

Smart enforcement for resilient, sustainable and more efficient transport operations

TOPIC ID: HORIZON-CL5-2022-D6-02-03

Смарт правозастосування для життєздатних, стійких та ефективніших транспортних операцій

Початок прийому пропозицій	Останній термін прийняття пропозицій	Бюджет	Тривалість
28 квітня 2022	6 вересня 2022	EUR 8000000	

Від проекту очікуються наступні результати:

- Інноваційна, ефективна, послідовна та життєздатна система правозастосування завдяки прямому безконтактному доступу компетентних органів до цифрової інформації в реальному часі про транспортний засіб, водія і вантаж.
- Більш конкурентний і справедливіший внутрішній транспортний ринок завдяки реалізації принципів «відповідність при проектуванні» (compliance by design) та «відповідність за умовчанням» (compliance by default).
- Оптимізація використання людських та економічних ресурсів та підвищення продуктивності як для органів державного контролю, так і для транспортних операторів за рахунок скорочення адміністративного навантаження та часу при досягненні значного підвищення ефективності та узгодженості контролю.
- Поліпшення соціальних умов для працівників транспорту та підвищення привабливості сектора за рахунок зниження тиску на них як на основних суб'єктів, відповідальних за дотримання законодавства.
- Прискорене розгортання послуг електронної держави владою та впровадження цифрових рішень транспортними операторами для обміну інформацією.
- Зниження кількості транспортних пригод, подій та смертельних випадків, пов'язаних із вищим рівнем дотримання законодавства про автомобільний транспорт.
- Прискорене розгортання інноваційних технологій та систем об'єднаної, спільної та автоматизованої мобільності (ССАМ) для пасажирів та вантажів з метою підвищення безпеки та зниження впливу на довкілля.

Тематика:

Науково-дослідницька та інноваційна діяльність повинна забезпечувати інноваційні рішення, що дозволяють владі безпосередньо та в режимі реального часу отримувати доступ до всієї відповідної інформації, необхідної

відповідно до різних законодавчих актів в один клік. Зокрема, це має включати соціальні правила (такі як Постанова No 561/2006 про час водіння та періоди відпочинку, Постанова (ЄС) 165/2014 про тахограф та Директиву ЄС про допущення водіїв до сектору дорожнього транспорту, ринкові правила (такі як Постанова 1071/2009 про доступ до професії оператора автомобільного транспорту, Постанови 1072/2009 та 1073/2009 про доступ на ринок вантажних та пасажирських автомобільних перевезень, Директива 96/53 / ЄС про вагу та габарити деяких автотранспортних засобів, Директива (ЄС) 2016/797 про функціональну сумісність залізничної системи, Директива (ЄС) 2016/1629 про технічні вимоги для суден внутрішнього плавання та Директива 2005/44 / ЄС про узгоджені річкові інформаційні послуги (RIS) на внутрішніх водних шляхах), а також законодавства про безпеку (наприклад, Директива 2006/126 / ЄС про посвідчення водія, Директива 2003/59 / ЄС про сертифікат професійної компетентності водіїв, Директива 2007/59 / ЄС про сертифікацію машиністів поїздів та Директива (ЄС) 2017/2397 про визнання професійної кваліфікації у внутрішньому судноплаванні).

Очікується, що дослідницька та інноваційна діяльність збере разом зацікавлені сторони на різних рівнях: ланцюжка поставок (наприклад, виробників, роздрібних продавців, експедиторів та постачальників логістичних послуг), транспортних послуг (наприклад, транспортних операторів, правоохоронних органів) та інфраструктурних мереж (наприклад, операторів автомобільних / залізничних / внутрішніх водних шляхів та державні органи транспортних вузлів) для забезпечення дійсно інтегрованого підходу.

Технічні рішення повинні враховувати роботу, виконану Форумом цифрового транспорту та логістики (Digital Transport and Logistics Forum)^[1], зокрема, в підрозділі з електронних документів, спиратися на існуючі електронні бази даних та платформи обміну інформацією (RESPER, ERRU, TACHONET, RIS, ІМІ, eFTI, та ін.), а також вже існуючі інструменти, що дозволить створити їх взаємозв'язок або інтеграцію для забезпечення безперешкодного доступу та обміну інформацією за принципом «тільки один раз» (only once principle).

Також слід розробити існуючі та/або нові концепції та системи, щоб інкорпорувати регіони, які ще не охоплені такими електронними базами даних та платформами. Мета полягає в тому, щоб створити комплексну екосистему для застосування смарт-транспорту, яка перевірена, з доведеною економічною та технічною життєздатністю, і яка допускає майбутню інтеграцію з відповідними системами обміну інформацією, що вже використовуються або розглядаються для розгортання на всіх видах транспорту, як частина більш широкого середовища обміну інформацією про мультимодальні перевезення.

Дослідження має також надати оцінку та рекомендації щодо забезпечення того, щоб оператори мали економічне обґрунтування для надання інформації владі в електронному вигляді; а також для того щоб влада могла приймати інформацію та впровадити засоби для її використання відповідно до принципу

тільки один раз» (only once principle). Такі рекомендації можуть зрештою включати необхідність законодавчих заходів для підтримки впровадження цифрових та комунікаційних технологій в смарт- правозастосування.

Крім того, дослідження має враховувати економічне обґрунтування та умови повторного використання адміністративної інформації, де це доречно, для цілей, що виходять за рамки підтвердження відповідності законодавству. Це включає, наприклад, збирання статистичних даних, інформаційне забезпечення досліджень, оцінку використання інфраструктури, оптимізацію логістичних операцій та максимальне використання активів.

Рекомендується розглянути соціальні інновації, коли рішення перебуває на соціально-технічному рівні взаємодії та потребує соціальних змін, нових соціальних практик, громадської власності чи освоєння ринку.

Міжсекторальні пріоритети:

Соціальні інновації

[1] <https://www.dtlf.eu/>