



TEKSTY PRZYJĘTE

P8_TA(2018)0063

Europejska strategia na rzecz współpracujących inteligentnych systemów transportowych

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 13 marca 2018 r. w sprawie europejskiej strategii na rzecz współpracujących inteligentnych systemów transportowych (2017/2067(INI))

Parlament Europejski,

- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 30 listopada 2016 r. zatytułowany „Europejska strategia na rzecz współpracujących inteligentnych systemów transportowych – ważny krok w kierunku mobilności pojazdów współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych” (COM(2016)0766),
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu¹, a także wydłużenie czasu obowiązywania mandatu do przyjmowania aktów delegowanych,
- uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Regionów z dnia 11 października 2017 r. w sprawie współpracujących inteligentnych systemów transportowych(CDR 2552/2017),
- uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 31 maja 2017 r. w sprawie komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów zatytułowanego „Europejska strategia na rzecz współpracujących inteligentnych systemów transportowych – ważny krok w kierunku mobilności pojazdów współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych”²,
- uwzględniając sprawozdania dotyczące platformy wdrażania współpracujących inteligentnych systemów transportowych (C-ITS), w szczególności polityki certyfikacji i bezpieczeństwa systemów C-ITS,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 14 listopada 2017 r. w sprawie ratowania życia:

¹ Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1.

² Dz.U. C 288 z 31.8.2017, s. 85.

zwiększanie bezpieczeństwa samochodowego w UE¹,

- uwzględniając deklarację z Amsterdamu z dnia 14 kwietnia 2016 r. w sprawie współpracy w dziedzinie jazdy pojazdami połączonymi i zautomatyzowanymi,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 1 czerwca 2017 r. w sprawie łączności internetowej na rzecz wzrostu gospodarczego, konkurencyjności i spójności: europejskie społeczeństwo gigabitowe i 5G²;
 - uwzględniając art. 52 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności, Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów oraz Komisji Wolności Obywatelskich, Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych (A8-0036/2018),
- A. mając na uwadze, że europejska strategia w zakresie współpracujących inteligentnych systemów transportowych (zwana dalej „strategią”) jest ściśle związana z priorytetami polityki Komisji, w szczególności jej agendą na rzecz zatrudnienia, wzrostu i inwestycji, tworzeniem jednolitego europejskiego obszaru transportu, jednolitym rynkiem cyfrowym, ochroną klimatu i strategią na rzecz unii energetycznej;
- B. mając na uwadze, że władze państw członkowskich oraz sektor przemysłowy muszą zareagować na pilną potrzebę zwiększenia bezpieczeństwa, ekologiczności i efektywności transportu oraz zapewnienia jego zrównoważoności, multimodalności i dostępności dla wszystkich użytkowników dróg, w tym osób znajdujących się w najtrudniejszej sytuacji i osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- C. mając na uwadze, że doszło do spowolnienia pozytywnej tendencji związanej z bezpieczeństwem drogowym, jaką obserwujemy w UE w ostatnich 10 latach, oraz że 92 % wypadków drogowych jest spowodowanych błędem człowieka, a zastosowanie technologii C-ITS ma znaczenie dla efektywnego funkcjonowania określonych systemów wspomaganie kierowcy; mając na uwadze, że transport drogowy jest wciąż odpowiedzialny za ogromną ilość wykorzystania przestrzeni w miastach, za liczne wypadki i znaczne emisje z transportu w postaci hałasu, emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza;
- D. mając na uwadze, że system C-ITS umożliwi użytkownikom dróg i zarządzającym ruchem wymianę i wykorzystywanie informacji oraz skuteczniejsze koordynowanie działań;
- E. mając na uwadze, że cyberbezpieczeństwo systemów C-ITS stanowi kluczowy element ich wdrożenia, mając na uwadze, że fragmentaryczne rozwiązania w zakresie bezpieczeństwa naraziłyby na ryzyko interoperacyjność i bezpieczeństwo użytkowników końcowych, oraz mając na uwadze, że w związku z tym istnieje wyraźna potrzeba działania na szczeblu UE;
- F. mając na uwadze, że rozliczalność i przejrzystość w odniesieniu do algorytmów oznacza wdrażanie środków technicznych i operacyjnych gwarantujących przejrzystość

¹ Teksty przyjęte, P8_TA(2017)0423.

