrażania, badania i zatwierdzenia usług C-ITS, by zapewnić interoperacyjność oraz opracowywać badania systemu. Komisja będzie wspierać ten kierunek poprzez uruchomienie procesu oceny zgodności. EKES zgadza się z tym, że funkcja koordynacji jest niezbędna dla udanego wdrożenia, ale ubolewa nad faktem, że nie wszystkie państwa członkowskie przystąpiły do platformy C-Roads, która wydaje się mieć znaczne niedociągnięcia w zakresie zdolności do działania jako skuteczne forum koordynacji (obecnie osiem państw członkowskich jest członkami głównymi, a cztery stowarzyszonymi). EKES proponuje zatem, by Komisja jak najszybciej zastosowała naciski na szczeblu politycznym na państwa członkowskie, aby zapewnić pełne uczestnictwo w platformie.

3.8. EKES docenia fakt, że Komisja zamierza podjąć działania w celu zapewnienia spójności szeregu istotnych punktów. Przykładowo w 2017 r. opublikuje ona wytyczne dotyczące europejskiej polityki bezpieczeństwa i certyfikacji C-ITS, zaś w 2018 r. wytyczne dotyczące ochrony danych. Komisja zarezerwuje także dla usług C-ITS pasmo częstotliwości wykorzystywane obecnie na bezpieczne usługi w ramach Europejskiej Normy Telekomunikacyjnej<sup>(3)</sup>. EKES odnotowuje jednakże, że w stosownych przypadkach Komisja rozważy także przyjęcie w 2018 r. aktów delegowanych na mocy dyrektywy 2010/40/WE. Dotyczyłyby one bezpieczeństwa inteligentnych systemów transportowych (ITS), ochrony danych, podejścia opartego na komunikacji i interoperacyjności. Ponadto mogą zostać przyjęte przepisy dotyczące ciągłości usług ITS oraz oceny zgodności. EKES ubolewa nad tym, że nic nie wskazuje, na jakiej podstawie Komisja zdecyduje, czy przyjmując przepisy prawne czy poprzestać na wytycznych, które nie są prawnie wiążące. W odniesieniu do planów Komisji dotyczących przyjmowania aktów delegowanych na mocy dyrektywy 2010/40/UE w sprawie ITS, EKES przypomina, jak już wskazał we wcześniejszej opinii w sprawie tej dyrektywy, że trzeba przestrzegać określonych w art. 290 TFUE ograniczeń dotyczących przyjmowania takich aktów. EKES podkreśla także pilną potrzebę przedłużenia siedmioletniego okresu upoważnienia do przyjmowania aktów delegowanych na mocy dyrektywy 2010/40/UE, jako że uprawnienie to wygasa w sierpniu 2017 r.

3.9. EKES popiera dążenia do zapewnienia międzysektorowego i wielopoziomowego zaangażowania wszystkich podmiotów związanych z wdrożeniem usług C-ITS, czyli państw członkowskich, władz lokalnych, producentów pojazdów oraz przewoźników. Pomyślnie uwzględnienie tych elementów w działaniach związanych z wdrożeniem mogłoby stworzyć możliwość budowy zaufania do nowych usług i zapewnić im dobry start. W tym kontekście EKES zwraca uwagę na prawa osób niepełnosprawnych do integracji, zgodnie z Konwencją ONZ o prawach osób niepełnosprawnych, przyjętą 13 grudnia 2006 r.

3.10. EKES wyraża zadowolenie, że Komisja przywiązuje znaczenie do używania jasnego i zrozumiałego języka we wszystkich relacjach z użytkownikami końcowymi i że uznała to za ważny środek pozwalający na zdobycie zaufania do oferowanych usług. Ustawodawstwo powinno być zgodne z zasadami programu lepszego stanowienia prawa.

3.11. EKES podkreśla również znaczenie unikania zbyt nakazowego podejścia we wdrażaniu strategii. Ważne jest, by istniała swoboda przyjmowania równoległych lub ukierunkowanych rozwiązań w celu osiągnięcia szczególnych celów lub z myślą o innowacjach. Zbyt szczegółowe i nieelastyczne wymogi mogą tu być przeszkodą i w związku z tym przynosić efekt przeciwny do zamierzonego.

3.12. EKES z zadowoleniem odnotowuje znaczenie, jakie przywiązuje się do finansowania, a także gotowość Komisji do zapewnienia środków finansowych z funduszy UE – takich jak instrument „Łącząc Europę”, EFIS i europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne – na potrzeby wdrożenia dostępnych już pod względem operacyjnym usług C-ITS. Odnotowuje także gotowość Komisji do finansowania w ramach programu „Horyzont 2020” usług, które wciąż znajdują się na etapie rozwoju. EKES podkreśla znaczenie dokonywania oceny wartości dodanej projektów, aby zapewnić jak najlepsze wykorzystanie ograniczonych zasobów. W tym kontekście EKES odnotowuje również silną konkurencję w sektorze transportu drogowego towarów, na co szczególnie zwrócono uwagę w strategii, i co powoduje, że konieczna jest przewidywalność i możliwość długoterminowego planowania inwestycji niezbędnych do wprowadzenia lub modernizacji elementów C-ITS.

