

CS

CS

CS



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 16.12.2008
KOM(2008) 887 v konečném znění

2008/0263 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterou se stanoví rámec pro zavedení inteligentních dopravních systémů v silniční dopravě a jejich styčné body s jinými druhy dopravy

{SEK(2008) 3083}

{SEK(2008) 3084}

(předložena Komisí)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Z přezkumu bílé knihy Evropské komise o dopravní politice v polovině období vyplývá, že inovace bude hrát významnou úlohu ve větší udržitelnosti silniční dopravy (tj. v její větší bezpečnosti, účinnosti, čistotě a hladkém průběhu), a to zvláště prostřednictvím nasazení informačních a komunikačních technologií: **inteligentních dopravních systémů**.

Zavádění řešení inteligentních dopravních systémů (dále jen „ITS“) je však pomalejší, než se očekávalo, a obecně roztržité. Výsledkem je rozdrobená struktura vnitrostátních, regionálních a místních řešení bez jasné harmonizace, což ohrožuje celistvost jednotného trhu. V důsledku toho se ITS využívají neúčinně, a nemohou tak efektivně přispívat k plnění cílů (dopravní) politiky a ke zvládnutí rozrůstajících se náročných úkolů, se kterými se silniční doprava potýká.

Obecným cílem tohoto návrhu je zavést rámec, který urychlí a koordinuje zavádění a využívání inteligentních dopravních systémů v silniční dopravě a jejich styčné body s jinými druhy dopravy (ITS) na podporu účinnější, ekologičtější, bezpečnější a jistější mobility nákladu a cestujících v Evropské unii. Ke zvláštním cílům patří zvýšení interoperability systému, zajištění hladkého přístupu, podpora kontinuity služeb a vytvoření mechanismu účinné spolupráce mezi všemi zúčastněnými subjekty v oblasti ITS. V souladu se zásadou subsidiarity je za nejvhodnější formu k dosažení zamýšleného účelu považováno využití (rámcové) směrnice. Technické podrobnosti provádění, tj. postupy a specifikace, však přijme Komise, které bude nápomocen výbor složený ze zástupců členských států. Aniž je dotčena úloha tohoto výboru, zřídí Komise Evropskou poradní skupinu pro ITS, do které budou přizvány příslušné zúčastněné subjekty v oblasti ITS a která bude Komisi poskytovat poradenství k obchodním a technickým aspektům realizace a zavádění ITS v EU.

• Obecné souvislosti

Zvyšující se přetížení našeho dopravního systému (očekává se, že nákladní silniční doprava vzroste do roku 2020 o 55 % a osobní silniční doprava o 36 %) a s tím související spotřeba energie a nepříznivé dopady na životní prostředí (emise CO₂ z dopravy se do roku 2020 zvýší o dalších 15 %) si žádají inovační přístup, který zareaguje na rostoucí potřeby a požadavky na dopravu a mobilitu. Tradiční opatření, jako rozšíření stávajících dopravních sítí, nebude v tomto rozsahu proveditelné a bude zapotřebí nalézt nová řešení.

V minulosti Komise značně podporovala výzkum a vývoj ITS pro silniční dopravu a první výsledky výzkumu byly použity prostřednictvím „euroregionálních“ projektů zavádění ITS financovaných v rámci programu transevropské dopravní sítě.

Jedním z klíčových návrhů v rámci iniciativy i2010 je iniciativa Inteligentní automobil, jejímž cílem je omezit počet silničních nehod, přetížení provozu a kolaps dopravy a snížit spotřebu pohonných hmot a emise CO₂: Elektronická kontrola stability (ESC) snižuje počet dopravních nehod, protože pomáhá řidičům ovládat automobil při smyku, a cílem systému eCall je využívat hardwarovou černou skříňku instalovanou ve vozidlech, která bezdrátově vyšle

informace o aktivaci vzduchového vaku (airbagu) a ze snímače nárazu i lokalizační souřadnice místním tísňovým službám.

- **Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu**

Tento návrh se zaměřuje na aplikace a služby ITS spojené se silniční dopravou a jejich styčné body s jinými druhy dopravy. K podobným iniciativám zaměřeným na jiné druhy dopravy patří řízení letového provozu v rámci výzkumného programu pro jednotné evropské nebe (SESAR) v letecké dopravě, evropský systém řízení železniční dopravy (ERTMS) v železniční dopravě a říční informační služby (RIS) ve vnitrozemské vodní dopravě. V lodní dopravě již byl zaveden systém SafeSeaNet a kontrolní a informační systém pro provoz plavidel (VTMIS) a postupuje se k automatickému systému zjišťování totožnosti lodí (AIS) a k jejich identifikaci a sledování na velké vzdálenosti (LRIT).

Také v silniční dopravě existuje řada předpisů, jmenovitě směrnice 2004/52/ES o elektronickém výběru mýtného, nařízení (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a směrnice 2007/46/ES o rámci pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla. Bude zajištěna jasná součinnost s prací příslušných výborů.

- **Soulad s ostatními politikami a cíli Unie**

Návrh podpoří několik (mikroekonomických) cílů Lisabonské strategie pro růst a zaměstnanost. Především přispěje k cíli usnadnit rozšíření a účinné využívání ITS. Dále přispěje k cíli:

- usnadnit všechny formy inovace: přeshraniční předávání znalostí o účinném zavádění ITS;
- rozšířit, zlepšit a propojit evropskou infrastrukturu a dokončit prioritní přeshraniční projekty: zvážit argumenty pro vhodné systémy stanovení cen v rámci infrastruktury;
- podpořit udržitelné využívání zdrojů a posílit synergie mezi ochranou životního prostředí a růstem, zvláště prosadit vývoj prostředků na internalizaci externích nákladů;
- zvýšit a zlepšit investice do výzkumu a vývoje, zejména ze strany soukromých podniků: lepší rámcové podmínky pro využívání inovačních řešení ITS.

Při revizi bílé knihy o dopravní politice z roku 2006 zdůraznila Komise jako hlavní problémy dopravy v Evropské unii přetížení provozu, zabezpečení energie a změnu klimatu. Z této revize vyplynuly nové politické pokyny k účinnosti, inovacím, logistice a zlepšení dopadů dopravy na životní prostředí, které jsou plně v souladu s podstatou **Lisabonské strategie**.

Sdělení o dopravě šetrnější k životnímu prostředí, přijaté Komisí v červenci 2008 (KOM 2008(433)), stanoví v kapitole 4 **akční plán pro ITS v silniční dopravě**, prováděný legislativní iniciativou, který stanoví společný přístup k prosazení a používání stávajících technologií na trhu. Účinnější využívání stávající infrastruktury navíc znamená, že bude zapotřebí méně nové infrastruktury, a předejde se tak roztržštěnosti stanovišť i zakrytí půdy.

Tento návrh také zapadá do **strategie EU pro udržitelný rozvoj**, jelikož se zabývá několika klíčovými otázkami, které byly v procesu přezkumu v roce 2005 označeny jako otázky, jež potřebují silnější impuls. Jejich společným klíčovým spojením je cíl učinit dopravu udržitelnější, např. splnit záměr zlepšit řízení poptávky po dopravě a pomoci splnit cíl bezpečnosti silničního provozu snížením počtu osob usmrcených při silničních dopravních nehodách do roku 2010 na polovinu (v porovnání s rokem 2000). Dalšími otázkami, které budou řešeny nepřímo, je snížení spotřeby energie v EU, a tedy omezení účinků na změnu klimatu.

Návrh navíc podporuje provádění nařízení (ES) č. 1/2005 o ochraně zvířat během přepravy a souvisejících činností (navigační systémy).