² Teksty przyjęte, P8_TA(2017)0234.

- i niedyskryminacyjny charakter zautomatyzowanego procesu podejmowania decyzji i procedury obliczania prawdopodobieństwa indywidualnego zachowania; mając na uwadze, że przejrzystość powinna umożliwiać jednostkom otrzymywanie istotnych informacji o rządzących zasadach oraz o znaczeniu tego procesu i jego konsekwencjach; mając na uwadze, że powinno to obejmować informacje o danych wykorzystywanych na potrzeby systemów analitycznych oraz umożliwiać jednostkom zrozumienie i monitorowanie decyzji mających na nie wpływ;
- G. mając na uwadze, że UE powinna promować i kontynuować rozwijanie technologii cyfrowych nie tylko w celu ograniczenia błędów ludzkich i innych niedociągnięć, ale również w celu cięcia kosztów i optymalizacji wykorzystania infrastruktury przez zmniejszenie zatorów w ruchu drogowym i – w konsekwencji – zmniejszenie emisji CO₂;
- H. mając na uwadze, że dzięki łączności cyfrowej i komórkowej ten element współpracy istotnie poprawi bezpieczeństwo drogowe, usprawni ruch oraz zwiększy zrównoważoność i multimodalność; mając na uwadze, że jednocześnie stworzy to ogromny potencjał gospodarczy oraz ograniczy liczbę wypadków drogowych i zużycie energii; mając na uwadze, że systemy C-ITS są podstawowym elementem rozwoju autonomicznych pojazdów i systemów prowadzenia;
- I. mając na uwadze, że kierowanie pojazdami połączonymi i zautomatyzowanymi stanowi ważny etap rozwoju cyfrowego w sektorze, a koordynacja z wszystkimi nowymi technologiami wykorzystywanymi w tym sektorze, takimi jak europejskie systemy nawigacji satelitarnej Galileo i EGNOS, osiągnęła obecnie wysoki poziom wydajności technologicznej;
- J. mając na uwadze, że UE jest zobowiązana do przestrzegania Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, w szczególności art. 7 i 8 dotyczących prawa do prywatności i ochrony danych osobowych;
- K. mając na uwadze, że w niektórych państwach (na przykład USA, Australia, Japonia, Korea i Chiny) w szybkim tempie wdraża się nowe technologie cyfrowe, a pojazdy i usługi C-ITS są już dostępne na rynku;

Ramy ogólne

1. z zadowoleniem przyjmuje komunikat Komisji w sprawie europejskiej strategii na rzecz współpracujących inteligentnych systemów transportowych oraz intensywną pracę wykonaną przez Komisję wspólnie z ekspertami z sektora publicznego i prywatnego, która stała się podstawą dla opracowania komunikatu; popiera te wyniki i w związku z tym wzywa do niezwłocznego wprowadzenia interoperacyjnych usług C-ITS w całej Europie;
2. podkreśla konieczność posiadania przejrzystych ram prawnych wspierających wdrażanie C-ITS i z zadowoleniem przyjmuje przyszły akt delegowany oparty na dyrektywie w sprawie inteligentnych systemów transportowych (dyrektywa 2010/40/UE) w celu zapewnienia ciągłości usług i interoperacyjności oraz wspierania zgodności wstecznej;
3. zwraca uwagę na potencjał systemów C-ITS w zakresie zwiększenia efektywności

paliwowej, obniżenia kosztów transportu indywidualnego i zmniejszenia negatywnego oddziaływania ruchu na środowisko;