3.13. W części wprowadzającej strategii szczególną uwagę zwraca się na rozwój zautomatyzowanego kierowania pojazdami, które do poruszania się nie wymagają interwencji kierowcy. Niemniej EKES wnioskuje, że strategia nie idzie dalej niż wdrożenie komunikacji pojazd–pojazd i pojazd–infrastruktura. Usługi dnia 1, które mają zostać wdrożone w 2019 r., będą dotyczyły powiadamiania o niebezpiecznej lokalizacji i zastosowania oznakowania, podczas gdy usługi dnia 1.5 dotyczą planowania podróży, informacji na temat stacji paliw i ładowania, informacji o parkowaniu itd. Zdaniem EKES-u w tym przypadku nie występują zatem istotne kwestie odpowiedzialności za błędy systemowe lub nieprawidłowe funkcjonowanie, czy też ważne problemy społeczne pojawiające się w sytuacji, gdy pracownicy są zastępowani przez roboty, jako że usługi, o których mowa w strategii, będą świadczone i nadzorowane przez człowieka. Jednak już w tym kontekście EKES pragnie podkreślić, że przy opracowywaniu systemów C-ITS, w tym w pełni zautomatyzowanych pojazdów, szczególną uwagę należy zwrócić na potrzeby osób niepełnosprawnych.

3.14. EKES z zadowoleniem odnotowuje spójność planowanego wdrażania strategii zapewnioną dzięki przekrojowej wizji roli C-ITS w systemie transportowym, uwzględniającej synergię między różnymi formami transportu oraz poprawę możliwości planowania mobilności czy logistyki transportu dzięki niektórym usługom C-ITS i rozwijaniu różnych umiejętności.

<sup>(3)</sup> Decyzja Komisji 2008/671/WE (Dz.U. L 220 z 15.8.2008, s. 24).

3.15. EKES odnotowuje również analizę kosztów i korzyści przedstawioną w styczniu 2016 r. w sprawozdaniu końcowym platformy C-ITS, w której przewiduje się możliwy rezultat pomyślnego wdrożenia usług dnia 1 w okresie od 2018 do 2030 r. Zakłada się, że korzyści znacznie przewyższą koszty w ujęciu rocznym w stosunku 3 do 1, jeśli ocenić cały okres. W analizie stwierdza się również, że korzyści zaczną narastać od pięciu do dziesięciu lat po dokonaniu początkowych inwestycji, a oczekiwany wynik zależy od powszechnego wykorzystywania tych usług. Niemniej EKES ubolewa nad tym, że Komisja nie przeprowadziła analizy kosztów i korzyści strategii.

3.16. EKES ponownie podkreśla, jak ważne jest utrzymanie aktywnego i stałego nacisku na proces wdrożenia, aby uniknąć powtórzenia się sytuacji nieskutecznego jak dotąd wdrażania europejskiego systemu elektronicznego pobierania opłat drogowych, o którego wprowadzeniu zdecydowano w 2004 r. i który do tej pory nie został wdrożony, pomimo ponawianych wysiłków.

#### 4. Uwagi szczegółowe

4.1. EKES odnotowuje wzmiankę o powiązaniu między samochodami połączonymi a europejskimi systemami nawigacji satelitarnej EGNOS i GALILEO oraz podkreśla, że zdolność pojazdów do komunikowania się z systemami nawigacji satelitarnej musi być neutralna pod względem technologicznym, a tym samym powinna istnieć możliwość połączenia się ze wszystkimi systemami nawigacji satelitarnej, choć tam gdzie to możliwe, należy preferować systemy europejskie.

4.2. EKES podkreśla znaczenie rozpoczęcia na wczesnym etapie dialogu z partnerami społecznymi, w celu stworzenia atmosfery zaufania i przejrzystości. Zdaniem EKES-u ma to fundamentalne znaczenie już na obecnym etapie wdrażania C-ITS, kiedy wydaje się, że nie będzie to miało wpływu na warunki społeczne i/lub warunki zatrudnienia lub że wpływ ten będzie nieznaczny. Jest to ważne dla stworzenia klimatu zaufania zważywszy, że wprowadzenie automatycznych samochodów będzie miało o wiele bardziej znaczące skutki. Również w tym kontekście EKES zwraca uwagę na znaczenie prywatności i konieczność zapewnienia, że dane dotyczące prywatności nie będą wykorzystywane bez zgody do celów innych niż C-ITS. Należy opracować w tym względzie wyraźne i prawnie wiążące ramy.

4.3. EKES z zadowoleniem odnotowuje uwagę poświęconą bezpieczeństwu, w tym ryzyku łamania zabezpieczeń i ataków cybernetycznych. Zdaniem EKES-u jest to bardzo istotna kwestia i niezwykle ważne jest, by jednakowo wysokie standardy bezpieczeństwa były stosowane we wszystkich państwach członkowskich i w ewentualnych ustaleniach dotyczących współpracy z państwami trzecimi. EKES zwraca uwagę na to, że obowiązek jawności działań związanych z bezpieczeństwem może podważyć sens istnienia takich systemów.

4.4. EKES podkreśla znaczenie zachowania ciągłości podczas wdrażania systemów łączności, by uniknąć, na ile to możliwe, zmarnowanych inwestycji.

Bruksela, dnia 31 maja 2017 r.

Georges DASSIS  
Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

---