

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 16.12.2008
СОМ(2008) 886 окончателен

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

План за действие за внедряване на интелигентните транспортни системи в Европа

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

План за действие за внедряване на интелигентните транспортни системи в Европа

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Обновената Лисабонска програма за растеж и трудова заетост¹ има за цел осигуряването на по-висок и траен икономически растеж и създаването на повече и по-добри работни места. Освен това в средносрочния преглед на Бялата книга от 2001 г.² се подчертава ключовата роля на нововъведенията за осигуряването на устойчива, ефикасна и конкурентна мобилност в Европа.

На този фон трябва да бъдат преодолени множество големи предизвикателства, за да може транспортната система на Европа да играе пълноценно ролята си за удовлетворяване на потребностите от мобилност на европейската икономика и европейското общество:

- Според оценките задръстванията по автомобилните пътища засягат 10 % от пътната мрежа, а годишните разходи във връзка с тези задръствания възлизат на 0,9—1,5 % от БВП на Европейския съюз³.
- На автомобилния транспорт се дължат 72 % от всички свързани с транспорта емисии на въглероден двуокис (CO₂), които са нараснали с 32 % за периода 1990—2005 г.⁴
- Макар смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия да намаляват (спад с 24 % от 2000 г. насам в ЕС-27), броят им (42 953 смъртни случая за 2006 г.) все още надхвърля с 6000 броя, който трябва да бъде постигнат при изпълнение на целта за намаление на смъртните случаи с 50 % за периода 2001—2010 г.⁵

Тези предизвикателства са още по неотложни, като се има предвид прогнозата за увеличение на товарните превози с 50 % и на пътническите превози с 35 % за периода 2000—2020 г.⁶

Главните цели на политиката, които произтичат от тези предизвикателства, са транспортът и пътуванията да станат:

- по-чисти от екологична гледна точка,

¹ COM (2005) 24

² COM (2006) 314

³ СЕМТ/ITF(2007): Задръстванията, едно предизвикателство за целия свят: Обхват на задръстванията при вътрешноконтиненталния, морския и въздушния транспорт и прогнози за развитието им.

⁴ ГД „Енергетика и транспорт“ (2008 г.): Енергетиката и транспортът в числа 2007/2008 г.

⁵ Срв. бел. 4.

⁶ Срв. бел. 2.

- по-ефективни, включително по-енергоефективни⁷,
- по-безопасни и по-сигурни.

Все пак е ясно, че традиционният подход като създаването на нова инфраструктура няма да доведе до необходимите резултати в сроковете, налагани от значимостта на тези предизвикателства. Явна е необходимостта от новаторски решения, ако искаме да постигнем бързия напредък, изискван от спешността на проблемите. Настъпил е моментът интелигентните транспортни системи да започнат да изпълняват полагащата им се роля, за да бъдат постигнати осезаеми резултати.

2. ИНТЕЛИГЕНТНИ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ

„Интелигентни транспортни системи“ означава прилагане на информационните и комуникационните технологии (ИКТ) в транспорта. Тези приложения се разработват за различните видове транспорт и за взаимодействията между тях (включително за интермодалните центрове за смяна на вида транспорт при комбинирания превози).

В сектора на въздушния транспорт рамката за прилагането на ново поколение управление на въздушното движение ще бъде SESAR⁸. В сектора на вътрешните водни пътища се въвеждат речни информационни услуги (РИС), чието предназначение е управление на използването на водните пътища и превозите на товари. В сектора на железопътния транспорт постепенно се въвеждат Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS) и техническите спецификации за оперативна съвместимост за телематичните приложения за товарни превози (TAF-TSI). В сектора на корабоплаването бяха въведени системата SafeSeaNet и системата за контрол на движението на корабите и за информация (VTMIS), а в процес на внедряване са системата за автоматична идентификация (AIS) и системата за разпознаване и проследяване на дълги разстояния (LRIT). Сред примерите за прилагане на интелигентните транспортни системи в автомобилния транспорт са системите за управление и контрол на движението в градовете и по магистралите, електронните системи за събиране на пътни такси за изминато разстояние (ТОЛ такси) и за навигация по пътищата. Досега обаче нямаше такава съгласувана европейска рамка за комбиниране на автомобилния с другите видове транспорт.

