

Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – Europejska strategia na rzecz współpracujących inteligentnych systemów transportowych

(2018/C 054/06)

Sprawozdawca: Bouke Arends (NL/PES), członek zarządu gminy Emmen

Dokument źródłowy: 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

ZALECENIA POLITYCZNE

EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW

WPROWADZENIE

1. Stwierdza, że europejska strategia na rzecz współpracujących inteligentnych systemów transportowych (C-ITS) jest ważnym krokiem w kierunku strategii na rzecz pojazdów współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych. Zintegrowane wykorzystywanie C-ITS w miastach i regionach oraz między miastami i regionami może przynieść znaczne korzyści społeczne, takie jak większe bezpieczeństwo, czystsze środowisko, lepsza dostępność, włączenie społeczne i większa liczba miejsc pracy.
2. Domaga się, żeby obok środków wymienionych w komunikacie podjęto dalej idące działania na rzecz pełnego wykorzystania możliwości C-ITS i osiągnięcia ambitniejszych celów, takich jak niskoemisyjny, w pełni zautomatyzowany transport multimodalny, mobilność jako usługa oraz transport „od drzwi do drzwi”, zwłaszcza z myślą o sprzyjaniu włączeniu społecznemu.
3. Dostrzega, że na drodze do osiągnięcia ostatecznych celów potrzebnych jest wiele innych elementów, które Komisja opracowuje po części równoległe, a po części sukcesywnie w ramach różnych pakietów roboczych – elementów takich, jak środki działania na rzecz niskoemisyjnego transportu czy określenie niezbędnych dostosowań infrastruktury fizycznej.
4. Uważa za pożądane, by UE odgrywała rolę koordynującą przy opracowywaniu interoperacyjnego systemu w dziedzinie norm i przepisów dotyczących systemów i technologii komunikacji w ramach transportu.
5. Uważa, że przy realizacji każdego etapu pośredniego na drodze do osiągnięcia ostatecznych celów niezbędna jest współpraca władz lokalnych i regionalnych i że tym samym Komisja powinna te władze aktywniej i szerzej angażować.
6. Wzywa Komisję, by unaocniła władzom lokalnym i regionalnym, w jaki sposób różnorodne działania UE są ze sobą powiązane i dokąd powinny zmierzać. Wymaga to spójniejszej i bardziej ukierunkowanej komunikacji z władzami lokalnymi i regionalnymi w sprawie różnych ściśle ze sobą powiązanych pakietów roboczych Komisji. Tylko w ten sposób władze te będą mogły wypełniać rolę, która jest niezbędna do osiągnięcia celów i umożliwienia interoperacyjności między regionami i miastami.
7. Wzywa Komisję do podjęcia konkretnych działań zwłaszcza po to, aby – także z pomocą władz lokalnych i regionalnych – uzyskać poparcie opinii publicznej, które jest nieodzowne do realizacji ostatecznych celów w zakresie zautomatyzowanego niskoemisyjnego transportu. Poparcie społeczne jest potrzebne nie tylko do tego, by można było wymieniać dane niezbędne dla C-ITS, lecz także zwłaszcza do uzyskania akceptacji dla stopniowo coraz bardziej zautomatyzowanego transportu. Technika powinna służyć użytkownikowi.

DZIAŁANIA EUROPEJSKIE NA RZECZ UMOŻLIWIENIA WDROŻENIA MOBILNOŚCI POJAZDÓW WSPÓŁPRACUJĄCYCH, POŁĄCZONYCH I ZAUTOMATYZOWANYCH