2. KONZULTACE ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADŮ

• Konzultace zúčastněných stran

Metody konzultací, hlavní cílová odvětví a obecný profil respondentů

Od listopadu 2007 do konce ledna 2008 bylo uspořádáno třináct rozhovorů s odborníky na vysoké úrovni a s osobnostmi ze soukromých i veřejných zainteresovaných organizací. Tyto rozhovory vedly k prvotnímu soupisu postřehů k faktorům, které brání širšímu zavedení systémů ITS a jejich pronikání na trh. Hovořilo se také o potenciálních opatřeních, která lze provést, aby se dosáhlo rychlejšího zavádění ITS.

Za účelem projednání a konsolidace těchto zjištění byly uspořádány dva veřejné semináře (ve dnech 22. února 2008 a 26. března 2008), kterých se zúčastnilo více než 200 účastníků. Doplnilo je zasedání fóra eSafety (Lublaň, dne 25. dubna 2008).

V období od 29. února 2008 do 31. března 2008 proběhla veřejná konzultace na internetu. Výsledky jsou dostupné na adrese http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/its_en.htm.

A konečně, delegáti členských států projednali zdůvodnění zvláštních navržených opatření na schůzce v Bruselu dne 26. května 2008.

Shrnutí odpovědí a způsob, jakým byly vzaty v úvahu

Výsledkem rozhovorů jsou níže uvedené závěry:

- Pronikání na trh: Je zapotřebí urychlit zavádění ITS zvláště v oblastech městské a nákladní dopravy. Toto zavádění by mělo být politicky podloženo a zaměřeno na dosažení většího využívání stávající kapacity infrastruktury a zároveň na zvýšení účinnosti a bezpečnosti přepravních operací.
- Požadavky na provádění: Je zapotřebí dohodnout interoperabilitu aplikací a služeb na celoevropské úrovni a umožnit tak plynulost služeb přes hranice. Patří sem harmonizace a popřípadě normalizace pravidel a postupů pro sběr a zpracování údajů.
- Strategie zavádění: Široké zavádění a integrace služeb umístěných ve voze (např. upozornění na překročení rychlosti, eCall, dopravní informace v reálném čase) vyžaduje celkovou strategii a sladěná opatření podporovaná předními zúčastněnými subjekty z řad průmyslu, orgánů silničního provozu a provozovatelů sítí.

- Koordinace zúčastněných subjektů: Je zapotřebí meziodvětvová koordinační skupina, na které se podílejí všichni významní aktéři – vývojáři aplikací, průmysl a orgány veřejné moci – aby se postoupilo od záměrů k účinné realizaci.

Výsledkem seminářů bylo níže uvedené schválení a částečné rozšíření těchto závěrů:

- Prováděcí strategie: Měla by mít podobu podrobného plánu, který zřetelně uvádí předpokládané kroky a povinnosti různých aktérů – Komise, orgánů veřejné moci, průmyslu atd. Kroky by měly být případně podloženy vhodným právním základem. Co se týče zvláštních aplikací a služeb, byly za významné považovány tyto aspekty:
 - 1) Interakce člověka se strojem (HMI): Kvůli bezpečnostním důsledkům jsou zapotřebí normalizované platformy a rozhraní.
 - 2) Bezpečnostní systémy vozidel: Systémy spolupráce (kde dochází k interakci vozidel a infrastruktury prostřednictvím mobilních komunikací) vyžadují synchronizované zavádění do vozidel a infrastruktury.
 - 3) eCall: Tato aplikace by neměla být zaváděna samostatně.
 - 4) Elektronické platby: Celostátní a přeshraniční vynucování elektronického výběru mýtného se považuje za důležité, aby se zajistilo, že všem komerčním uživatelům dopravy bude účtováno poctivě a spravedlivě.
 - 5) Řízení provozu: Složitost operací řízení silničního provozu, které zahrnují veřejné i soukromé prostředky silniční dopravy a jejich styčné body s jinými druhy dopravy, vyžaduje nové, ucelenější, systémové přístupy k řízení a kontrole provozu. Za zásadní pro splnění tohoto ambiciózního cíle se považuje široká platforma pro výměnu informací mezi příslušnými stranami – provozovateli sítí a služeb, orgány silničního provozu a regionálními/místními orgány.
- Plán součinnosti a koordinace: I když je jednoznačně zapotřebí koordinační struktura EU, neměla by se překrývat s podobnými stávajícími subjekty, jako je fórum eSafety, ERTICO atd.
- Obchodní případy: Vývoj obchodních případů pro správné určení spolupráce mezi soukromým a veřejným sektorem v souvislosti s aplikacemi a službami ITS je považován za prioritu.

Všechny tyto prvky a příspěvky byly řádně zváženy v následných krocích (srvn. akční plán pro ITS).

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Příslušné vědecké/odborné oblasti

Inteligentní dopravní systémy

Použitá metodika

Rozhovory se zúčastněnými subjekty a semináře; schůzky s odborníky z členských států, přípravná studie pro posouzení dopadů akčního plánu ES pro ITS

Hlavní konzultované organizace/odborníci

Přípravná studie pro posouzení dopadů byla svěřena vedoucím poradcům ze společnosti COWI-ECORYS a provedení rozhovorů se zúčastněnými subjekty vedoucím poradcům ze společnosti Ankerbold Consulting.

Od listopadu 2007 do ledna 2008 bylo uspořádáno třináct rozhovorů s odborníky na vysoké úrovni a s osobnostmi z těchto komunit zúčastněných subjektů: vnitrostátní ministerstva dopravy, vládní agentury pro vývoj a zavádění ITS, městské orgány, členské mezinárodní organizace sdružující partnery, kteří vyvíjejí služby založené na ITS, provozovatelé dálničního mýtného, poskytovatelé informačních služeb založených na ITS, členské organizace zastupující odvětví těžké silniční dopravy, zástupci ředitelů vnitrostátních orgánů silničního provozu, provozovatelé mobilních telekomunikací, dodavatelé elektronických součástí automobilovému průmyslu, automobilový průmysl a odvětví nákladní dopravy.

Za účelem konsolidace zjištění, která vyplynula z těchto rozhovorů, byly uspořádány dva semináře, jeden dne 22. února a jeden dne 26. března 2008, kterých se celkem zúčastnilo více než 200 účastníků. Tyto semináře doplnilo vyhrazené fórum eSafety¹, které se konalo v Lublani dne 25. dubna 2008.

A konečně, delegáti členských států projednali zdůvodnění zvláštních opatření předložených na schůzce v Bruselu dne 26. května 2008.

Shrnutí obdržených a použitých stanovisek

Rychlejší a koordinovanější zavádění ITS pro silniční dopravu v Evropě vyžaduje vytvoření široké koordinační struktury a formální fórum, na kterém se budou podílet všechny zúčastněné subjekty a kde se mohou setkat orgány veřejné moci a komerční subjekty a projednat, jak dosáhnout shody, a podpořit tak spolupráci veřejného a soukromého sektoru. Tam, kde ještě nebyly vyvinuty vhodné platformy, se doporučuje za účelem dosažení shody uspořádat „kulaté stoly“. Je zapotřebí určitá forma struktury řízení ITS s hierarchií panelů pro budování shody a koordinaci zavádění ITS na místní/regionální, vnitrostátní a evropské úrovni.

Prostředky zveřejnění odborných stanovisek

Shrnutí výsledků prvního kola konzultací se zúčastněnými subjekty je dostupné na internetu:

http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/its_en.htm.

• **Posouzení dopadů**

Analýza dopadů se zabývá třemi možnostmi politiky:

Možnost A: Bez dalších nových opatření

¹ www.esafetysupport.org/en/news/esafety_forum_comments_on_ec_its_action_plan.htm

U této možnosti se zohledňují pokračující činnosti Komise, např. specificky zaměřený výzkum, iniciativa Inteligentní automobil (výzkum, technická harmonizace a osvěta), podpora zavádění (EasyWay, CIVITAS), izolovaná normalizace a konzultace se zúčastněnými subjekty. Útvary Komise by nadále využívaly finanční podporu výzkumu a zavádění, dobrovolné dohody, konkrétní normalizační pověření a (omezenou) regulativní činnost – jen v malém rozsahu by však probíhala koordinace mezi veřejným a soukromým sektorem a mezi členskými státy.