3. ОБХВАТ

Настоящият план за действие има за цел да ускори и координира внедряването на интелигентните транспортни системи (ИТС) в автомобилния транспорт, включително за взаимодействията с другите видове транспорт.

⁷ COM (2006) 545

⁸ SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research): Изследователска програма за управлението на въздушното движение в единното европейско небе

Планът за действие очертава шест приоритетни области, в които трябва да се предприемат действия. За всяка област е определен набор от конкретни действия и ясен график за извършването им. За изпълнението им чрез установяване на рамка за определяне на процедури и спецификации ще бъде необходима мобилизацията на държавите-членки и другите заинтересовани лица.

Накрая, настоящият план за действие ще спомогне за съчетаването на наличните ресурси и инструменти, за да се създаде значителна добавена стойност за Европейския съюз.

4. ЗАЩО Е НЕОБХОДИМ ЕВРОПЕЙСКИ ПОДХОД ЗА ИНТЕЛИГЕНТНИТЕ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ?

ИТС могат да генерират ясно изразени ползи по отношение на ефективността, устойчивостта, безопасността и сигурността на транспорта, допринасяйки същевременно за постигането на целите на ЕС за вътрешния пазар и конкурентоспособността.

От началото на 80-те години на двадесети век в Европа се предприемат редица действия в тази област. Тези действия традиционно са съсредоточени, макар и по некоординиран и разпокъсан начин, в конкретни области като екологичната чистота и енергийната ефективност на транспорта, задръстванията по пътищата, управлението на движението, безопасността по пътищата, сигурността на търговските превози или мобилността в градовете.

Въпреки развитието в тези области някои проблеми трябва да се разглеждат на общоевропейско равнище, за да се предотврати създаването на различни несинхронизирани приложения и услуги, свързани с ИТС: непрекъснатост в географско отношение, оперативна съвместимост на услугите и системите и стандартизация. Разрешаването на тези проблеми би трябвало да улесни внедряването на приложенията на общоевропейско равнище, да осигури точни и надеждни данни и да обхване по подходящ начин всички начини на пътуване.

4.1. Повишаване на екологосъобразността на транспорта

Приложенията на ИТС ще играят важна роля в процеса на повишаване на екологосъобразността на транспорта⁹.

Диференцираното таксуване на превозните средства с помощта на електронните системи за събиране на такси за изминато разстояние при движение по определени пътища е начин да се въздейства върху интензивността на движението.

Приложенията на ИТС за планиране на пътуванията, за динамична интегрирана навигация на превозните средства и за подпомагане на екологосъобразното шофиране също допринасят за намаляване на задръстванията, за повишаване

⁹ COM(2008) 433 — Постигане на по-екологосъобразен транспорт

на екологосъобразността на превозите и за намаляване на потреблението на енергия.

„Зелените транспортни коридори“¹⁰ са инициатива на ЕС за насърчаване на идеята за интегрални товарни превози, при които видовете транспорт се допълват един друг, за да се използват по-екологосъобразни алтернативи за превозите на дълги разстояния между логистичните центрове. За постигането на тази цел ще се разчита основно на усъвършенстваната технология на ИТС.

4.2. Подобряване на ефикасността на транспорта

За превоза на стоки в ЕС и извън него производителите и дистрибуторите на стоки разчитат на ефикасните и икономически ефективни логистични вериги на базата на различни видове транспорт, особено когато се залага на изискванията за навременно извършване на доставките. ИТС са важен катализатор за управлението на такива логистични вериги, особено при воденето на информационни регистри без документи на хартиен носител в управлението на физическите потоци на стоките (eFreight).

Понастоящем услугите по осигуряване на информация в реално време за движението по пътищата и за пътуванията, които стават все по-тясно обвързани със спътниковата навигация, се предлагат както от публични, така и от частни източници с цел улесняване на мобилността.

В много части на Европа ИТС вече са в основата на ефективното управление на движението по междуградските и градските пътища, което стимулира смяната на вида транспорт в големите центрове и трансферни пунктове.