4. podkreśla potencjał technologii cyfrowych i powiązanych modeli biznesowych w transporcie drogowym oraz uznaje strategię za kamień milowy na drodze do rozwoju C-ITS oraz, docelowo, do mobilności w pełni opartej na sieci i zautomatyzowanej; odnotowuje, że współpracujące, połączone i zautomatyzowane pojazdy mogą zwiększyć konkurencyjność europejskiego przemysłu, usprawnić transport i zwiększyć jego bezpieczeństwo, zmniejszyć zatępienie, zużycie energii i emisje oraz poprawić połączenia między różnymi rodzajami transportu; odnotowuje ponadto, że wobec tego należy ustanowić wymogi infrastrukturalne, aby zapewnić bezpieczne i skuteczne działanie tych systemów;
5. zwraca uwagę, że gospodarka UE powinna bazować na swojej korzystnej pozycji na arenie międzynarodowej w zakresie rozwoju i stosowania technologii C-ITS; podkreśla pilną potrzebę opracowania ambitnej strategii UE, która pozwoliłaby koordynować wysiłki krajowe i regionalne, zapobiegać rozdrobnieniu, przyspieszyć wdrożenie technologii C-ITS o udowodnionym korzystnym wpływie na bezpieczeństwo i która umożliwiłaby udoskonalenie współpracy między różnymi sektorami, takimi jak transport, energetyka i telekomunikacja; apeluje do Komisji, by przedstawiła konkretny harmonogram i jasne cele UE na okres 2019–2020, nadała priorytet wdrożeniu do 2019 r. tych usług C-ITS, które charakteryzują się najwyższym potencjałem pod względem bezpieczeństwa, ujętych na liście usług opracowanej przez platformę C-ITS w ramach sprawozdania z etapu II, i by zapewniła dostępność tych usług we wszystkich nowych pojazdach w całej Europie;
6. kładzie nacisk na konieczność wprowadzenia spójnych ram zawierających przepisy socjalne oraz dotyczące środowiska i bezpieczeństwa w celu egzekwowania praw pracowników i konsumentów oraz zagwarantowania uczciwej konkurencji w sektorze;
7. z zadowoleniem przyjmuje wyniki II etapu wdrażania platformy C-ITS i podkreśla ich znaczenie¹;
8. podkreśla, że choć komunikat stanowi istotny krok w kierunku unijnej strategii na rzecz współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych pojazdów, nie należy mylić ze sobą systemu C-ITS i tych różnych koncepcji;
9. podkreśla potrzebę zapewnienia, by rozwój i wdrażanie połączonych i zautomatyzowanych pojazdów i systemów C-ITS były w pełni zgodne z celami dotyczącymi obniżenia emisyjności systemu transportowego i wyeliminowania ofiar śmiertelnych, jeśli chodzi o bezpieczeństwo ruchu drogowego, oraz wspierały te cele;
10. przypomina, że C-ITS oznaczają systemy umożliwiające poszczególnym elementom (pojazdom, sprzętowi zlokalizowanemu na poboczach dróg, centrom kontroli ruchu i urządzeniom przenośnym) komunikację i wymianę informacji za pomocą ustandaryzowanej struktury komunikacji i z tego względu interoperacyjność poszczególnych systemów jest nieodzowna;

¹ Końcowe sprawozdanie dotyczące II etapu wdrażania platformy C-ITS:
<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-09-c-its-platform-final-report.pdf>.