Pokračování tohoto přístupu povede v konečném důsledku k pokračování současného rozdrobení aplikací a služeb ITS v jednotlivých státech a výsledkem bude nevyvážené zavádění a nedostatečná kontinuita služeb ITS v Unii.

Možnost B: Překonávání problémů soustředěním na koordinační a synergická opatření

Možnost B se zaměří na tato hlavní prioritní opatření:

- 1) definování otevřené **funkční palubní platformy**, která umožní víceúčelové využití klíčových součástí (komunikační technologie, určení polohy, kapacita zpracování a rozhraní člověk/stroj);
- 2) ustavení **skupiny na vysoké úrovni** jakožto fóra pro zúčastněné subjekty v oblasti ITS za účelem výměny informací, vytvoření obecné vize, zpracování pokynů, které se týkají zavádění ITS, a poskytování poradenství Komisi;
- 3) vymezení rámce pro optimalizované využití **silničních a dopravních údajů**;
- 4) vývoj rámce pro **kontinuitu služeb ITS** (např. styčné body mezi meziměstskou a městskou dopravou);
- 5) řešení otázek bezpečnosti a ochrany údajů, **soukromí a odpovědnosti**.

Tato možnost se bude zabývat horizontálními otázkami, které se nepřímo dotýkají zavádění ITS, se zaměřením na lepší součinnost mezi všemi zúčastněnými subjekty. Předpokládá se, že konstruktivní a účinné bude řízení shora dolů, které povede k synchronizovaným krokům, jež umožní jednotlivým službám ITS pronikat na trh harmonizovanějším a lépe podporovaným způsobem než v základním scénáři A.

Možnost B bude využívat nástroje dostupné útvarům Komise na podporu společných žádostí o normalizaci a k určení a upřednostnění požadavků na finanční podporu nebo legislativní práci.

Možnost B+: Možnost B rozšířená o směrnici a postup projednávání ve výborech

Možnost B+ vychází ze stejných opatření jako možnost B, ale formalizuje aspekt spolupráce a koordinace. Skupinu na vysoké úrovni pro ITS by nahradil

- 1) **Evropský výbor pro ITS** složený ze zástupců členských států, který bude Komisi nápomocen při přijímání konkrétních opatření ve vymezených oblastech (jež odpovídají základním umožňujícím opatřením podle možnosti B) prostřednictvím postupu projednávání ve výborech, a

- 2) **poradní skupina pro ITS** složená ze zástupců na vysoké úrovni z různých příslušných odvětví (tj. poskytovatelé služeb ITS, sdružení uživatelů, provozovatelé dopravy a zařízení, výrobní průmysl, sociální partneři, stávající profesní sdružení atd...), která bude Komisi poskytovat poradenství k obchodním a technickým aspektům a projednávat požadavky a priority poskytovatelů služeb a uživatelů.

Komise by s pomocí Evropského výboru pro ITS

- v rámci své působnosti přijímala v nutných případech rozhodnutí o zvláštních opatřeních v oblasti:
 - 1) zavádění postupů a specifikací, zejména pro zrychlené zavádění a využívání dopravních a cestovních informací, řízení evropského silničního provozu, kontinuitu služeb ITS pro nákladní a osobní dopravu, bezpečnost a zajištění silničního provozu a definici otevřené palubní platformy pro služby ITS, zvláště včetně využití normalizačního procesu (CEN/CENELEC/ETSI);
 - 2) schvalování typu zařízení a programového vybavení ITS pro silniční infrastrukturu, které nespadá do oblasti působnosti směrnic 2002/24/ES, 2003/37/ES a 2007/46/ES²;
- prováděla výměnu informací s členskými státy.

Navrhování sekundárních právních předpisů postupem projednávání ve výborech by Komisi umožnilo prosadit účinnou koordinaci mezi zúčastněnými subjekty a odstranit tak stávající problémy a překážky.

Hlavním rozdílem mezi B a B+ je přijetí směrnice, která ukládá členským státům povinnosti v hlavních prioritních oblastech vymezených v rámci možnosti B, a nahrazení skupiny na vysoké úrovni Evropským výborem pro ITS, který je Komisi nápomocen postupem projednávání ve výborech. Při zvážení jak přímých dopadů (podpora rozšíření ITS), tak nepřímých dopadů (podpora vytvoření hospodářských, sociálních a environmentálních politik) je **upřednostňovanou možností možnost B+**, protože bude mít větší dopad než ostatní možnosti, zvláště pokud jde o spolupráci a potenciál pro rychlejší uzavírání dohod o konkrétních otázkách brzdících zavádění ITS v Evropě. Tak bude dříve dosaženo očekávaných příznivých účinků na přetížení, bezpečnost silničního provozu a emise.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

- **Shrnutí navrhovaných opatření**

Navržený akční plán pro ITS uvádí prioritní oblasti pro zrychlení koordinovaného zavádění aplikací a služeb ITS v Evropské unii.

² ITS také upravují právní předpisy, které se týkají rádiových zařízení a telekomunikačních koncových zařízení (směrnice 1999/5/ES), elektromagnetické kompatibility (směrnice 2004/108), elektrických zařízení (směrnice 2006/95), společného předpisového rámce pro sítě a služby elektronických komunikací ([směrnice 2002/21/ES](#)), oprávnění pro sítě a služby elektronických komunikací ([2002/20/ES](#)) a přístupu k sítím elektronických komunikací a přiřazeným zařízením a jejich vzájemného propojení ([směrnice 2002/19/ES](#)). Podobná ustanovení jsou zapotřebí pro zařízení a programové vybavení ITS pro silniční infrastrukturu.

Navržená směrnice stanoví rámec pro provádění akčního plánu pro ITS. Povinnosti uložené směrnicí členským státům podpoří Komise zavedením společných specifikací, prostřednictvím projednávání ve výborech, zaměřených na zajištění celoevropského koordinovaného zavádění interoperabilních systémů ITS. Tuto práci provede Komise, které je nápomocen Evropský výbor pro ITS. Směrnice také stanoví rámec pro výměnu informací s členskými státy.

Aniž je dotčena úloha výboru, zřídí Komise poradní skupinu pro ITS složenou z vedoucích činitelů na vysoké úrovni, kteří zastupují zúčastněné subjekty z nejvýznamnějších oblastí (poskytovatelé služeb ITS, sdružení uživatelů, provozovatelé dopravy a zařízení, výrobní průmysl, sociální partneři, stávající profesní sdružení), jež Komisi poskytuje poradenství k obchodním a technickým aspektům zavádění a využívání ITS v Evropské unii. Tato poradní skupina pro ITS bude sbírat a sestavovat příspěvky od stávajících fór, jako je fórum eSafety, ERTRAC atd.

- **Právní základ**

Ustanovení čl. 71 odst. 1 Smlouvy o založení Evropského společenství

- **Zásada subsidiarity**

Zásada subsidiarity se uplatní, nespadá-li návrh do výlučné pravomoci Společenství.