В дългосрочен план съвместните системи, основаващи се на комуникация и обмен на информация между превозните средства (V2V — vehicle-to-vehicle), между превозните средства и инфраструктурата (V2I — vehicle-to-infrastructure) и от инфраструктура до инфраструктура (I2I — infrastructure-to-infrastructure) и при необходимост — на позиционирането и на определянето на времето чрез глобалната навигационна спътникова система (GNSS)¹¹, ще разкрият пълния си потенциал.

4.3. Повишаване на безопасността и сигурността по пътищата

Изследванията и първоначалният етап на внедряване разкриха колко голям потенциал за повишаване на безопасността по пътищата имат системите в помощ на водача като системата за електронно управление на стабилността (ESC — Electronic Stability Control), адаптивната система за поддържане на скоростта и дистанцията (ACC — Adaptive Cruise Control), системата за странична помощ (система за предупреждаване при напускане на пътната лента и асистент за смяна на пътната лента при престрояване), системата за предупреждаване за риск от сблъсък и за аварийно активиране на спирачките и други приложения като системата за спешни повиквания от превозните средства (eCall), за сигнализиране при недостатъчна бдителност на водача, за

¹⁰ COM(2007) 607

¹¹ GNSS — Global Navigation Satellite System

сигнализиране при твърде висока скорост и за блокировка при употреба на алкохол. Само с помощта на системата за електронно управление на стабилността и системата за спешни повиквания от превозните средства¹² в ЕС биха могли да бъдат спасени до 6 500 човешки живота годишно, ако тези системи бъдат изцяло внедрени.

Най-новите системи за активна безопасност и усъвършенстваните системи за подпомагане на водача, чийто принос за повишаване на безопасността на пътуващите лица и на другите участници в движението по пътищата е доказан, следва да бъдат използвани по-пълноценно. Европейската декларация за принципите на интерфейса човек-машина¹³ следва да бъде разширена, за да даде възможност за разпространението на преносимите устройства.

Системите за навигация и за проследяване и локализиране могат да спомогнат за осигуряването на наблюдение от разстояние на превозните средства и товарите по пътищата, например при превозите на опасни стоки или живи животни. Те могат да насочват водачите към зони за паркиране с гарантирана сигурност и да допринасят за спазването на действащите наредби относно разрешеното време за шофиране и задължителното време за почивка и би трябвало да служат за основа на новото поколение цифрови тахографи.

4.4. Добавената стойност от страна на ЕС за внедряването на ИТС

Потенциалът на ИТС може да бъде реализиран само ако внедряването им в Европа премине от сегашния етап на ограничено и разпокъсано прилагане към етап на внедряване в целия ЕС. В това отношение премахването на съществуващите препятствия пред внедряването на ИТС ще бъде от основно значение. Ясна е ролята, която ЕС трябва да играе за създаването на подходящите рамкови условия за ускорено и координирано внедряване на ИТС: да определи приоритетите на политиката, да избере общите компоненти на ИТС, които трябва да бъдат използвани съвместно или употребявани повторно, и да съгласува изготвянето на ясен график.

Действията на общоевропейско равнище могат пряко да допринесат за:

- разрешаване на проблема със сложността на внедряването на ИТС предвид на големия брой заинтересовани лица и необходимостта да се осигури синхронизация както в географско отношение, така и между различните партньори
- подпомагане на навлизането на пазара на усъвършенствани услуги за мобилност за гражданите и същевременно насърчаване на обществения транспорт като алтернатива на използването на личните автомобили
- възможността за генериране на ефекти от мащаба с цел икономически по-ефективно, по-бързо и по-малко рисковано внедряване на ИТС

¹² COM (2007) 541

¹³ C(2008)1742

- ускоряване на сегашния темп на внедряване на ИТС в автомобилния транспорт и осигуряване на непрекъснатост на услугите в цялата Общност
- засилване на водещата роля на европейските производители на ИТС на световните пазари чрез насърчаване на предлагането на новаторски продукти и услуги на производителите на превозни средства, транспортните оператори, доставчиците на логистични услуги и потребителите

За постигането на тези цели ЕС може да използва различни инструменти: финансова помощ, инициативи за стандартизация, законодателни и незаконодателни мерки.