8. Stwierdza, że większość przewozów i przejazdów na krótkich dystansach odbywa się w obrębie regionów. Zgodnie z obliczeniami opartymi na danych Eurostatu ponad połowa wszystkich towarów (wagowo) w transporcie drogowym przewożona jest na odległości poniżej 50 km, ponad trzy czwarte zaś – na odległości poniżej 150 km. W przypadku przewozu osób dystanse są zwykle jeszcze dużo krótsze.
9. Dlatego apeluje także o odrębne przepisy oraz o finansowanie w odniesieniu do zastosowań C-ITS poza transeuropejską siecią transportową.
10. Nalega, aby Komisja, zgodnie z niedawnym ukierunkowaniem badań w ramach programu „Horyzont 2020” na integrację rodzajów transportu oraz powiązanie z automatyzacją, wdrożyła konkretne podejście na rzecz wprowadzania C-ITS w intermodalnych węzłach ruchu drogowego i transportu. Powinno ono łączyć się z podejściem przyjętym w odniesieniu do korytarzy, tak aby zapewnić zintegrowany system transportowy.
11. Zauważa, że węzły te znajdują się przede wszystkim na obszarach miejskich i w miastach oraz że C-ITS i transport multimodalny mogą wnieść tam największy wkład w ograniczenie negatywnych skutków ruchu drogowego i transportu, takich jak zatory komunikacyjne, zanieczyszczenie powietrza, problemy z parkowaniem czy brak bezpieczeństwa na drogach. Także transport rowerowy jest częścią transportu multimodalnego i ma charakter wybitnie lokalny i regionalny.
12. Zauważa, że Komisja jak dotąd poświęca dużo uwagi samochodowemu transportowi drogowemu, tymczasem systemy zautomatyzowane są także rozwijane w transporcie publicznym, żegludze śródlądowej, transporcie lotniczym i kolejowym (np. drony czy koncepcja Hyperloop).
13. Dlatego domaga się, by od samego początku za pomocą ukierunkowanych środków wspierano połączenie i interoperacyjność z transportem publicznym oraz pomiędzy różnymi rodzajami transportu.
14. Stwierdza, że Komisja słusznie chce przedsięwziąć środki na rzecz niechronionych uczestników ruchu drogowego, niemniej wymaga to również zwrócenia większej uwagi na uwarunkowania lokalne i regionalne.
15. Apeluje o konkretne środki działania na rzecz wszystkich niechronionych użytkowników dróg, czyli obok pieszych i rowerzystów także osób poruszających się rowerami elektrycznymi, skuterami, motocyklami oraz (elektrycznymi) lekkimi pojazdami inwalidzkimi.
16. Zauważa, że wysokie natężenie ruchu i gęsta infrastruktura na obszarach miejskich przedstawiają złożony obraz transportu, który stawia szczególne wymagania systemom C-ITS. Dlatego też konieczne jest, aby w tych regionach i miastach w Europie zapewnić sukces eksperymentom i projektom w zakresie C-ITS również w takich warunkach.
17. Zwraca uwagę, że wprowadzanie C-ITS na obszarach miejskich, a zwłaszcza w miastach jest kompleksowym zadaniem, przez co okazuje się mniej atrakcyjne z punktu widzenia uzasadnienia biznesowego.
18. Wzywa Komisję, by podjęła działania w celu obniżenia progów dla wprowadzenia C-ITS na obszarach miejskich i w miastach.
19. Wzywa również do przyjęcia środków mających zapewnić, że opracowywane i testowane tam systemy będą dobrze łączyły się z systemami ruchu i transportu długiego zasięgu, pomiędzy państwami i regionami.
20. Jest zdania, że C-ITS, jako fundament zautomatyzowanego transportu, mobilności jako usługi i transportu „od drzwi do drzwi”, mogą również przyczynić się do włączenia społecznego. Dotyczy to dostępności miejsc pracy i mobilności osób, które nie mogą korzystać z obecnie dostępnych systemów transportu lub mogą tylko z trudem, tj. np. osób starszych i niepełnosprawnych. W szczególności na obszarach wiejskich, gdzie transport publiczny jest pod presją lub już zniknął, C-ITS mogą w dłuższej perspektywie przyczynić się do poprawy możliwości transportowych. Dostosowany do potrzeb zautomatyzowany transport może wchodzić w grę w słabiej zaludnionych regionach.

21. Zauważa, że być może również na słabiej zaludnionych obszarach wiejskich trudno o uzasadnienie biznesowe bez pomocy władz regionalnych i lokalnych.

22. W związku z tym wnosi, by Komisja zachęcała władze lokalne i regionalne do wdrażania C-ITS także w regionach peryferyjnych i najbardziej oddalonych, słabiej rozwiniętych, wyspiarskich oraz innych słabiej zaludnionych obszarach i ułatwiała im działania w tym zakresie.

W KIERUNKU WDROŻENIA C-ITS W 2019 R.

Priorytety w zakresie wdrażania usług C-ITS

23. Stwierdza, że strategia w zakresie C-ITS wciąż jeszcze jest ukierunkowana na etapy pośrednie w perspektywie średnioterminowej, jeśli chodzi o proces urzeczywistniania transportu zautomatyzowanego.

24. Zwraca się do Komisji, by opracowała też scenariusze i przygotowała środki z myślą o rozwoju transportu zautomatyzowanego w perspektywie bardziej długoterminowej, co przyniesie największy zysk gospodarczy i społeczny.