Návrh je v souladu se zásadou subsidiarity, protože se zabývá nadnárodními aspekty, jako je interoperabilita zařízení a vytvoření vnitřního trhu pro služby ITS, jež nemohou uspokojivě vyřešit členské státy. Především se opatření týká hlavně nadnárodního zavedení technologií s cílem vytvořit evropské služby nebo harmonizované přeshraniční služby pro dopravní a cestovní informace a řízení provozu. Za druhé, kdyby Unie nepřijala žádné další opatření, členské státy by pokračovaly ve vyvíjení a provádění individuálních řešení, což by potenciálně vedlo k roztržitému technologickému spektru, které by mohlo ohrožovat harmonizaci a normalizaci, nebo by to mělo za následek zdlouhavé postupy pro dosažení interoperability (jak ukazuje evropská služba elektronického mýtného). Další zhoršování situace v silničním provozu (nehody, přetížení, přeshraniční diskontinuita) by bylo v rozporu s požadavky Smlouvy (zvláště s článkem 70 „společná dopravní politika“ a článkem 154 „podpora propojení a interoperability vnitrostátních sítí“). Za třetí, opatření na úrovni Společenství jsou zapotřebí a byla by jednoznačně užitečná z důvodu účinků (např. společná pravidla pro odpovědnost či bezpečnost údajů a soukromí) i rozsahu (např. snížení nákladů na aplikace ITS díky společným specifikacím a umožnění úspor z rozsahu). Cíle navrhovaného opatření lze tedy dosáhnout pouze na úrovni Společenství na základě právního aktu Společenství.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality z těchto důvodů:

Jednotlivé přijetí všech potřebných podrobných specifikací Radou a Evropským parlamentem by nebylo proveditelné ani časově účinné. Zapojení Komise je omezeno na minimum nutné pro splnění cílů návrhu a nepřekračuje uvedený účel. Je omezeno na definici, na podporu členských států, a s pomocí Evropského výboru pro ITS, postupů a specifikací ve správně určených prioritních oblastech, které vyžadují nadnárodní přístup. Menší svěřená pravomoc by ohrozila celoevropské integrované a koordinované zavádění interoperabilních systémů ITS

v silniční dopravě a jejich styčné body s jinými druhy dopravy. Návrh je v souladu se zásadou proporcionality.

Finanční a administrativní zatížení tohoto návrhu je omezeno na cestovní výdaje na schůzky výboru a poradní skupiny.

- **Volba nástrojů**

Navrhovaný nástroj: směrnice.

Jiné prostředky by nebyly přiměřené z tohoto důvodu:

Samoregulační přístup dosud uplatňovaný dotyčným odvětvím není postačující a vyžaduje závazné předpisy na evropské úrovni.

Nařízení by bylo příliš preskriptivní vzhledem k tomu, že mnohá opatření nutná pro optimální úroveň zavádění ITS se mohou v jednotlivých zemích lišit. Na druhou stranu mírná opatření, včetně doporučení a podpory koordinace, by přímo nevedla k obecnému zlepšení zrychleného a koordinovaného zavádění a využívání inteligentních dopravních systémů v silniční dopravě a jejich styčných bodů s jinými druhy dopravy.

Uživatelé i výrobci technického a programového vybavení vyžadují v souvislosti se službami, které mají být poskytovány, určitou úroveň „bezpečnosti“ a související zařízení, aby tyto služby mohli poskytovat nebo využívat.

Proto tato otázka vyžaduje právní rámec na evropské úrovni, kde směrnice členským státům umožní přizpůsobit zavedené a dohodnuté rámce jejich individuálním potřebám.

Nejvhodnějším nástrojem je směrnice, jelikož povinnosti uložené členským státům zohledňují různé úrovně používání a zavedení systémů ITS, což jim umožňuje soustředit se na své priority provádění, a současně se Komisi ponechává pravomoc a odpovědnost stanovovat s pomocí Evropského výboru pro ITS technické podrobnosti (tj. postupy a specifikace) na podporu provádění této směrnice.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Úhrada cestovních výdajů (4 schůzky Evropského výboru pro ITS a 4 schůzky poradní skupiny ročně): 122.200,00 EUR

5. DALŠÍ INFORMACE

- **Evropský hospodářský prostor**

Navrhovaný akt se týká EHP, a proto by jeho oblast působnosti měla být rozšířena i na Evropský hospodářský prostor.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterou se stanoví rámec pro zavedení inteligentních dopravních systémů v silniční dopravě a jejich styčné body s jinými druhy dopravy

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 71 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise³,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁴,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁵,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nárůst silniční dopravy spojený s růstem evropské ekonomiky a požadavky občanů na mobilitu je prvořadou příčinou zvyšujícího se zahušťování silniční infrastruktury, spotřeby energie i environmentálních a sociálních problémů.
- (2) Reakce na uvedené hlavní problémy se nemůže omezit na tradiční opatření, zejména včetně rozšíření stávající silniční dopravní infrastruktury. Významnou úlohu při hledání vhodných řešení pro Společenství budou mít inovace.
- (3) Použití informačních a komunikačních technologií v odvětví silniční dopravy a jeho styčných bodech s jinými druhy dopravy (ITS) významně přispěje ke zlepšení vlivu silniční dopravy na životní prostředí, účinnosti, včetně energetické účinnosti, bezpečnosti a zajištění silničního provozu a mobility nákladu a cestujících, a zároveň zajistí fungování vnitřního trhu a vyšší úroveň konkurenceschopnosti a zaměstnanosti.
- (4) Ve vývoji v odvětví silniční dopravy by se nyní měl projevit pokrok dosažený při používání informačních a komunikačních technologií v jiných druzích dopravy, zejména s cílem zajistit vyšší úroveň integrace v uvedené oblasti mezi silniční dopravou a jinými druhy dopravy.

³ Úř. věst. C , , s. .

⁴ Úř. věst. C , , s. .

⁵ Úř. věst. C , , s. .

- (5) V některých členských státech se vnitrostátní aplikace těchto technologií do odvětví silniční dopravy již zavádějí, ale toto zavádění zůstává roztržštěné a nekoordinované a nemůže zajistit zeměpisnou kontinuitu služeb ITS ve Společenství.
- (6) Má-li se zajistit koordinované a účinné zavádění ITS v celém Společenství, měly by být zavedeny společné specifikace. V první řadě by měly být upřednostněny čtyři hlavní oblasti vývoje a zavádění ITS.
- (7) Společné specifikace by mimo jiné měly vzít v úvahu zkušenosti a výsledky dosažené v této oblasti a měly by na nich stavět, zejména v souvislosti s iniciativou eSafety⁶ zahájenou Komisí v dubnu 2002. Komise v rámci uvedené iniciativy zřídila fórum eSafety, které podporuje a dále provádí doporučení na podporu vývoje, zavádění a využívání elektronických bezpečnostních systémů.
- (8) Systémy ITS by měly stavět na interoperabilních systémech založených na otevřených a veřejných normách dostupných bez diskriminace všem dodavatelům a uživatelům aplikací a služeb.
- (9) Zavádění a využívání aplikací a služeb ITS s sebou ponese zpracování osobních údajů. Toto zpracování by mělo být prováděno v souladu s pravidly Společenství stanovenými mimo jiné ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů⁷ a ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ze dne 12. července 2002 o zpracování osobních údajů a ochraně soukromí v odvětví elektronických komunikací⁸.
- (10) Zavádění a využívání aplikací a služeb ITS a zejména dopravních a cestovních informačních služeb s sebou ponese zpracování a využívání silničních, dopravních a cestovních údajů, které tvoří součást dokumentů v držení veřejnoprávních subjektů členských států. Toto zpracování a využívání by mělo být prováděno v souladu s pravidly Společenství stanovenými ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/98/ES ze dne 17. listopadu 2003 o opakovaném použití informací veřejného sektoru⁹.
- (11) Směrnice 2007/46/ES¹⁰ stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, zatímco směrnice 2002/24/ES¹¹ se týká schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel a směrnice 2003/37/ES¹² schvalování typu zemědělských a lesnických traktorů, jejich přípojných vozidel a výměnných tažených strojů. Ačkoli ustanovení v těchto směrnicích upravují zařízení ITS instalovaná ve vozidlech, nevztahují se na vnější zařízení a programové vybavení ITS pro silniční infrastrukturu, která by tedy měly zahrnovat vnitrostátní postupy schvalování typu.

⁶ http://www.esafetysupport.org/download/European_Commission/048-esafety.pdf

⁷ Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31.

⁸ Úř. věst. L 201, 31.7.2002, s. 37.