5. КОНСУЛТАЦИИ

Настоящият план за действие бе изготвен въз основа на информацията, получена при консултациите с широк кръг от заинтересовани лица. Информацията бе събрана чрез четиристранен подход: i) разговори с високопоставени представители на заинтересовани страни от частния и публичния сектор; ii) семинари; iii) допитване по интернет; iv) целенасочени обсъждания в съществуващи форуми на заинтересовани страни.

По време на разговорите бяха определени някои основни потребности. Внедряването на ИТС трябва да се ръководи от поставените цели на политиката, а отговорностите трябва да бъдат ясно определени, включително ролята на публично-частното партньорство. За осигуряването на координация между заинтересованите страни е необходимо да се създаде работна група на високо равнище, съставена от представители на различните сектори. Повечето от заинтересованите лица, участвали в консултациите, смятат, че Европейският съюз трябва да поеме по-голяма отговорност за по-нататъшното внедряване на ИТС.

Сред определените приоритети бяха управлението на движението по пътищата, намаляването на задръстванията по товарните транспортни коридори и в градовете, инсталираните в превозните средства бордови системи за безопасност, осигуряването на информация в реално време за движението и пътуванията и една инсталирана в превозните средства отворена бордова платформа, в която да се интегрират различни приложения.

6. ПРИОРИТЕТНИ ОБЛАСТИ ЗА ДЕЙСТВИЕ И СВЪРЗАНИТЕ С ТЯХ МЕРКИ

Предложените шест приоритетни области се основават на информацията, получена от заинтересовани лица от публичния и частния сектор, и на хипотезата, че приложенията на ИТС, които ще бъдат внедрявани в краткосрочен и дългосрочен план, трябва да бъдат напълно разработени, оперативно съвместими в достатъчна степен и способни да създадат каталитичен ефект в цяла Европа.

Планът за действие продължава редица текущи инициативи на Европейската комисия като Плана за действие в областта на логистиката на превоза на товари¹⁴, Плана за действие за градската мобилност¹⁵, развитието на програма Galileo¹⁶, пакета от документи за постигане на по-екологосъобразен транспорт¹⁷, проекта за интелигентния автомобил в рамките на инициативата i2010¹⁸, инициативата за електронната безопасност¹⁹, Седмата рамкова програма за научни изследвания и технологично развитие²⁰, инициативата за системата за спешни повиквания от превозните средства²¹, европейските технологични платформи²² и техните стратегически научноизследователски програми, инициативата CARS 21²³.

Описаните тук дейности не повтарят и не дублират извършваната вече работа, а я допълват, като максимизират синхрона и съсредоточават по съгласуван начин усилията върху най-важните приоритети.

6.1. Област на действие 1: Оптимално използване на данните за автомобилните пътища, движението и пътуванията

Много съвременни приложения на ИТС зависят от точността на сведенията за характеристиките на пътната мрежа и за приложимите правила за движението по пътищата (например за еднопосочните улици и ограниченията на скоростта). Макар че в миналото по-голямата част от тези сведения бяха осигурявани от органите на властта, днес се наблюдава тенденция към използване на търговски източници. Когато става въпрос за безопасността по пътищата, е много важно тази информация да бъде потвърждавана и предоставяна на всички участници въз основа на равнопоставеност и справедливост, за да се осигури правилно и гарантиращо безопасността управление на движението. Това се отнася по-конкретно за цифровата картография, включително за присъщите ѝ процедури за събиране, потвърждаване и своевременно актуализиране на данните.

Подобни съображения могат да се изтъкнат и по отношение на услугите за предоставяне на информация (в реално време) за движението по пътищата и за пътуванията. Специално значение има идеята за „универсалните съобщения за движението по пътищата“, т.е. такива съобщения, които ще бъдат изпращани безплатно на всички участници в движението като публична информационна услуга, както и за съгласуваността на информацията от различните източници и за необходимостта от изпълнение на изискванията, налагащи се във връзка дейностите по управление на мрежата.