11. przypomina, że pojazdy połączone oznaczają pojazdy wykorzystujące technologie C-ITS umożliwiające wszystkim pojazdom drogowym komunikowanie się z innymi pojazdami, sygnalizacją świetlną oraz trwałą infrastrukturą zarówno instalowaną na poboczach dróg, jak i z infrastrukturą poziomą – którą należy wzmocnić i dostosować, ale która może również oferować innowacyjne systemy ładowania podczas jazdy i komunikować się bezpiecznie z pojazdami – jak również z innymi użytkownikami dróg; przypomina, że 92 % wypadków drogowych jest spowodowanych błędem człowieka oraz że zastosowanie technologii C-ITS ma znaczenie dla efektywnego funkcjonowania określonych systemów wspomagania kierowcy;
12. przypomina, że pojazdy zautomatyzowane oznaczają pojazdy zdolne do niezależnego działania i manewrowania w rzeczywistym ruchu, w których jedna albo więcej z głównych funkcji sterowania (kierowanie, przyspieszanie, hamowanie) przez dłuższy czas działa w sposób zautomatyzowany;
13. podkreśla konieczność wdrożenia systemów zabezpieczeń w fazie przejściowej, w której współistniały będą pojazdy połączone i zautomatyzowane oraz tradycyjne pojazdy niepołączone, aby nie stwarzać zagrożenia dla bezpieczeństwa drogowego; zwraca uwagę, że niektóre systemy wspomagania kierowcy powinny być dalej rozwijane i instalowane na zasadzie obowiązkowej;
14. wzywa Komisję, by rozważyła sposoby rozwiązania kwestii współistnienia na drogach współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych pojazdów oraz niepołączonych pojazdów i kierowców, biorąc pod uwagę, że ze względu na wiek floty pojazdów i pozostały odsetek osób niepołączonych należy przewidzieć, że liczba pojazdów niewłączonych do systemu będzie znaczna;
15. ubolewa ze względu na brak jednoznacznego harmonogramu działań w fazie zalecanych usług dnia 1.5 i na dalszych etapach, jak również ze względu na brak pełnej oceny skutków i dokładnych informacji dotyczących inicjatyw w zakresie rozwijania usług C-ITS oraz ich potencjalnych rozszerzeń;
16. wzywa Komisję, by nadała priorytet usługom C-ITS, które zapewniają największy potencjał w zakresie bezpieczeństwa, oraz opracowaniu niezbędnych definicji i wymogów, a także by niezwłocznie zaktualizowała „Europejskiego zbioru zasad dotyczących interakcji człowieka z urządzeniami w odniesieniu do systemów informacyjnych i systemów łączności w pojazdach”, jako że interakcja pomiędzy czynnikiem ludzkim a maszyną jest istotna¹;
17. przypomina o kluczowej roli połączonych i zautomatyzowanych pojazdów, C-ITS i nowych technologii w osiąganiu celów związanych z klimatem oraz o konieczności zagwarantowania, by ich rozwój i wdrożenie były w pełni zgodne z celem dekarbonizacji systemu transportowego i działały na jego korzyść; przyjmuje z zadowoleniem wykorzystanie C-ITS jako sposobu na poprawę efektywności ruchu drogowego, zmniejszenie zużycia paliwa i negatywnego wpływu transportu drogowego na środowisko (np. emisji CO₂) oraz optymalizację wykorzystania infrastruktury

Zalecenie Komisji 2008/653/WE z dnia 26 maja 2008 r. w sprawie bezpieczeństwa i ergonomii samochodowych systemów informacyjnych i systemów łączności: nowa wersja europejskiego zbioru zasad dotyczących interakcji człowieka z urządzeniami (Dz.U. L 216 z 12.8.2008, s. 1).

miejskiej;