⁹ Úř. věst. L 345, 31.12.2003, s. 90.

¹⁰ Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

¹¹ Úř. věst. L 124, 9.5.2002, s. 1.

¹² Úř. věst. L 171, 9.7.2003, s. 1.

- (12) U aplikací a služeb ITS, pro které jsou zapotřebí přesné a zaručené služby určování času a polohy, by se měly využívat na družicích založené infrastruktury nebo jakákoliv technologie poskytující rovnocennou úroveň přesnosti¹³.
- (13) Významné zúčastněné subjekty, jako jsou poskytovatelé služeb ITS, sdružení uživatelů ITS, provozovatelé dopravy a zařízení, zástupci výrobního průmyslu, sociální partneři, profesní sdružení a místní orgány, by měly mít možnost poskytovat Komisi poradenství k obchodním a technickým aspektům zavádění ITS ve Společenství.
- (14) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi¹⁴.
- (15) Komise by zejména měla být zmocněna přijímat opatření, která se týkají změny příloh, a opatření, kterými se stanoví podrobnější specifikace pro vývoj, zavádění a využívání interoperabilních systémů ITS. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice mimo jiné jejím doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
- (16) Má-li být zaručen koordinovaný přístup, měla by Komise zajistit koherenci mezi činnostmi výboru zřízeného touto směrnicí a činnostmi výboru zřízeného směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství¹⁵, výboru zřízeného nařízením Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě¹⁶ a výboru zřízeného směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla¹⁷.
- (17) Jelikož cíle této směrnice, a to zajistit koordinované zavádění interoperabilních systémů ITS ve Společenství, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodu jeho rozsahu či účinků lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality podle uvedeného článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné k dosažení uvedeného cíle,

¹³ Viz nařízení Rady č. 1/2005 ze dne 22. prosince 2004, Úř. věst. L 3, 5.1.2005, s. 1 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 683/2008 ze dne 9. července 2008, Úř. věst. L 196, 24.7.2008, s. 1.

¹⁴ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

¹⁵ Úř. věst. L 166, 30.4.2004, s. 124.

¹⁶ Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 8.

¹⁷ Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

Tato směrnice stanoví rámec pro koordinované zavádění a využívání inteligentních dopravních systémů ve Společenství a vývoj specifikací potřebných za uvedeným účelem.

Použije se na všechny inteligentní dopravní systémy v oblasti silniční dopravy a styčné body s jinými druhy dopravy.

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice se:

- a) „inteligentními dopravními systémy (ITS)“ rozumí systémy, ve kterých jsou použity informační a komunikační technologie, na podporu silniční dopravy (včetně infrastruktury, vozidel a uživatelů) a pro styčné body s jinými druhy dopravy;
- b) „interoperabilitou“ rozumí kapacita systémů a základních obchodních procesů pro výměnu údajů a sdílení informací a znalostí;
- c) „aplikací ITS“ rozumí operativní nástroj pro používání ITS;
- d) „službou ITS“ rozumí zavedení aplikace ITS prostřednictvím správně vymezeného organizačního a provozního rámce s cílem přispět k bezpečnosti, účinnosti a pohodlí uživatele nebo usnadnit či podporovat přepravní a cestovní operace;
- e) „poskytovatelem služeb ITS“ rozumí jakýkoliv poskytovatel služby ITS, ať již veřejný nebo soukromý;
- f) „uživatelé ITS“ rozumí jakýkoliv uživatel aplikací nebo služeb ITS včetně cestovatelů, uživatelů a provozovatelů silniční dopravní infrastruktury, správců vozových parků a provozovatelů tísňových služeb;
- g) „přenosným zařízením“ rozumí komunikační nebo informační zařízení, které si řidič může vzít do vozidla a používat při řízení, například mobilní telefon, navigační systém nebo kapesní osobní počítač;
- h) „platformou“ rozumí všeobjímající funkční, technické a operační prostředí, které umožňuje zavádění, poskytování nebo využívání aplikací a služeb ITS.

Článek 3

Zavádění ITS

1. Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby zajistily koordinované zavádění a využívání interoperabilních aplikací a služeb ITS ve Společenství.
2. Členské státy zejména:
 - a) zajistí, aby uživatelům ITS a poskytovatelům služeb ITS byly zpřístupněny příslušné spolehlivé a pravidelně aktualizované údaje o silniční dopravě;
 - b) zajistí, aby bylo možné vyměňovat silniční dopravní a cestovní údaje a jiné příslušné informace mezi příslušnými středisky dopravních informací a kontroly provozu v různých regionech nebo v různých členských státech;
 - c) přijmou nezbytná opatření pro integraci systémů ITS souvisejících s bezpečností a zajištěním do vozidel a silniční infrastruktury a pro vývoj bezpečných rozhraní člověk/stroj, zejména u přenosných zařízení;
 - d) přijmou nezbytná opatření pro integraci různých aplikací ITS, která zahrnují výměnu informací a komunikaci mezi vozidly a silniční infrastrukturou v rámci jedné platformy.
3. Pro účely aplikací a služeb ITS, které vyžadují globální, nepřetržité, přesné a zaručené služby určování času a polohy, se využijí na družicích založené infrastruktury nebo jakákoliv technologie poskytující rovnocennou úroveň přesnosti.
4. Při přijímání opatření stanovených v odstavcích 1 a 2 vezmou členské státy v úvahu zásady stanovené v příloze I.

Článek 4

Specifikace

1. Komise vymezí specifikace pro zavádění a využívání ITS, zejména v těchto prioritních oblastech:
 - a) optimální využití silničních, dopravních a cestovních údajů;
 - b) kontinuita služeb ITS v oblasti řízení provozu a nákladní dopravy v evropských dopravních koridorech a v aglomeracích;
 - c) bezpečnost a zajištění silničního provozu;
 - d) integrace vozidla do dopravní infrastruktury.
2. Specifikace vycházejí ze zásad stanovených v příloze I a zahrnují alespoň základní prvky stanovené v příloze II.
3. Tato opatření, jejichž účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejím doplněním, jsou přijata regulativním postupem s kontrolou podle čl. 8 odst. 2.

Článek 5

Schvalování typu zařízení a programového vybavení ITS pro silniční infrastrukturu

1. Pokud je to nutné z důvodů účinnosti, včetně energetické účinnosti, bezpečnosti, zajištění nebo ochrany životního prostředí, jsou před uvedením do provozu schváleny jako typ zařízení a softwarové aplikace ITS, které nespadají do oblasti působnosti směrnic 2002/24/ES, 2003/37/ES a 2007/46/ES.
2. Členské státy oznámí Komisi vnitrostátní subjekty zodpovědné za schvalování typu zařízení a softwarových aplikací ITS, na které se vztahuje tato směrnice. Komise sdělí tyto údaje ostatním členským státům.
3. Všechny členské státy uznají schválení typu vystavená vnitrostátními subjekty jiných členských států uvedenými v odstavci 2.

Článek 6

Pravidla pro soukromí, bezpečnost a opakované použití informací

1. Členské státy zajistí, aby zpracování osobních údajů v souvislosti s provozem ITS bylo prováděno v souladu s pravidly Společenství, která chrání svobody a základní práva jednotlivců, zejména se směrnicemi 95/46/ES a 2002/58/ES.
2. Členské státy zejména zajistí, aby jejich údaje a záznamy o ITS byly chráněny proti zneužití, včetně nedovoleného přístupu, úprav nebo ztráty.
3. Použije se směrnice 2003/98/ES¹⁸.

Článek 7

Postup pro provádění změn

Komise může pozměnit přílohy tak, aby se v nich projeví zkušenosti získané používáním této směrnice, a může přílohy dále přizpůsobovat technickému pokroku.

Tato opatření, jejichž účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice mimo jiné jejím doplněním, jsou přijata regulativním postupem s kontrolou podle čl. 8 odst. 2.