Предлагат се следните действия:

¹⁴ COM(2007) 607
¹⁵ Планът ще бъде приет през декември 2008 г.
¹⁶ http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo
¹⁷ COM(2008) 433
¹⁸ COM(2007) 541
¹⁹ www.esafetysupport.org
²⁰ <http://cordis.europa.eu/fp7>
²¹ www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox
²² <http://cordis.europa.eu/technology-platforms>
²³ COM(2007) 22

	Действие	Целева дата
1.1	<p>Определяне на процедурите за осигуряване на услуги за предоставяне на информация в реално време за движението по пътищата и за пътуванията в целия ЕС, като на следните аспекти трябва да се обърне специално внимание:</p> <ul style="list-style-type: none"> – осигуряване на информационни услуги за движението по пътищата от страна на частния сектор – осигуряване на информация за правилата за движението по пътищата от транспортните органи – гарантиран достъп на публичните органи до свързаната с безопасността информация, събирана от частни дружества – гарантиран достъп на частните дружества до съответната публична информация. 	2010 г.
1.2	<p>Оптимизиране на събирането и предлагането на данни за движението по пътищата, плановете за движението, правилата за движението и препоръчителните маршрути (особено за тежкотоварни автомобили).</p>	2012 г.

	Действие	Целева дата
1.4	Определяне на спецификациите за данните и процедурите за безплатно осигуряване на минимални универсални информационни услуги за движението по пътищата (включително определяне на хранилището за съобщенията, което трябва да бъде осигурено).	2012 г.
1.5	Насърчаване на развитието на национално равнище на програмни продукти за планиране на маршрута при комбинираните превози от врата до врата, като надлежно се вземат предвид алтернативните възможности за обществен транспорт и връзките в цяла Европа.	2009— 2012 г.

6.2. Област на действие 2: Непрекъснатост на свързаните с ИТС услуги по управление на движението и товарните превози по европейските транспортни коридори и в градските агломерации

Необходимостта да се приспособим към все по-интензивното движение, най-вече по основните европейски транспортни коридори и в градските агломерации, насърчавайки едновременно с това екологичната устойчивост и енергийната ефективност, изисква новаторски решения в областта на транспорта и управлението на движението. В това отношение непрекъснатото и динамично управление на движението и транспорта е от полза за товарните превози на дълги разстояния и в градовете, като същевременно подобрява възможностите за комбиниране на превозите.

Свързаните с ИТС технологии са основни за въвеждането на системата eFreight²⁴, при която по интернет при гарантирана сигурност се осигурява информация за местоположението и състоянието на превозваните стоки по техния маршрут (особено за опасни стоки и живи животни). Тази концепция може да бъде разширена и да обхване и други дейности по веригата на доставките, например обмена на свързани със съдържанието данни за регулаторни или търговски цели, използването на новаторски технологии като радиочестотната идентификация (RFID)²⁵ и допълването на приложенията на системите за позициониране чрез спътници по програмите EGNOS/Galileo. В бъдеще това може да доведе до концепцията за „интелигентни товари“, което означава, че превозваните стоки ще съдържат информация за същността, за

²⁴ COM(2007) 607: Съобщение на Комисията – План за действие в областта на логистиката на превоза на товари.

²⁵ COM(2007) 96

състоянието и условията на средата и за местоположението си и ще бъдат свързани с широка гама информационни услуги.

Таксуването на превозните средства за използването на определени пътища се извършва въз основа на все по-разнообразни параметри като размерите на превозното средство, равнището на емисиите от него, изминатото разстояние или времето на деня. Свързаните с ИТС решения, при които се използва позиционирането с помощта на спътници и мобилни комуникации, предлагат нови възможности за прилагане на такива методи за контрол на достъпа до инфраструктура и таксуване.