18. podkreśla potencjał innowacyjnych technologii takich jak zautomatyzowanie jazdy i jazda w kolumnie pojazdów („platooning”) w transporcie drogowym towarów, ponieważ pozwala to na lepsze wykorzystanie strumienia aerodynamicznego, obniżając przy tym zużycie paliwa i poziom emisji; wzywa do dalszego wspierania badań i rozwoju w tej dziedzinie, zwłaszcza w kontekście niezbędnej infrastruktury cyfrowej;
19. podkreśla potrzebę stwarzania większego wyboru użytkownikom dróg oraz dostarczania im bardziej przyjaznych i przystępnych cenowo produktów dostosowanych do ich potrzeb oraz obszerniejszych informacji; w związku z tym zachęca Komisję, by sprzyjała wymianie wzorcowych praktyk mających na celu między innymi osiągnięcie wydajności ekonomicznej; wzywa wszystkie państwa członkowskie do dołączenia do platformy C-Roads, ponieważ ma ona odgrywać istotną rolę koordynacyjną we wdrażaniu strategii, pod warunkiem przestrzegania zasady neutralności technologicznej, co jest niezbędne, by zachęcać do innowacji; podkreśla konieczność zapewnienia, by zaawansowane narzędzia cyfrowe były wdrażane powszechnie i w skoordynowany sposób w państwach członkowskich, w tym w transporcie publicznym; zachęca producentów samochodów, by zaczęli stosować C-ITS w celu wdrożenia strategii;
20. wzywa Komisję do opracowania danych statystycznych uzupełniających istniejące dane, aby umożliwić lepszą ocenę postępów w transformacji cyfrowej w różnych obszarach sektora transportu drogowego; podkreśla znaczenie dalszych inwestycji w badania nad systemami czujników i zaznacza, że przy rozwoju C-ITS należy zwrócić szczególną uwagę na transport miejski, który znacznie różni się od transportu pozamiejskiego; zauważa, że jazda po mieście wiąże się w szczególności z większym kontaktem z motocyklistami, rowerzystami, pieszymi i innymi niechronionymi użytkownikami dróg, w tym z osobami niepełnosprawnymi;
21. wzywa państwa członkowskie, by dołożyły wszelkich starań, aby dopasować ofertę w zakresie szkolenia zawodowego i studiów wyższych do zapotrzebowania na wiedzę związaną z sektorem, który ma opracować strategię ITS; wzywa do opracowania analiz prospektywnych na temat nowych zawodów i stanowisk związanych z tym nowym paradygmatem mobilności oraz do dzielenia się wzorcowymi praktykami w zakresie rozwoju modeli współpracy między przedsiębiorstwami a systemem edukacji mającymi na celu tworzenie zintegrowanych przestrzeni szkolenia, innowacji i produkcji;
22. uważa, że usługi C-ITS należy włączyć do Strategii kosmicznej dla Europy, ponieważ wdrożenie C-ITS ma się opierać na technologiach geolokalizacji, takich jak pozycjonowanie satelitarne;
23. uważa, że państwa członkowskie powinny rozważyć wdrażanie usług C-ITS w szerszej perspektywie mobilności jako usługi oraz integracji z innymi rodzajami transportu, przede wszystkim aby uniknąć możliwego efektu odbicia, czyli wzrostu transportu drogowego;

Ochrona prywatności i danych

24. zwraca uwagę na konieczność stosowania unijnych przepisów dotyczących ochrony prywatności i danych dotyczących C-ITS oraz danych dotyczących ekosystemów połączonych, gdyż z tego powodu dane te należy wykorzystywać w trybie

priorytetowym wyłącznie do celów C-ITS i nie można ich przechowywać ani wykorzystywać w innych celach; podkreśla, że inteligentne pojazdy powinny spełniać wszystkie wymogi określone w ogólnym rozporządzeniu o ochronie danych i w powiązanych przepisach, a podmioty świadczące usługi C-ITS muszą przedstawiać kierowcom łatwo dostępne informacje i jasne warunki, umożliwiając im w ten sposób świadome wyrażenie zgody, na podstawie przepisów i ograniczeń określonych w ogólnym rozporządzeniu o ochronie danych;