Článek 8

Výbor

1. Komisi je nápomocen výbor nazvaný *Evropský výbor pro ITS (EIC)*, dále jen „výbor“, složený ze zástupců členských států, kterému předsedá zástupce Komise.

¹⁸ Úř. věst. L 345, 31.12.2003, s. 90.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Článek 9

Evropská poradní skupina pro ITS

Komise zřídí Evropskou poradní skupinu pro ITS, jež jí poskytuje poradenství k obchodním a technickým aspektům zavádění a využívání ITS ve Společenství. Skupina je složena ze zástupců na vysoké úrovni z řad příslušných poskytovatelů služeb ITS, sdružení uživatelů, provozovatelů dopravy a zařízení, výrobního průmyslu, sociálních partnerů, profesních sdružení, místních orgánů a dalších příslušných fór.

Článek 10

Podávání zpráv

1. Členské státy Komisi nejpozději do *[šesti měsíců po vstupu této směrnice v platnost]* předloží podrobnou zprávu o svých vnitrostátních činnostech a projektech v souvislosti s prioritními oblastmi stanovenými v čl. 4 odst. 1, která obsahuje alespoň informace stanovené v příloze III.
2. Členské státy Komisi nejpozději do *[dvou let po vstupu této směrnice v platnost]* poskytnou své plány pro vnitrostátní opatření ITS na následujících pět let včetně alespoň informací stanovených v příloze III.
3. Poté členské státy předloží každý rok zprávu o pokroku dosaženém v provádění těchto plánů.
4. Komise každé dva roky předloží zprávu Evropskému parlamentu a Radě.

Článek 11

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do *[24 měsíců po vstupu této směrnice v platnost]*. Neprodleně sdělí Komisi znění těchto vnitrostátních právních předpisů a srovnávací tabulku mezi těmito předpisy a touto směrnicí.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 12

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 13

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne [...].

*Za Radu
předseda/předsedkyně*

PŘÍLOHA I

ZÁSADY ZAVÁDĚNÍ ITS PODLE ČLÁNKU 3

Výběr a zavádění aplikací a služeb ITS vychází z vyhodnocení potřeb a řídí se těmito zásadami:

- a) **účinnost** – schopnost hmatatelně přispět k řešení klíčových problémů, které ovlivňují silniční dopravu v Evropě (např. omezení přetížení provozu, snížení emisí, zlepšení energetické účinnosti, dosažení vyšší úrovně bezpečnosti a zajištění);
- b) **hospodárnost** – poměr nákladů k výkonu s ohledem na splnění cílů;
- c) **zeměpisná kontinuita** – schopnost zajistit jednolité služby napříč Společenstvím, zejména v transevropské dopravní síti;
- d) **interoperabilita** – schopnost systémů vyměňovat si údaje a umožnit sdílení informací a znalostí;
- e) **stupeň vyspělosti** – úroveň vývoje.

PŘÍLOHA II
ZÁKLADNÍ PRVKY SPECIFIKACÍ
PODLE ČLÁNKU 4

1) Optimální využití silničních, dopravních a cestovních údajů

Specifikace pro optimální využití silničních, dopravních a cestovních údajů zahrnují:

- a) definici potřebných požadavků, aby dopravní a cestovní informace v reálném čase byly přesné a dostupné uživatelům ITS přes hranice, zejména:
 - dostupnost přesných veřejných silničních a dopravních údajů v reálném čase používaných pro dopravní a cestovní informace v reálném čase pro poskytovatele služeb ITS,
 - usnadnění elektronické výměny mezi příslušnými orgány veřejné moci a zúčastněnými subjekty a příslušnými poskytovateli služeb ITS přes hranice,
 - včasnou aktualizaci veřejných silničních a dopravních údajů pro dopravní a cestovní informace v reálném čase příslušnými orgány veřejné moci a zúčastněnými subjekty,
 - včasnou aktualizaci dopravních a cestovních informací v reálném čase poskytovateli služeb ITS,
- b) definici potřebných požadavků pro sběr silničních a dopravních údajů (včetně např. plánů dispozičních řešení dopravních komunikací, dopravních omezení a doporučených tras, zejména pro těžká nákladní vozidla) a pro jejich poskytování poskytovatelům služeb ITS, zejména:
 - dostupnost veřejných silničních a dopravních údajů (včetně např. plánů dispozičních řešení dopravních komunikací, dopravních omezení a doporučených tras) shromažďovaných příslušnými orgány veřejné moci pro poskytovatele služeb ITS,
 - usnadnění elektronické výměny mezi příslušnými orgány veřejné moci a poskytovateli služeb ITS,
 - včasnou aktualizaci veřejných silničních a dopravních údajů (včetně plánů dispozičních řešení dopravních komunikací, dopravních omezení a doporučených tras) příslušnými orgány veřejné moci,
 - včasnou aktualizaci služeb a aplikací ITS poskytovateli služeb ITS pomocí těchto veřejných silničních a dopravních údajů,
- c) definici potřebných požadavků, aby veřejné silniční a dopravní údaje používané pro digitální mapy byly přesné a dostupné výrobcům digitálních map a poskytovatelům služeb, zejména:

- dostupnost veřejných silničních a dopravních údajů používaných pro digitální mapy pro výrobce digitálních map a poskytovatele služeb,
 - usnadnění elektronické výměny mezi příslušnými orgány veřejné moci a zúčastněnými subjekty a soukromými výrobci a poskytovateli digitálních map,
 - včasnou aktualizaci veřejných silničních a dopravních údajů pro digitální mapy příslušnými orgány veřejné moci a zúčastněnými subjekty,
 - včasnou aktualizaci digitálních map výrobcí digitálních map a poskytovateli služeb,
- d) definici minimálních požadavků na bezplatné poskytování „univerzálních dopravních zpráv“ všem uživatelům silnic i na jejich minimální obsah, zejména:
- používání normalizovaného seznamu dopravních událostí souvisejících s bezpečností („univerzální dopravní zprávy“), které by měly být uživatelům ITS sdělovány bezplatně,
 - slučitelnost a integraci „univerzálních dopravních zpráv“ do služeb ITS pro dopravní a cestovní informace v reálném čase.

2) Kontinuita služeb ITS v oblasti řízení provozu a nákladní dopravy v evropských dopravních koridorech a v aglomeracích

Specifikace pro kontinuitu a interoperabilitu služeb řízení provozu a nákladní dopravy v evropských dopravních koridorech a v aglomeracích zahrnují:

- a) definici minimálních/potřebných požadavků na kontinuitu služeb ITS pro nákladní a osobní dopravu v dopravních koridorech a v různých druzích dopravy, zejména:
- usnadnění elektronické výměny dopravních údajů a informací mezi příslušnými středisky dopravních informací / kontroly provozu přes hranice, napříč regiony nebo mezi městskými a meziměstskými oblastmi,
 - používání normalizovaných informačních toků nebo dopravních rozhraní mezi příslušnými středisky dopravních informací / kontroly provozu,
- b) definici nezbytných opatření pro používání inovačních technologií ITS (radiofrekvenční identifikační zařízení (RFID) nebo Galileo/Egnos) při realizaci aplikací ITS (zejména sledování a vyhledávání nákladu během jeho cesty a napříč různými druhy dopravy) pro logistiku nákladní dopravy (eFreight), zejména:
- dostupnost příslušných technologií ITS pro vývojáře aplikací ITS a jejich využívání těmito vývojáři,

- integraci výsledků vyhledávání (prostřednictvím RFID nebo programu Galileo/EGNOS) do nástrojů a středisek řízení provozu,
- c) definici nezbytných opatření pro vývoj architektury ITS pro městskou mobilitu včetně integrovaného a multimodálního přístupu pro plánování cesty, poptávku po dopravě a řízení provozu, zejména:
 - dostupnost veřejné dopravy, plánování cesty, poptávky po dopravě, dopravních údajů a údajů o parkování pro městská kontrolní střediska,
 - usnadnění elektronické výměny údajů mezi různými městskými kontrolními středisky pro veřejnou nebo soukromou dopravu a napříč všemi možnými druhy dopravy,
 - integraci veškerých příslušných údajů a informací do jedné architektury.