Предлагат се следните действия:

	Действие	Целева дата
2.1	Определяне на набор от общи процедури и спецификации за осигуряване на непрекъснатостта на свързаните с ИТС услуги за пътническите и товарните превози по транспортните коридори и в градските/междуградските райони. Тази дейност би трябвало да включва определяне на еталонни показатели за сравнение и стандартизация на информационните потоци от врата до врата, взаимодействията, управлението на движението и планирането на пътуванията, особено планирането при конкретни събития и при спешни случаи.	2011 г.
2.2	Определяне на свързаните с ИТС услуги, които ще бъдат внедрявани в помощ на товарните превози (eFreight), и разработване на целесъобразни мерки, за да се премине от идеята към реализацията ѝ. Особено внимание ще бъде отделено за приложенията за проследяване и локализиране на стоки, които използват най-съвременните технологии като радиочестотната идентификация и устройствата за локализиране въз основа на EGNOS/Galileo.	2010 г.
2.3	Подпомагане на по-широкомасабно внедряване на осъвременена европейска рамкова архитектура на ИТС за комбинирани превози и определяне на рамкова архитектура за ИТС за градската транспортна мобилност , включително определяне на цялостен подход за планирането на пътуванията, търсенето на транспортни услуги, управлението на движението по пътищата, управлението на извънредните ситуации, таксуването за пътуване по пътищата и използването на паркингите и обществения транспорт.	2010 г.

2.4	Постигане на оперативна съвместимост на електронните системи за таксуване за изминато разстояние по пътищата ²⁶ .	2012/2014 г.
-----	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------

6.3. Област на действие 3: Безопасност и сигурност по пътищата

Основаващите се на ИТС приложения, предназначени за гарантиране на безопасността и сигурността на движението по пътищата, са доказали ефективността си, но общите ползи за обществото зависят от мащаба на внедряването им. Въпросите, които изискват допълнително внимание, включват проектирането на безопасен интерфейс човек-машина (въз основа на постигнатите резултати по Европейската декларация за принципите), интегрирането на преносимите устройства²⁷ и осигуряването на безопасността на по-уязвимите участници в движението по пътищата (например възрастните хора). Следователно усилията за насърчаване на най-добрите практики в тези области са от основно значение за разрешаването на тези проблеми.

Сигурността на транспортните системи също може да бъде застрашена. Сигурността на превозите, особено необходимостта от защита на пътниците и транспортните работници и от гарантиране на сигурността на транспортните съоръжения, трябва да се взема предвид, без да се влияе отрицателно на ефикасността и ефективността на транспортните дейности.

Предлагат се следните действия:

	Действие	Целева дата
3.1	Насърчаване на внедряването на усъвършенствани системи в помощ на водачите и на свързани с безопасността и сигурността ИТС, включително насърчаване на инсталирането им в новите превозни средства (чрез типово одобрение) и — при необходимост — на допълнителното им инсталиране в употребяваните превозни средства.	2009—2014 г.
3.2	Подпомагане на платформата за прилагане за хармонизираното въвеждане на общоевропейска система за спешни повиквания от превозните средства (eCall) ²⁸ , включително чрез кампании за повишаване на осведомеността, чрез осъвременяване на инфраструктурата на пунктовете за достъп до публични	2009 г.

²⁶ Директива 2004/52/ЕО

²⁷ Преносимите устройства са комуникационни и информационни уреди, които могат да бъдат поставени в превозното средство от водача, за да бъдат използвани при шофиране: мобилни телефони, навигационни системи, джобни компютри и др.

²⁸ COM(2005)431 и COM(2003)542

	услуги и чрез оценка на необходимостта от регулиране.	
3.3	Разработване на регулаторна рамка за безопасен бордови интерфейс човек-машина и интегрирането на преносимите устройства въз основа на Европейската декларация за принципите ²⁹ и на безопасните и ефикасни информационно-комуникационни бордови системи.	2010 г.
3.4	Разработване на целесъобразни мерки, в т.ч. насоки за най-добрите практики във връзка с въздействието на свързаните с ИТС приложения и услуги върху безопасността и удобството на по-уязвимите участници в движението по пътищата.	2014 г.
3.5	Разработване на целесъобразни мерки, в т.ч. насоки за най-добрите практики във връзка с местата за паркиране с гарантирана сигурност за тежкотоварни и лекотоварни автомобили и със системите за паркиране и резервации с телематичен контрол.	2010 г.