25. podkreśla, że przetwarzanie i analizowanie danych przez przedsiębiorstwa musi być bardziej przejrzyste, a stosowane algorytmy bardziej rozliczalne; przypomina, że w ogólnym rozporządzeniu o ochronie danych już przewidziano prawo do informacji o zasadach rządzących przetwarzaniem danych; podkreśla ponadto konieczność unikania stosowania „blokady jazdy”, która oznaczałaby niemożność prowadzenia własnego inteligentnego samochodu przez użytkownika, jeżeli odmówi on udzielenia takiej zgody; wzywa do udostępnienia w inteligentnych samochodach trybu off-line, który umożliwi użytkownikom wyłączanie przekazywania danych osobowych do innych urządzeń bez ograniczania możliwości prowadzenia pojazdu;
26. zwraca uwagę na fakt, że w całym procesie przetwarzania danych trzeba mieć na względzie ich ochronę i poufność; podkreśla, że stosowanie zasad „uwzględniania ochrony danych w fazie projektowania oraz domyślnej ochrony danych” powinno być punktem wyjścia w projektowaniu aplikacji i systemów ITS; przypomina, że techniki anonimizacji mogą zwiększyć zaufanie użytkowników do usług, z których korzystają;

Cyberbezpieczeństwo

27. zwraca uwagę na konieczność stosowania we wszystkich państwach członkowskich wysokich standardów cyberbezpieczeństwa w zakresie zapobiegania działaniom hakerskim i cyberatakami, zwłaszcza w świetle kluczowego znaczenia bezpieczeństwa komunikacji w ramach C-ITS; zwraca uwagę, że cyberbezpieczeństwo jest istotnym wyzwaniem, które należy podjąć, z tego względu, że system transportu w coraz większym stopniu ma charakter cyfrowy i połączony; podkreśla, że zautomatyzowane i połączone pojazdy, jak również bazy danych, w których dane są przetwarzane lub przechowywane, są zagrożone cyberatakami, w związku z czym należy wyeliminować wszelkie luki i zagrożenia, które są rozpoznawalne i dają się przewidzieć zgodnie z aktualnym stanem techniki, poprzez opracowanie wspólnej polityki bezpieczeństwa, obejmującej surowe normy bezpieczeństwa, i polityki certyfikacji w zakresie wdrażania C-ITS;
28. podkreśla, że w UE i we wszystkich państwach członkowskich – oraz w ramach ewentualnych porozumień o współpracy z państwami trzecimi – należy stosować jednakowo rygorystyczne i ujednolicone standardy bezpieczeństwa; uważa, że standardy te nie powinny jednak utrudniać dostępu do systemów zainstalowanych w pojazdach niezależnym serwisantom, aby właściciele pojazdów nie byli zależni od producentów samochodów, jeśli chodzi o przeprowadzanie koniecznych kontroli lub napraw oprogramowania zainstalowanego w pojeździe;

Technologie i częstotliwości komunikacji

29. uważa, że neutralne pod względem technologicznym, hybrydowe podejście do komunikacji, które zapewnia interoperacyjność i zgodność wsteczną oraz łączy

wzajemnie uzupełniające się technologie komunikacyjne, jest podejściem właściwym, a najbardziej obiecującym hybrydowym połączeniem technologii w zakresie komunikacji wydaje się być kombinacja technologii bezprzewodowej łączności krótkiego zasięgu oraz technologii komórkowej i satelitarnej, co zapewni najlepsze możliwe wsparcie dla wdrożenia podstawowych usług C-ITS;