3) Bezpečnost a zajištění silničního provozu

Specifikace pro aplikace ITS pro bezpečnost a zajištění silničního provozu zahrnují:

- a) definici nezbytných opatření pro harmonizované zavádění panevropského systému eCall, včetně:
 - dostupnosti požadovaných palubních údajů ITS, které mají být vyměňovány,
 - dostupnosti potřebného zařízení v (záchranných) centrech silniční infrastruktury (přístupová místa k veřejným službám), která přijímají údaje vysílané z vozidel,
 - usnadnění elektronické výměny údajů mezi vozidly a (záchrannými) centry silniční infrastruktury (přístupová místa k veřejným službám),
- b) definici nezbytných opatření, která zaručí bezpečnost uživatelů silnic, pokud jde o jejich palubní rozhraní člověk/stroj a používání přenosných zařízení i o zajištění palubní komunikace;
- c) definici nezbytných opatření, která zaručí bezpečnost a pohodlí zranitelných uživatelů silnic u všech aplikací ITS;
- d) definici nezbytných opatření, která zajistí bezpečná parkovací místa pro nákladní a užitková vozidla a parkovací a rezervační systémy založené na ITS, zejména:
 - dostupnost dostatečných parkovacích prostor,
 - dostupnost silničních informací o parkování pro uživatele,
 - usnadnění elektronické výměny údajů mezi silničními parkovišti, středisky a vozidly,

- integraci příslušných technologií ITS do vozidel i do silničních parkovacích prostor, které aktualizují informace o dostupném parkovacím prostoru pro účely rezervace.

4) Integrace vozidla do dopravní infrastruktury

Specifikace pro ITS pro integraci vozidla do dopravní infrastruktury zahrnují:

- a) definici nezbytných opatření pro integraci různých aplikací ITS do otevřené palubní platformy založenou zejména na:
 - označení funkčních požadavků stávajících nebo plánovaných aplikací ITS,
 - definici architektury otevřeného systému, která zaručí interoperabilitu/propojení se systémy a zařízeními infrastruktury,
 - integraci budoucích nových nebo modernizovaných aplikací ITS způsobem „zapoj a spusť“ do otevřené palubní platformy,
 - využití normalizačního procesu k přijetí architektury a na otevřených palubních specifikacích,
- b) definici nezbytných opatření pro další pokrok ve vývoji a zavádění systémů spolupráce (infrastruktura vozidla), zejména:
 - usnadnění výměny údajů a informací mezi jednotlivými vozidly, vozidlem a infrastrukturou a jednotlivými infrastrukturami,
 - dostupnost příslušných údajů nebo informací, které mají být vyměňovány, pro příslušné strany (vozidlo nebo silniční infrastruktura),
 - používání normalizovaného formátu zpráv u této výměny údajů mezi vozidlem a infrastrukturou,
 - definici komunikační infrastruktury pro každý typ výměny (mezi jednotlivými vozidly, vozidlem a infrastrukturou a jednotlivými infrastrukturami),
 - využívání normalizačních procesů k přijetí příslušných architektur.

PŘÍLOHA III

POKYNY K OBSAHU ZPRÁV O VNITROSTÁTNÍCH OPATŘENÍCH ITS PODLE ČLÁNKU 10

- 1) Zprávy v souvislosti s prioritními oblastmi stanovenými v čl. 4 odst. 1 poskytované členskými státy podle článku 10 se týkají vnitrostátní úrovně. Mohou však být případně rozšířeny na regionální nebo vybranou místní úroveň.
- 2) Zpráva, která má být poskytnuta podle čl. 10 odst. 1, obsahuje alespoň tyto informace:
 - a) současnou vnitrostátní strategii, pokud jde o ITS;
 - b) její cíle a jejich základní zdůvodnění;
 - c) stručný popis stavu zavádění ITS a rámcových podmínek;
 - d) prioritní oblasti pro současné kroky a související opatření;
 - e) údaje, jak tato strategie a tyto kroky nebo opatření podporují koordinované a interoperabilní zavádění aplikací ITS a kontinuitu služeb ve Společenství (viz čl. 4 odst. 1).
- 3) Zpráva, která má být poskytnuta podle čl. 10 odst. 2, obsahuje alespoň tyto informace:
 - a) vnitrostátní strategii, pokud jde o ITS, včetně jejích cílů;
 - b) podrobný popis zavádění ITS a rámcových podmínek;
 - c) plánované prioritní oblasti pro kroky a související opatření, včetně toho, jak řeší prioritní oblasti stanovené v čl. 4 odst. 1;
 - d) údaje o provádění současných i plánovaných opatření, pokud jde o
 - nástroje,
 - zdroje,
 - konzultace a aktivní zúčastněné subjekty,
 - nejdůležitější momenty,
 - monitorování.

(COD)

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. **NÁZEV NÁVRHU: SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, KTEROU SE STANOVÍ RÁMEC PRO ZAVEDENÍ INTELIGENTNÍCH DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ V SILNIČNÍ DOPRAVĚ A JEJICH STYČNÉ BODY S JINÝMI DRUHY DOPRAVY**

2. **RÁMEC ABM/ABB**

Hlava 6: Energie a doprava

3. **ROZPOČTOVÉ LINIE**

3.1. **Rozpočtové linie (provozní linie a související linie na technickou a administrativní pomoc) (ex-linie B.A) včetně okruhů:**

3.2. **Doba trvání akce a finančního dopadu:**

3.3. **Rozpočtové charakteristiky:**

Rozpočtová linie	Druh výdajů		Nové	Příspěvek ESVO	Příspěvky od kandidátských zemí	Okruh ve finančním výhledu

4. SHRUTÍ ZDROJŮ

4.1. Finanční zdroje

4.1.1. Shrnutí položek závazků (PZ) a položek plateb (PP)

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Druh výdajů	oddíl č.		2010	2011	2012	2013	2014	2015 a násl.	Celkem
-------------	----------	--	------	------	------	------	------	-----------------	--------

Provozní výdaje¹⁹

Položky závazků (PZ)	8.1.	a							
Položky plateb (PP)		b							

Administrativní výdaje jako součást referenční částky²⁰

Technická a administrativní pomoc (NP)	8.2.4.	c							
--	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

CELKOVÁ REFERENČNÍ ČÁSTKA

Položky závazků		a+c							
Položky plateb		b+c							

Administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky²¹

Lidské zdroje a související výdaje (NP)	8.2.5.	d	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,606
Administrativní náklady, kromě nákladů na lidské zdroje a souvisejících nákladů, nezahrnuté do referenční částky (NP)	8.2.6.	e	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,732

Celkové orientační finanční náklady zásahu

PZ CELKEM včetně nákladů na lidské zdroje		a+c +d +e	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338
PP CELKEM včetně nákladů na lidské zdroje		b+c +d +e	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338

Spoluúčast

Pokud financování návrhu předpokládá spoluúčast členského státu či jiných subjektů (uved'te, o které se jedná), je třeba v níže uvedené tabulce vyplnit odhadovanou výši

¹⁹ Výdaje, které nespadají pod kapitolu xx 01 příslušné hlavy xx.

²⁰ Výdaje v rámci článku xx 01 04 hlavy xx.

²¹ Výdaje v rámci kapitoly xx 01 kromě článků xx 01 04 nebo xx 01 05.

finanční spoluúčasti (pokud se předpokládá finanční spoluúčast více subjektů, lze doplnit další řádky).

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Spolufinancující subjekt		2010	2011	2012	2013	2014	2015 a násl.	Celkem
.....	f							
PZ CELKEM včetně spolufinancování	a+c +d +e +f	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338

4.1.2. Soulad s finančním plánem

- ☐ Návrh je v souladu se stávajícím finančním plánem.
- ☐ Návrh si vyžádá změnu plánu a úpravu příslušného okruhu finančního výhledu.
- ☐ Návrh může vyžadovat použití ustanovení interinstitucionální dohody²² (tj. nástroje pro flexibilitu nebo revizi finančního výhledu).

4.1.3. Finanční dopady na straně příjmů

- ☐ Návrh nemá žádné finanční dopady na příjmy
- ☐ Návrh má finanční dopady na příjmy s následujícím účinkem:

v milionech EUR (zaokrouhleno na 1 desetinné místo)

Rozpočtová linie	Příjem	Před akcí [Rok n-1]	Situace po akci					
			2010	2011	2012	2013	2014	2015
	a) Příjmy v absolutních číslech							
	b) Změna v příjmech	Δ						

4.2. Lidské zdroje – pracovníci na plný úvazek (včetně úředníků, dočasných zaměstnanců a externích pracovníků) – viz podrobnosti v bodě 8.2.1.

Roční potřeba	2010	2011	2012	2013	2014	2015 a násl.
Celkový objem lidských zdrojů	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83

²²

Viz body 19 a 24 interinstitucionální dohody.

5. CHARAKTERISTIKY A CÍLE

5.1. **Potřeba, která má být uspokojena v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu**

5.2. **Přidaná hodnota zásahu ze strany Společenství, provázanost návrhu s dalšími finančními nástroji a možná synergie**

5.3. **Cíle, očekávané výsledky a související ukazatele návrhu v kontextu rámce ABM**

5.4. **Způsob provádění (orientační)**

X ***Centralizované řízení***

X přímo ze strany Komise

☐ nepřímo na základě pověření pro:

☐ výkonné agentury

☐ subjekty, které Společenství zřídila, uvedené v článku 185 finančního nařízení

☐ vnitrostátní veřejné subjekty / subjekty pověřené veřejnou službou

☐ ***Sdílené nebo decentralizované řízení***

☐ spolu s členskými státy

☐ spolu se třetími zeměmi

☐ ***Společné řízení s mezinárodními organizacemi (uved'te, s kterými)***

Příslušné poznámky:

6. MONITOROVÁNÍ A HODNOCENÍ

6.1. Monitorovací systém

6.2. Hodnocení

6.2.1. *Hodnocení předem (ex-ante)*

6.2.2. *Opatření přijatá po průběžném/následném hodnocení (ex post) (na základě podobných zkušeností z minulosti)*

6.2.3. *Podmínky a periodicita budoucího hodnocení*

7. OPATŘENÍ PROTI PODVODŮM

Nevztahuje se na tento návrh.

8. PODROBNOSTI O ZDROJÍCH

8.1. Cíle návrhu z hlediska jejich finanční náročnosti²³

Položky závazků v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

(Je třeba uvést cílové okruhy, akce a výstupy)	Druh výstupu	Prů m. nákl.	2010		2011		2012		2013		2014		2015 a násl.		CELKEM	
			Počet výstupů	Nákla dy celke m	Počet výstupů	Nákla dy celke m	Počet výstupů	Nákla dy celke m	Počet výstupů	Nákla dy celke m	Počet výstupů	Nákla dy celke m	Počet výstupů	Nákla dy celke m	Počet výstupů	Nákla dy celke m
OPERATIVNÍ CÍL Č. 1 ²⁴																
Akce 1.....																
Výstup 1																
Výstup 2																
Akce 2.....																
Výstup 1																
Mezisosčet cíl 1																
OPERATIVNÍ CÍL Č. 2 ¹																

²³ Pro informaci: V rámci víceletého programu transevropské dopravní sítě na období 2007–2013 byl naplánován rozpočet 300 mil. EUR na projekty v oblasti silničních systémů ITS.

²⁴ Jak je popsáno v bodě 5.3.

Akce 1.....																
Výstup 1																
Mezisoučet cíl 2																
OPERATIVNÍ CÍL Č. n¹																
Mezisoučet cíl n																
NÁKLADY CELKEM																

8.2. Administrativní výdaje

8.2.1. Počet a druh lidských zdrojů

Pracovní místa		Zaměstnanci využití k řízení akce ze stávajících nebo dodatečných zdrojů (počet pracovních míst / plných pracovních úvazků)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Úředníci nebo dočasní zaměstnanci ²⁵ (XX 01 01)	A*/AD	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
	B*, C*/AST	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33
Zaměstnanci financování ²⁶ podle čl. XX 01 02							
Ostatní zaměstnanci ²⁷ financování podle čl. XX 01 04/05							
CELKEM		0,83	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83

8.2.2. Popis úkolů, které vyplývají z akce

8.2.3. Původ lidských zdrojů (statutární pracovní místa)

- ☐ Pracovní místa vyčleněná v současnosti na řízení programu, který má být nahrazen nebo prodloužen.
- ☐ Pracovní místa předběžně vyčleněná v rámci procesu RSP/PNR na rok n
- ☐ Pracovní místa, o něž je třeba požádat v příštím procesu RSP/PNR
- X Pracovní místa, jež mají být obsazena převedením stávajících zdrojů v rámci řídicího útvaru (interní přeobsazování)
- ☐ Pracovní místa požadovaná pro rok n, avšak neplánovaná v procesu RSP/PNR dotyčného roku

²⁵ Tyto náklady NEJSOU zahrnuty v referenční částce.

²⁶ Tyto náklady NEJSOU zahrnuty v referenční částce.

²⁷ Tyto náklady jsou zahrnuty do referenční částky.

8.2.4. *Další administrativní výdaje zahrnuté v referenční částce (XX 01 04/05 – Výdaje na správu a řízení)*

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

Rozpočtová linie (číslo a okruh)	2010	2011	2012	2013	2014	2015 a násl.	CELKE M
1 Technická a administrativní pomoc (včetně souvisejících personálních nákladů)							
Výkonné agentury ²⁸							
Další technická a administrativní pomoc							
- interní (intra muros)							
- externí (extra muros)							
Technická a administrativní pomoc celkem							

8.2.5. *Finanční náklady na lidské zdroje a související náklady nezahrnuté v referenční částce*

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

Druh lidských zdrojů	2010	2011	2012	2013	2014	2015 a násl.
Úředníci nebo dočasní zaměstnanci (XX 01 01)	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101
Zaměstnanci financovaní podle čl. XX 01 02 (pomocní pracovníci, přidělení národní odborníci, smluvní zaměstnanci atd.) (upřesněte rozpočtovou linii)						
Náklady na lidské zdroje a související náklady celkem (NEZAHNRNUTÉ do referenční částky)	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101

Výpočet – *Úředníci a dočasní zaměstnanci*

²⁸

Měl by být uveden odkaz na konkrétní legislativní finanční výkaz dotyčných výkonných agentur.

Výpočet – *Zaměstnanci financovaní podle článku XX 01 02*

8.2.6. Další administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 a násl.	CELKE M
XX 01 02 11 01 – Služební cesty							
XX 01 02 11 02 – Schůze a konference	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,312
XX 01 02 11 03 – Výbory ²⁹	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,420
XX 01 02 11 04 – Studie a konzultace							
XX 01 02 11 05 – Informační systémy							
2 Ostatní výdaje na řízení celkem (XX 01 02 11)							
3 Ostatní výdaje administrativního charakteru (upřesněte i s odkazem na rozpočtovou linii)							
Administrativní výdaje celkem, kromě nákladů na lidské zdroje a souvisejících nákladů (NEZAHNUTÉ do referenční částky)	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,732

Výpočet - *Další administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky*

²⁹ Výbor pro ITS v rámci projednávání ve výborech.

Požadavky na lidské a administrativní zdroje budou pokryty z finančních zdrojů, které lze přidělit řídicímu GŘ v rámci každoročního postupu ve světle rozpočtových omezení.