6.4. Област на действие 4: Интегриране на превозното средство в транспортната инфраструктура

Използването на компоненти на ИТС или на самите ИТС е уредено в редица действащи или планирани нормативни актове и доброволни споразумения, които се прилагат за лекотоварните автомобили с търговско предназначение или за личните автомобили. Пример за това са разпоредбите за превозите на опасни стоки и живи животни, за цифровите тахографи³⁰, за електронното събиране на таксите за изминато разстояние и за спешните повиквания от превозните средства. Дотук повечето от тези актове и споразумения са се развивали независимо едни от други, поради което синхронът е слаб, дори когато потребностите са едни и същи.

Рационализирането на тези приложения и интегрирането им в рамките на една съгласувана архитектура на отворена система биха могли да доведат до нарастване на ефикасността и използваемостта, до намаление на разходите и до увеличаване на обхвата на приложимостта им, което ще даде възможност за лесно включване на бъдещите нови или осъвременени приложения като софтуера на преносимите устройства и на уредите, използващи услугите на глобалната навигационна спътникова система за усъвършенствано позициониране и точно определяне на времето. Тази архитектура на отворена система би могла да се внедри в една отворена бордова платформа на превозните средства, осигуряваща оперативна съвместимост/взаимосвързаност с инфраструктурните системи и съоръжения. При този модулен подход по-късно би могло да се интегрират допълнителни функции за безопасност на превозното средство и безопасен интерфейс човек-машина, за лична

²⁹ C(2006) 7125

³⁰ Регламент (ЕО) № 2135/98

мобилност, за логистична поддръжка и достъп до информация за комбинираните превози и по възможност за електронна идентификация на превозното средство.

Тази платформа следва да бъде въведена най-напред в лекотоварните автомобили с търговско предназначение. Евентуалните положителни отзиви за тези приложения биха спомогнали за ускореното внедряване на интегрираните приложения на ИТС в личните автомобили, стимулирайки по този начин общоевропейския пазар за инсталирани при производството или допълнително инсталирани в превозните средства бордови продукти и услуги.

Разработването на съвместни системи, основаващи се на обмена на информация и на комуникацията между отделните превозни средства и между превозните средства и пътната инфраструктура, също напредва бързо и трябва да бъде допълнително насърчено.

Предлагат се следните действия:

	Действие	Целева дата
4.1	Приемане на една архитектура на отворена бордова платформа за превозните средства с цел осигуряване на свързани с ИТС услуги и приложения, включваща стандартни интерфейси. Резултатите от тази дейност ще бъдат предадени на компетентните органи по стандартизация.	2011 г.
4.2	Разработване и оценяване на съвместните системи с оглед на определянето на хармонизиран подход; оценка на стратегиите за внедряване, включително оценка на инвестициите в интелигентна инфраструктура.	2010— 2013 г.
4.3	Определяне на спецификациите за комуникациите от инфраструктура до инфраструктура (I2I), между превозните средства и инфраструктурата (V2I) и между отделните превозни средства (V2V) в съвместните системи.	2010 г. (I2I) 2011 г. (V2I) 2013 г. (V2V)
4.4	Определяне на задачата за европейските организации по стандартизация за разработване на хармонизирани стандарти за внедряване на ИТС, особено по отношение на съвместните системи.	2009— 2014 г.

6.5. Област на действие 5: Сигурност и защита на данните и свързани с отговорностите въпроси

Използването на данни (особено на лични и финансови данни) в приложенията на ИТС повдига редица въпроси, тъй като става дума за защитата на правата на гражданите във връзка с личните им данни. Същевременно целостта, поверителността и наличността на данните трябва да бъдат гарантирани за всички заинтересовани лица, особено за гражданите. Накрая, използването на приложения на ИТС създава допълнителни изисквания по отношение на отговорността. Тези проблеми могат да се окажат сериозно препятствие пред навлизането на пазара на някои свързани с ИТС услуги, ако не се покаже, че правата на гражданите са напълно защитени.

Предлагат се следните действия:

	Действие	Целева дата
5.1	Оценяване на свързаните със сигурността и защитата на личните данни аспекти, които имат отношение към използването на данни в приложенията на ИТС, и предлагане на мерки, които напълно да съответстват на изискванията на общностното законодателство.	2011 г.
5.2	Действия за разрешаване на проблемите с отговорността , свързана с използването на приложения на ИТС, особено в бордовите системи за безопасност.	2011 г.