30. zwraca uwagę na odniesienie do powiązania między samochodami połączonymi a europejskimi systemami nawigacji satelitarnej EGNOS i GALILEO; sugeruje w związku z tym, że strategie skupione na samochodach połączonych powinny być ujęte w technologiach kosmicznych; uważa, że interoperacyjność jest niezbędna zarówno dla bezpieczeństwa, jak i możliwości wyboru dla konsumentów, oraz podkreśla, że zdolność pojazdów do komunikowania się z systemami sieci 5G i nawigacji satelitarnej należy uwzględnić w zestawie rozwiązań w zakresie komunikacji hybrydowej w przyszłości, jak wskazano w planie działania Komisji dotyczącym sieci 5G;
31. zachęca producentów samochodów i operatorów telekomunikacyjnych obsługujących usługi C-ITS do współpracy m.in. w celu sprawnego wdrażania technologii komunikacyjnych C-ITS, usług związanych z pobieraniem opłat drogowych i ze stosowaniem inteligentnych tachografów cyfrowych bez zakłóceń między tymi usługami;
32. zachęca Komisję i państwa członkowskie do dalszych starań w zakresie finansowania badań naukowych i innowacji („Horyzont 2020”), w szczególności w celu umożliwienia w perspektywie długoterminowej rozwoju odpowiedniej infrastruktury na potrzeby wdrożenia C-ITS;
33. podkreśla znaczenie systemów czujników w dostarczaniu danych, np. o dynamice pojazdu, zatorach komunikacyjnych i jakości powietrza; wzywa do zwiększenia i odpowiedniej koordynacji inwestycji w państwach członkowskich, aby zapewnić pełną interoperacyjność stosowanych czujników oraz możliwości ich stosowania w dziedzinach innych niż bezpieczeństwo, na przykład do zdalnego pomiaru emisji;
34. wzywa Komisję do przedstawienia wniosków mających na celu zapewnienie gromadzenia i udostępniania właściwym organom informacji na temat emisji zanieczyszczeń za pośrednictwem czujników zainstalowanych w pojazdach;

Wspólne europejskie podejście

35. zachęca państwa członkowskie i władze lokalne, producentów pojazdów, zarządców dróg oraz branżę ITS do wdrożenia C-ITS do 2019 r. i zaleca Komisji, władzom lokalnym i państwom członkowskim przeznaczenie odpowiednich środków finansowych w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych oraz Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych na modernizację i utrzymanie przyszłej infrastruktury drogowej w oparciu o przekrojowe podejście tematyczne; wzywa Komisję i państwa członkowskie do dalszego finansowania badań naukowych i innowacji („Horyzont 2020”) z pełnym poszanowaniem zasady przejrzystości oraz do regularnego udzielania informacji o współfinansowaniu przez UE;
36. zachęca państwa członkowskie i Komisję do wspierania inicjatyw i działań, które

promują prowadzenie większej liczby badań i analiz w zakresie rozwoju i wpływu C-ITS w polityce transportowej UE; jest zdania, że w razie braku znacznych postępów do 2022 r. potrzebne mogą być działania ustawodawcze w celu wprowadzenia minimalnych wymogów i egzekwowania integracji w tym względzie;

37. podkreśla znaczenie jakości fizycznej infrastruktury drogowej, którą należy stopniowo uzupełniać infrastrukturą cyfrową; apeluje o modernizację i utrzymywanie przyszłej infrastruktury drogowej;
38. podkreśla, że należy stworzyć prawdziwie multimodalny system transportu łączący wszystkie rodzaje transportu w jedną usługę mobilności wykorzystującą informacje w czasie rzeczywistym, uwzględniającą zintegrowane systemy biletowe i usługi mobilności dzielonej, a także ruch pieszy i rowerowy, umożliwiającą sprawny transport osób i towarów „od drzwi do drzwi” oraz sprzyjającą ogólnej wydajności, zrównoważoności i trwałości transportu; wzywa w związku z tym Komisję do zapewnienia i promowania współpracy i inwestycji na poziomie UE w dziedzinie digitalizacji sektora transportu za pomocą istniejących i nowych funduszy w celu zintegrowania inteligentnych systemów transportu z poszczególnymi środkami transportu (C-ITS, ERTMS, SESAR, RIS¹); podkreśla, że zintegrowane podejście do narzędzi służących do udzielania informacji, rezerwacji podróży i sprzedaży biletów jest istotne dla stworzenia atrakcyjnych łańcuchów mobilności „od drzwi do drzwi”;
39. zachęca, by w tym procesie planowania uwzględniać jako podstawowe źródło informacji punkt widzenia użytkowników na temat transportu pasażerskiego i towarowego, aby rozszerzyć zakres zastosowań C-ITS i stworzyć modele biznesowe związane z tą nową koncepcją zrównoważonej i zintegrowanej mobilności;
40. zachęca UE i państwa członkowskie do właściwego egzekwowania Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych, a także przepisów dyrektywy w sprawie dostępności produktów i usług, która ma zostać wkrótce przyjęta, w celu zapewnienia wszystkim obywatelom dostępu do C-ITS bez barier;
41. zaleca niezwłoczne stworzenie przez Komisję odpowiednich ram prawnych w celu osiągnięcia transgranicznej interoperacyjności w skali całej UE oraz ram określających zasady odpowiedzialności za wykorzystywanie poszczególnych rodzajów transportu połączonego; wzywa Komisję do opublikowania do końca roku wniosku ustawodawczego w sprawie dostępu do danych i zasobów z urządzeń pokładowych; zaleca sprawienie, aby wniosek ten umożliwił całemu łańcuchowi wartości w branży motoryzacyjnej i użytkownikom końcowym odnoszenie korzyści z digitalizacji oraz gwarantował równe warunki działania i maksymalne bezpieczeństwo pod względem przechowywania danych z urządzeń pokładowych i dostępu wszystkich stron trzecich do tych danych, przy czym dostęp ten powinien być sprawiedliwy, terminowy i nieograniczony w celu ochrony praw konsumentów, promowania innowacyjności oraz zapewnienia uczciwej i niedyskryminacyjnej konkurencji na tym rynku zgodnie z zasadą neutralności technologicznej; podkreśla potrzebę przyczynienia się do unowocześnienia całej infrastruktury miejskiej i wiejskiej powiązanej z usługami transportu publicznego; wzywa Komisję do zagwarantowania, że we wszystkich