25. Apeluje, aby na ten cel udostępniono niezbędne fundusze także w okresie po roku 2019.

26. Wnosi, by Komisja przewidziała (obok wymienionych w komunikacie środków zorientowanych całkowicie na transport drogowy i na perspektywę krótkoterminową) także środki na rzecz innych rodzajów transportu, intermodalności oraz szerszego stosowania w dłuższej perspektywie.

27. Apeluje, by Komisja przyjęła szerzej zakrojone i bardziej całościowe długofalowe podejście ukierunkowane na takie koncepcje, jak „mobilność jako usługa”, „transport od drzwi do drzwi” i ich pozytywny wpływ na rozwój gospodarczy, włączenie społeczne, a także „transport niskoemisyjny”.

28. Wnosi, aby Komisja wskazała, jakie konkretne kroki i środki należy podjąć w ramach różnych scenariuszy.

29. Wnosi, aby Komisja opracowała program komunikacji mający na celu uzyskanie poparcia opinii publicznej.

30. Domaga się, aby miasta i regiony oraz ich przedstawiciele, a także sam Europejski Komitet Regionów zostali ściśle włączeni w każdą fazę dalszych prac nad tworzeniem europejskiej polityki w zakresie C-ITS.

Interoperacyjność na wszystkich poziomach

31. Jest zdania, że interoperacyjność obejmująca różne rodzaje transportu wymaga dodatkowych działań, zarówno w zakresie transportu towarowego, jak i przewozu osób. Przepływy informacji powinny móc łączyć się ze sobą, to jednak wymaga nie tylko wzajemnego dopasowania systemów łączności (5G itp.), lecz także praktycznej możliwości powiązania danych z różnych rodzajów transportu. W procesie tym zarówno samorządy terytorialne, jak i podmioty prywatne (producenci pojazdów, operatorzy systemów nawigacji, operatorzy usług mobilnych itd.) pozyskują dane, przy czym podmioty prywatne nie są zobowiązane udostępniać te dane w anonimowej formie innym użytkownikom, na przykład operatorom infrastruktury. Tymczasem operatorzy infrastruktury, często samorządy, muszą jednak polegać na jak najbardziej kompletnych i aktualnych informacjach, by móc zapewnić bezpieczne i skuteczne zarządzanie ruchem oraz wykorzystanie infrastruktury. W komunikacie nie wspomina się o tym niezbędnym aspekcie wzajemnej wymiany i udostępniania danych, który przewiduje się obecnie wyłącznie w odniesieniu do przekazywania informacji podmiotom prywatnym przez instytucje publiczne (dyrektywa 2003/98/WE w sprawie ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego).

32. Domaga się, żeby obok wymienionych w komunikacie środków dotyczących technologii komunikacyjnych przewidziano także środki działania w zakresie organizacji łańcuchów informacji. Istotne jest przecież nie tylko pytanie o to, jak będzie przebiegać komunikacja, lecz także o to, co będzie jej przedmiotem.

33. Zauważa, że niektóre aspekty łańcucha informacji ostatecznie mogą zostać uregulowane tylko na szczeblu międzynarodowym lub europejskim, np. kwestia dostępności danych dotyczących pojazdów i łatwości dostępu do nich.

34. Wskazuje, że poza tym niezbędne są jednak przede wszystkim wsparcie i współpraca ze strony władz lokalnych i regionalnych, co się tyczy dostępności informacji pochodzących z lokalnych i regionalnych systemów zarządzania ruchem.

35. Stwierdza, że do zapewnienia interoperacyjności potrzebne są nie tylko środki w dziedzinie technologii informacyjno-komunikacyjnych, ale również dostosowania infrastruktury fizycznej.

36. Wzywa Komisję, by odpowiednio wcześniej przekazała informacje na ten temat władzom lokalnym i regionalnym. Inwestycje w infrastrukturę na szczeblu lokalnym i regionalnym powinny być dokonywane w taki sposób, aby spełniały wymogi związane z C-ITS. Ponadto na potrzeby interoperacyjności niezbędna jest większa jednolitość.

37. Zauważa, że interoperacyjność między różnymi rodzajami transportu w Europie wymaga większej uwagi ze strony UE na to, jak istotne znaczenie dla C-ITS mają intermodalne węzły, takie jak stacje i terminale, oraz na fakt, że węzły takie usytuowane są zwłaszcza na obszarach miejskich i w miastach.

38. Wzywa Komisję, aby wspólnie z władzami lokalnymi i regionalnymi (ich przedstawicielami) określiła wąskie gardła utrudniające zastosowanie C-ITS w intermodalnych węzłach transportowych oraz opracowała środki działania zmierzające do wyeliminowania tych problemów.

Ramy prawne

39. Zgadza się, że dla osiągnięcia systemu interoperacyjnego pożądane jest, by UE przyjęła uregulowania w dziedzinie norm i przepisów dotyczących systemów i technologii komunikacji.

40. Wzywa Komisję, by mając na uwadze znaczenie władz lokalnych i regionalnych dla rozwoju C-ITS, ściśle włączyła także te organy władz (ich przedstawicieli) w opracowywanie ram prawnych.

41. Jest zdania, że zarówno w odniesieniu do wdrażania C-ITS, jak i do ostatecznych celów dotyczących wprowadzenia zautomatyzowanego transportu zgodnego z zasadami zrównoważonego rozwoju i urzeczywistnienia mobilności jako usługi oraz transportu „od drzwi do drzwi” konieczne są jednak – obok środków regulacyjnych – także następujące środki działania na poziomie europejskim:

- koordynacja: istnieje potrzeba większej koordynacji między różnymi powiązаныmi europejskimi pakietami roboczymi, jak też między KE a władzami lokalnymi i regionalnymi,
- ułatwianie wdrażania i eksperymentowania: obecnie postępy w rozwoju C-ITS są w dużym stopniu napędzane przez rynek i technologie, niemniej wymagają dodatkowych działań ze strony władz publicznych na wszystkich szczeblach, aby można było wdrożyć C-ITS w różnych sytuacjach komunikacyjnych i rodzajach transportu,
- badania naukowe: powinny dotyczyć zarówno niezbędnych dostosowań fizycznej infrastruktury, jak i opracowywania scenariuszy z myślą o rozwijaniu długoterminowych wizji, i to mimo znacznej niepewności z tym związanej,
- monitorowanie i ocena: mając na uwadze kontynuację działań po roku 2019, trzeba już teraz określić, jak będzie się monitorować i oceniać wdrażanie środków z list usług C-ITS dnia 1 i dnia 1.5, poparcie rynku i opinii publicznej, rozwój techniczny, aktualną sytuację w odniesieniu do różnego rodzaju obszarów (miejskich i wiejskich), różnego typu infrastruktury (międzynarodowej, krajowej, regionalnej i lokalnej), rodzajów transportu (drogowego, kolejowego i lotniczego), a także w ramach transportu towarowego i przewozu osób,
- monitorowanie powinno być prowadzone w trybie ciągłym, aby można było stwierdzić, który z możliwych scenariuszy rzeczywiście się rozwija,
- komunikacja: dla uzyskania akceptacji społecznej potrzebna jest ukierunkowana komunikacja wraz z elementami sprzężenia zwrotnego, adresowana zarówno do władz lokalnych i regionalnych z myślą o osiągnięciu interoperacyjności między regionami, jak i – z pomocą tych władz – do opinii publicznej.

Współpraca międzynarodowa

42. Stwierdza, że w komunikacie Komisja słusznie zwraca uwagę na współpracę międzynarodową pomiędzy państwami, jednakże wiele działań jest (powinno być) realizowanych na poziomie lokalnym i regionalnym, aby możliwe było wdrożenie C-ITS. Konieczne jest zatem podejmowanie decyzji na różnych szczeblach i przez różne organy publiczne. Proces ten powinien być należycie skoordynowany, to zaś wymaga ciągłej dobrej komunikacji między Komisją Europejską a władzami lokalnymi i regionalnymi.

43. Wzywa do przyjęcia środków zapewniających odpowiednią ochronę danych osobowych i prywatności użytkowników, które są decydującym czynnikiem udanego wprowadzenia pojazdów współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych.
44. Wzywa w związku z tym Komisję do pobudzania współpracy międzynarodowej między organami władz regionalnych i lokalnych w różnych krajach, aby w miarę możliwości łączyć ze sobą lokalne i regionalne projekty, testy i eksperymenty oraz wspierać dzielenie się wiedzą.
45. Wnosi, aby opracowano w tym celu specjalne podejście i je zaprezentowano (np. na wzór Wspólnego Przedsiębiorstwa na rzecz Technologii Ogniw Paliwowych i Technologii Wodorowych, w ramach którego przy wsparciu Komisji Europejskiej współpracują ze sobą kręgi biznesowe i aktywnie uczestniczące władze lokalne i regionalne).

Bruksela, dnia 10 października 2017 r.

Karl-Heinz LAMBERTZ

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Regionów