6.6. Област на действие 6: Сътрудничество и координация в Европа във връзка с ИТС

Координираното внедряване на ИТС в ЕС изисква интензивно и ефективно сътрудничество между всички участващи страни на общоевропейско равнище, като в най-добрия случай това трябва да доведе до сближаване на изискванията за внедряване, до по-синхронизирани дейности по внедряването и до избягването на решения на национално равнище и на свързани с правата на интелектуалната собственост решения, които представляват препятствие пред европейската интеграция.

Разпространението на най-добрите знания относно разходите и ползите от свързаните с ИТС проекти при пълен жизнен цикъл и получаването на обратна информация от изпълнението на такива проекти са необходими за поддържането на информирани инвестиционни решения от страна на публичните власти в цяла Европа. За да се превърне в действителност внедряването на ИТС в целия ЕС, от основно значение е постигането на споразумения за приемане на общи методи за оценяване и за уеднаквяване на средствата, на които се основава вземането на решения.

Такова координирано внедряване на ИТС в цяла Европа изисква и по-голямо участие на градовете и регионалните органи на властта, особено на градско и междуградско равнище. Трябва да се осигурят указания и техническа помощ, за да се улеснят и подкрепят процесите на постигане на единомислие и вземане на решения.

Накрая, за прилагането на посочените в настоящия план за действие мерки ще бъде необходима подходяща управленска структура. Държавите-членки следва да се стремят към постигане на споразумение за една обща програма за ИТС и за методите за преминаване от планове към координирано изпълнение, например чрез съгласувани инвестиции или инициативи за хармонизиране.

Предлагат се следните действия:

	Действие	Целева дата
6.1	Предложение за правна рамка за координиране на европейско равнище на внедряването на ИТС в цяла Европа	2008 г.
6.2	Разработване на набор от инструменти за подпомагане на вземането на решения за инвестиции в приложения на ИТС и свързаните с тях услуги. Тук би трябвало да се включват количествена оценка на икономическото, социалното, финансовото и експлоатационното въздействие и аспекти като приемане от страна на потребителите, анализ на разходите и ползите за целия жизнен цикъл, както и определяне и оценка на най-добрите практики за обществени поръчки на оборудване и услуги по внедряването му	2011 г.
6.3	Изготвяне на насоки за публичното финансиране за свързани с ИТС оборудване и услуги както от ЕС (например по програмата за трансевропейска транспортна мрежа TEN-T и от структурните фондове), така и от национални източници, въз основа на оценка на икономическата, социалната и експлоатационната им стойност	2010 г.
6.4	Създаване на специална платформа за сътрудничество във връзка с ИТС между държавите-членки и регионалните/местните правителства с цел насърчаване на свързаните с ИТС инициативи в областта на градската мобилност	2010 г.

7. ПЕРСПЕКТИВИ

Настоящият план за действие предлага един подход за съгласувано и ускорено внедряване на ИТС в цяла Европа въз основа на целите на политиката. Планира се изпълнението на тази задача да бъде постигнато посредством изложените по-горе приоритетни области на действие и мерки за прилагане. Чрез обединяване и допълване на различните мерки, подкрепяни в миналото на равнището на ЕС и на национално равнище, предложеният подход ще извлече максимална полза от резултатите от извършваните понастоящем дейности и от успешното внедряване на приложенията и услугите, които са били създадени.

Тази комбинация ще осигури най-добрата рамка за съществения принос на ИТС за постигането на по-устойчива мобилност в Европа.

Спомагайки за изпълнението на краткосрочните и средносрочните цели за насърчаване на внедряването на ИТС в ЕС, настоящият план за действие има за цел изграждането на дългосрочна концепция, в която ясно да бъде определена ролята на ИТС в бъдещата европейска транспортна система.

През 2012 г. Европейската комисия ще изготви доклад за постигнатия напредък при изпълнението на настоящия план за действие. В доклада ще бъде включен и преглед на приоритетните области на действие и при необходимост ще бъде предвидено разширяването им, както и разширяване на обхвата на действията.

Настоящото съобщение е придружено от предложение за директива относно рамката за координирано внедряване на ИТС.