¹ Europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS); jednolity europejski system zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR); usługi informacji rzecznej (RIS).

przypadkach zapewni całkowitą zgodność z ogólnym rozporządzeniem o ochronie danych i będzie składać Parlamentowi co roku sprawozdania dotyczące monitorowania;

42. wzywa Komisję, by przyjęła całościowe podejście do harmonizacji technicznej i standaryzacji danych w celu zapewnienia zgodności systemów C-ITS, zagwarantowania producentom korzyści skali, zaś konsumentom – większego komfortu;
43. podkreśla znaczenie rozpoczęcia dialogu z partnerami społecznymi i przedstawicielami konsumentów na wczesnym etapie, tak aby stworzyć atmosferę przejrzystości i zaufania w celu znalezienia właściwej równowagi między pozytywnym i negatywnym wpływem na warunki socjalne, warunki zatrudnienia i prawa konsumenta; zwraca uwagę, że forum eBezpieczeństwo musi ustanowić plan działania na rzecz wdrożenia C-ITS analogicznie do systemu eCall;
44. podkreśla, że w celu przestrzegania międzynarodowych zobowiązań dotyczących klimatu i osiągnięcia wewnętrznych celów UE potrzebny jest kompleksowy zwrot ku gospodarce niskoemisyjnej; podkreśla konieczność odnowienia kryteriów przydziału różnych funduszy UE w celu wspierania środków na rzecz dekarbonizacji i efektywności energetycznej również w ramach C-ITS; uważa, że fundusze UE nigdy nie powinny być przeznaczane na projekty, które nie są zgodne z celami i polityką w zakresie redukcji emisji CO₂;
45. apeluje do producentów samochodów o udzielanie konsumentom dostatecznych i jasnych informacji o przysługujących im prawach, a także o korzyściach i ograniczeniach nowych technologii C-ITS pod względem bezpieczeństwa; zachęca do prowadzenia kampanii informacyjnych w celu zapoznania obecnych kierowców z nowymi technologiami C-ITS, aby zbudować niezbędne zaufanie wśród użytkowników końcowych i zapewnić akceptację społeczną; uważa, że wykorzystywanie C-ITS może poprawić bezpieczeństwo i efektywność systemu transportowego przy jednoczesnym zapewnieniu zgodności z przepisami dotyczącymi ochrony danych i prywatności;

o

o o

46. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji.