



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 8.10.2019
COM(2019) 464 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

**Provádění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010
o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro
rozhraní s jinými druhy dopravy**

(Text with EEA relevance)

{SWD(2019) 373 final}

Obsah

1.	Úvod.....	2
2.	Analýza provádění směrnice 2010/40/EU	2
2.1	Aktualizovaný pracovní program Komise	2
2.2	Akty v přenesené pravomoci týkající se specifikací	3
2.2.1	Metodika	3
2.2.2	Dosažení specifikací pro prioritní akce.....	3
2.2.3	Jiné akce	5
2.3	Návrhy týkající se zavádění	6
2.3.1	Interoperabilní služba eCall v celé Evropské unii (prioritní akce d)	6
2.3.2	Jiné akce	6
2.4	Normy	7
2.5	Nezávazná opatření	8
2.5.1	Pokyny pro podávání zpráv členskými státy.....	8
2.5.2	Pokyny pro městské ITS	8
2.6	Pravidla pro ochranu soukromí, bezpečnost a opakované použití informací.....	8
2.7	Pravidla týkající se odpovědnosti.....	9
2.8	Podávání zpráv členskými státy	9
2.8.1	Zpráva o vnitrostátních činnostech a projektech týkajících se prioritních oblastí	9
2.8.2.	Hlavní poznatky – současné trendy.....	9
2.9	Evropská poradní skupina pro ITS.....	11
3.	Účinnost a přiměřenost směrnice 2010/40/EU a přenesení pravomocí	12
3.1	Nezbytnost a přiměřenost.....	12
3.2	Výkon přenesené pravomoci.....	12
3.3	Postup navazující na přijetí specifikací.....	13
4.	Vynaložené a potřebné finanční prostředky	13
5.	Závěr	15

1. Úvod

Tato zpráva je druhou zprávou o pokroku při provádění směrnice 2010/40/EU¹ (směrnice o ITS) a poskytuje analýzu fungování a provádění směrnice od první zprávy o pokroku v souladu s článkem 17 odst. 4 směrnice. První zprávu přijala Komise dne 21. října 2014² a tato zpráva byla doprovázena dvěma pracovními dokumenty útvarů o provádění akčního plánu ITS a analýzami zpráv členských států z let 2011 a 2012³.

Směrnice o ITS dává Komisi rámec pro přijetí společných specifikací EU pro akce ve čtyřech prioritních oblastech směrnice, počínaje šesti prioritními akcemi definovanými v článku 3 směrnice. Stav práce na těchto šesti prioritních akcích je popsán v oddíle 2.2.2 této zprávy.

Pravomoc přijímat specifikace s technickými, funkčními, organizačními a servisními ustanoveními byla Komisi svěřena do 27. srpna 2017. Jak je uvedeno v první zprávě o pokroku, bylo nutné tuto lhůtu prodloužit pro přijetí specifikací u akcí uvedených v příloze I směrnice o ITS, které nejsou prioritními akcemi.

Toto prodloužení bylo provedeno rozhodnutím (EU) 2017/2380, kterým se mění směrnice 2010/40/EU, pokud jde o dobu pro přijímání aktů v přenesené pravomoci⁴. Rozšiřuje pravomoc svěřenou Komisi přijímat akty v přenesené pravomoci na dobu pěti let, která je automaticky obnovitelná, od 27. srpna 2017. Rovněž požaduje, aby Komise aktualizovala pracovní program týkající se akcí podle čl. 6 odst. 3 (tj. akcí nad rámec prioritních akcí uvedených v příloze I směrnice o ITS) do 10. ledna 2019 a před každým následujícím pětiletým prodloužením pravomoci přijímat akty v přenesené pravomoci.

Tato zpráva je doplněna pracovním dokumentem útvarů Komise o analýze zpráv členských států o pokroku za roky 2014 a 2017 předložených podle čl. 17 odst. 3 směrnice o ITS. Výsledek následného hodnocení směrnice o ITS je uveden v pracovním dokumentu útvarů Komise o hodnocení směrnice o ITS⁵.

2. ANALÝZA PROVÁDĚNÍ SMĚRNICE 2010/40/EU

2.1 Aktualizovaný pracovní program Komise

První pracovní program směrnice o ITS pokrýval období let 2011 až 2015 a zaměřil se na přípravu specifikací pro šest prioritních akcí. I když potřeba dalšího pokroku ve specifikacích pro tyto prioritní akce zůstala platná i po tomto období, nutnost zabývat se dalšími akcemi ze směrnice vyžadovala aktualizaci tohoto pracovního programu, jak je stanoveno v rozhodnutí (EU) 2017/2380.

Rozhodnutí Komise (2018) 8264 přijaté dne 11. prosince 2018 a vztahující se na období 2018–2022 aktualizuje pracovní program ve vztahu k akcím podle čl. 6 odst.

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy (Úř. věst. L 207, 6.8.2010, s. 1).

² COM(2014) 642 final.

³ https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_reports_cs

⁴ Úř. věst. L 340, 20.12.2018, s. 1.

⁵ SWD(2019)368 a SWD(2019)369.

3 směrnice o ITS, tj. akcím v rámci čtyř prioritních oblastí směrnice, kromě šesti prioritních akcí. Poskytuje popis a orientační časový plán pro nové činnosti, které má Komise v úmyslu podniknout při provádění těchto akcí.

2.2 Akty v přenesené pravomoci týkající se specifikací

2.2.1 Metodika

Specifikace byly vypracovány v souladu s Rámcovou dohodou o vztazích mezi Evropským parlamentem a Evropskou komisí⁶ a se Společným porozuměním Evropského parlamentu, Rady a Komise o aktech v přenesené pravomoci⁷ a se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů⁸, kdy tato dohoda vstoupila v platnost.

Jak je popsáno v první zprávě o pokroku, vývoj specifikací byl podložen širokou řadou přípravných prací (studie, workshopy atd.), analýz (analýzy nákladů a přínosů, nedostatků, požadavků a přístupů) a konzultací (veřejné konzultace, konzultace s odborníky jmenovanými členskými státy⁹ a Evropským inspektorem ochrany údajů, informace a přizvání odborníků Rady a Parlamentu).

Jak bylo zdůrazněno v úvodní zprávě, je nutný komplexnější přístup k řešení různých otázek (financování, normalizace, větší koordinace zúčastněných stran, správa spojená s rozmístěním atd.), které přesahují rámec pouhých specifikací, zejména pokud jde o Kooperativní inteligentní dopravní systémy (C-ITS). Proto byla v listopadu 2014 vytvořena platforma zúčastněných stran¹⁰ (platforma C-ITS) jako skupina odborníků Komise, která sdružuje veřejné a soukromé zúčastněné strany a zastupuje všechny klíčové zúčastněné strany v hodnotovém řetězci, včetně orgánů veřejné správy, výrobce vozidel, dodavatele, poskytovatele služeb, telekomunikační společnosti atd. Jejich spolupráce přispěla ke společné vizi o interoperabilním nasazení C-ITS v EU a podpořila vývoj specifikací EU.

2.2.2 Dosažení specifikací pro prioritní akce

V plném rozsahu bylo projednáno šest prioritních akcí pro vývoj a používání specifikací a norem stanovených v článku 3 směrnice o ITS a přílohy I této směrnice. Jak bylo uvedeno v první zprávě o pokroku, přijetí tří prvních specifikací bylo vzhledem k jejich relativně úzkému rozsahu poměrně jednoduché. Vypracování příslušných specifikací pro prioritní akce týkající se dopravních informací v reálném čase a multimodálních cestovních informačních služeb bylo náročnější vzhledem k velmi širokému rozsahu těchto specifikací uvedených v příloze I směrnice o ITS a potřebě dosáhnout mezi odborníky společného pohledu na tento rozsah.

Specifikace byly přijaty chronologicky takto¹¹:

Prioritní akce (d): dne 26. listopadu 2012, tj. před orientačním cílovým datem 27. února 2013, přijala Komise nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 305/2013

⁶ Úř. věst. L 304, 20.11.2010, s. 47.

⁷ http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/sefcovic/documents/common_understating_on_delegated_acts.pdf

⁸ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁹ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941>

¹⁰ https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/c-its-deployment-platform_cs

¹¹ Uvedená písmena se týkají různých bodů obsažených v článku 3 směrnice o ITS.

o harmonizovaném poskytování interoperabilní služby eCall v celé Unii¹² (viz první zpráva o pokroku).

Prioritní akce (c): dne 15. května 2013 přijala Komise nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 886/2013, kterým se doplňuje směrnice o ITS, pokud jde o údaje a postupy pro poskytování minimálních univerzálních informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu uživatelům, pokud možno bezplatně¹³ (viz první zpráva o pokroku).

Prioritní akce (e): dne 15. května 2013 přijala Komise nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 885/2013, kterým se doplňuje směrnice o ITS, pokud jde o poskytování informačních služeb týkajících se bezpečných a chráněných parkovacích míst pro nákladní a užitková vozidla¹⁴ (viz první zpráva o pokroku).

Prioritní akce (f): Komise provedla několik konzultací s odborníky z členských států a klíčovými zúčastněnými stranami o poskytování rezervačních služeb pro bezpečná a chráněná parkovací místa pro nákladní a užitková vozidla. To vedlo k závěru, že specifikace a normy pro rezervaci parkovacích ploch nejsou potřeba (viz první zpráva o pokroku). V současné době nic nenavádí tomu, že by se tato situace výrazně změnila.

Prioritní akce (b): dne 18. prosince 2014 přijala Komise nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/962, kterým se doplňuje směrnice o ITS, pokud jde o poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé EU¹⁵. Tyto specifikace mají zajistit přístupnost, výměnu, opakované použití a aktualizaci dat o silniční síti a dopravním provozu ze strany silničních orgánů, provozovatelů silnic, pokud jde o poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé EU. Z tohoto výčtu je vidět, že regulované prvky se vztahují spíše k činnosti „back office“ než k samotným službám.

Prioritní akce (a): dne 31. května 2017 přijala Komise nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926, kterým se doplňuje směrnice o ITS, pokud jde o poskytování multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii¹⁶. Při přípravě specifikací bylo zahájeno několik iniciativ (První výzva chytré mobility neboli „Smart Mobility Challenge“, studie, workshopy a veřejné konzultace¹⁷). Komise zahájila také diskusi o možné iniciativě týkající se přístupu k multimodálním údajům v dopravě za účelem řešení výzvy spočívající ve zpřístupnění dopravních údajů zahrnujících všechny druhy dopravních služeb a služeb umožňujících mobilitu. První fáze této reflexe vedla v červnu 2014 k pracovnímu dokumentu útvarů Komise „Plán směřující k poskytování multimodálních cestovních informačních, plánovacích a prodejních služeb pro celou EU“, přičemž prvním krokem bylo přijetí specifikací podle směrnice o ITS. Přijaté specifikace se zabývají podmínkami, jako je dostupnost údajů, a službami a ustanoveními o propojení cestovních informačních služeb.

¹² Úř. věst. L 91, 3.4.2013, s. 1.

¹³ Úř. věst. L 247, 18.9.2013, s. 6.

¹⁴ Úř. věst. L 247, 18.9.2013, s. 1.

¹⁵ Úř. věst. L 157, 3.6.2015, s. 21.

¹⁶ Úř. věst. L 272, 21.10.2017, s. 1.

¹⁷ http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/promotion_multimodal_planners_cs.htm

2.2.3 Jiné akce

Jakmile budou pro prioritní akce přijaty nezbytné specifikace, přijme Komise v souladu s článkem 6 směrnice o ITS specifikace pro jiné akce v rámci prioritních oblastí, uvedené v příloze I směrnice o ITS.

Nedávno byla dokončena práce na **C-ITS**. Tato práce byla původně založena na výzkumných projektech a mnoha konzultacích se zúčastněnými stranami, včetně Evropského výboru pro ITS a Evropské poradní skupiny pro ITS. Pokračovalo se v rámci platformy C-ITS s cílem podpořit vznik vize sdílené všemi subjekty zapojenými do hodnotového řetězce. Dvě fáze (listopad 2014 – leden 2016 a červenec 2016 – září 2017) platformy C-ITS¹⁸ se zabývaly hlavními prvky technického a právního rámce nezbytného při zavádění C-ITS a poskytly důležitý vstup zúčastněných stran pro práci na specifikacích s odborníky z členských států. Členské státy a průmysl zároveň zahájily důležité iniciativy (předběžné zavedení platformy C-Roads¹⁹ a souvisejících projektů, komunikace konsorcia CAR 2 CAR), které přispěly ke společným evropským specifikacím pro komunikaci mezi vozidly navzájem a mezi vozidly a infrastrukturou.

Po 14 schůzkách s odborníky z členských států a intenzivních konzultacích s veřejnými a soukromými zúčastněnými stranami bylo dne 13. března 2019 Komisí přijato nařízení v přenesené pravomoci o společných specifikacích EU pro C-ITS²⁰. Rada však tento akt v přenesené pravomoci v červenci 2019 zamítla.

Další doména pro přijetí specifikací se týká otevřeného přístupu ke službám ITS (otevřená palubní platforma) prostřednictvím **přístupu k datům a zdrojům ve vozidle**. Tato oblast byla předmětem několika přípravných studií²¹ a intenzivních diskusí mezi zúčastněnými stranami během první fáze platformy C-ITS²². Ve svém sdělení [COM(2018)283 final]²³ *Na cestě k automatizované mobilitě: Strategie EU pro mobilitu budoucnosti* zveřejněném dne 17. května 2018 Komise oznámila, že zváží, zda je potřeba vytvořit specifikace podle směrnice o ITS pro přístup k (osobním a/nebo neosobním) údajům o vozidlech pro potřeby orgánů veřejné správy, zejména řízení provozu²⁴. Tato práce by měla rovněž využít vstup nové skupiny odborníků Komise pro sdílení údajů mezi podniky a vládou²⁵.

To bylo potvrzeno v aktualizovaném pracovním programu směrnice o ITS přijatém dne 11. prosince 2018, který uvádí také další činnosti na období 2018–2022. Tyto mohou vést k novým aktům v přenesené pravomoci podle směrnice o ITS a zahrnují:

¹⁸ Zpráva o těchto dvou fázích je dostupná na https://ec.europa.eu/transport/themes/its/c-its_cs

¹⁹ <https://www.c-roads.eu>

²⁰ https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/2019-03-13-c-its_cs

²¹ Zejména <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-05-access-to-in-vehicle-data-and-resources.pdf>, TRL, květen 2017.

²² Viz odstavec 8. Zpráva pracovní skupiny 6 platformy C-ITS: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/its/doc/c-its-platform-final-report-january-2016.pdf>

²³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52018DC0283>

²⁴ Ve sdělení Komise oznámila také doporučení týkající se rámce pro správu údajů umožňujícího sdílení údajů a případné zvážení další možnosti rámce pro sdílení údajů o vozidlech, které umožní spravedlivou hospodářskou soutěž při poskytování služeb.

²⁵ <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/commission-appoints-expert-group-business-government-data-sharing>

- možné geografické rozšíření stávajících specifikací pro dopravní informační služby v reálném čase platných pro celou EU, včetně dalších případných typů dat (např. omezení přístupu do měst, místa dobíjení/tankování),
- možné rozšíření služby eCall na další kategorie vozidel (jako jsou těžká nákladní vozidla, autobusy a autokary, motorová dvoukolová vozidla a zemědělské traktory),
- interoperabilní multimodální platby/lístky, a
- návaznost služeb v oblasti řízení provozu a nákladní dopravy.

Jak je uvedeno v aktualizovaném pracovním programu, tyto činnosti začnou mapováním s odborníky z členských států, aby se dále vyjasnil rozsah činností.

2.3 Návrhy týkající se zavádění

2.3.1 *Interoperabilní služba eCall v celé Evropské unii (prioritní akce d)*

Nyní existuje právní rámec zajišťující zavádění interoperabilní služby eCall v celé EU.

Rozhodnutí č. 585/2014/EU²⁶ přijaté dne 3. června 2014 stanovilo povinné zavádění, nejpozději do 1. října 2017, nezbytné infrastruktury center tísňového volání pro příjem a vyřizování hovorů eCall prostřednictvím linky 112 v celé EU v souladu se specifikacemi stanovenými v nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 305/2013. Podle nejnovějších informací získaných od členských států je toto zavádění dokončeno s výjimkou jednoho problému (nedostatečné zavedení v malém regionu).

Nařízení (EU) 2015/758²⁷ stanoví obecné požadavky na ES schválení typu vozidla, pokud jde o palubní systémy eCall využívající linku tísňového volání 112, a také schválení typu palubních systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků eCall využívajících linku tísňového volání 112. Od 31. března 2018 stanoví povinné vybavení palubního systému eCall linky tísňového volání 112 na všech nových typech vozidel M1 (osobní automobily) a N1 (lehká užitková vozidla). Rovněž uznává právo vlastníka vozidla používat palubní systém TPS eCall poskytující podobnou službu navíc k palubnímu systému eCall linky tísňového volání 112. V souvislosti s hodnoticí zprávou, která má být předložena do 31. března 2021, se Komise zaměří na to, zda by se měla působnost tohoto nařízení rozšířit na další kategorie vozidel, jako jsou těžká nákladní vozidla, autobusy a autokary, dvoukolová motorová vozidla a zemědělské traktory. Toto nařízení bylo doplněno prováděcím nařízením Komise (EU) 2017/78²⁸ a nařízením v přenesené pravomoci Komise (EU) 2017/79²⁹, které dále podrobně popisují správní ustanovení a technické požadavky.

2.3.2 *Jiné akce*

Podle analýzy zpráv členských států byla většina členských států velmi aktivní při zavádění prvních přijatých specifikací [prioritní akce c), e) a b)] zejména díky

²⁶ Úř. věst. L 164, 3.6.2014, s. 6.

²⁷ Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 77.

²⁸ Úř. věst. L 12, 17.1.2017, s. 26.

²⁹ Úř. věst. L 12, 17.1.2017, s. 44.

finanční podpoře EU prostřednictvím Transevropské dopravní sítě (TEN-T) a Nástroje pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility, CEF).

Pokud jde o specifikace týkající se prioritních akcí uvedených v čl. 3 písm. b) a c) směrnice o ITS³⁰, 17 členských států a Norsko uvedlo, že si zřídilo svůj vnitrostátní přístupový bod (NAP), zatímco dalších 5 tak hodlá brzy učinit. Zavádění NAP pro specifikace e) je omezenější (13 členských států vytvořilo NAP a/nebo přispělo k evropskému přístupovému bodu), protože několik členských států se domnívá, že specifikace se na jejich území nepoužijí z důvodu neexistence informační služby pro bezpečná a chráněná parkovací místa. Vzhledem k tomuto pozitivnímu vývoji se zdá být vhodné nadále podporovat současné úsilí členských států tímto způsobem zejména také s přihlédnutím k tomu, že tyto specifikace se více než samotné služby týkají především poskytovatelů služeb, tj. dostupnosti údajů. Podobné zdůvodnění lze uplatnit na specifikace a), jejichž zavádění je stále v počátcích.

Kromě přístupu k datům je zde otázka dostupnosti (tj. samotné existence informací v digitálním formátu), zejména u velmi důležitých typů dat odpovídajících pravidlům pro využívání infrastruktury, jako jsou dopravní předpisy, které jsou zásadní pro služby, jako je inteligentní asistent rychlosti (ISA) nebo automatizované řízení, pro celou silniční dopravní síť. Tento problém by měl být prostudován, aby bylo možné posoudit, zda je třeba dalších opatření.

2.4 Normy

Prioritní oblasti směrnice o ITS byly předmětem několika normalizačních činností.

Byly přijaty normy pro službu eCall zmiňované v nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 305/2013. V roce 2015 byla dokončena menší revize těchto norem za účelem integrace výsledků pilotních projektů HeERO³¹. Norma CEN/TS 16454 o zkoušení shody služby eCall byla dokončena a zveřejněna v roce 2015.

CEN a/nebo ETSI zahájilo několik nových pracovních položek souvisejících se službou eCall, které využívají podpory EU, a byly schváleny jako nové normy nebo technické specifikace, zejména služba eCall prostřednictvím stanice ITS, několik technických specifikací rozšiřujících službu eCall na další kategorie vozidel (těžká nákladní vozidla a jiná užitková vozidla, autokary a autobusy, zemědělská/lesnická vozidla, dvoukolová motorová vozidla) a vysokoúrovňové aplikační protokoly eCall High Level Application Protocol (HLAP) využívající síť s přepínáním paketů IMS.

Dosud nebyly vyřešeny další potřeby, jako jsou fyzické a provozní požadavky pro následný trh palubních zařízení a pokyny pro certifikaci (na následném trhu) služby eCall.

V rámci normalizačního pověření M/453, CEN (TC 278 WG16) a Evropský institut pro normalizaci v telekomunikacích ETSI (TC ITS), jakož i další normalizační organizace, poskytly normy relevantní pro kooperativní ITS. Standardizační práce v oblasti ITS staví také na spolupráci mezi EU, USA a dalšími partnery, kteří pracují na celosvětové harmonizaci norem ITS. Tato spolupráce urychluje vymezení norem a vede k rychlejšímu zavedení ITS.

³⁰ Specifikace vztahující se k různým bodům článku 3 směrnice budou dále ve zkratce označovány jako „specifikace a)“, „specifikace b)“ atd.

³¹ www.heero-pilot.eu

Rovněž byl vyvinut a zveřejněn standard DATEX II pro výměnu dopravních informací (v reálném čase) o ITS, zatímco technická specifikace CEN (CEN/TS 17268) pro výměnu (statických) prostorových dat ITS byla dokončena v roce 2018 v souladu s projektem TN-ITS³². Tyto činnosti jsou nezbytné pro lepší výměnu údajů o silniční dopravě ITS a pro údaje požadované pro digitální mapy.

V únoru 2016 zahájila Komise normalizační pověření M/546, v němž žádá, aby evropské normalizační organizace navrhly nové evropské normy a produkty evropské normalizace na podporu provádění článku 8 směrnice o ITS pro multimodální informace, řízení provozu a logistiky městské dopravy v městské doméně ITS. Dokončení se očekává v roce 2021.

V rámci působnosti směrnice o ITS byly zjištěny další potřeby normalizace a byly přidány do ročních aktualizací průběžného plánu Komise pro standardizaci ICT³³ s ohledem na možné budoucí normalizační činnosti. Patří mezi ně otevřená architektura palubní platformy, bezpečná integrace a provoz přenosných zařízení a analýza nedostatků s ohledem na širokou škálu služeb pro kooperativní, připojenou a automatizovanou mobilitu (CCAM).

2.5 Nezávazná opatření

2.5.1 Pokyny pro podávání zpráv členskými státy

S ohledem na získané zkušenosti byla na základě analýzy prvních zpráv členských států o pokroku ITS (2014) ve spolupráci s jejich odborníky vypracována společná struktura pro podávání zpráv a seznam klíčových ukazatelů výkonnosti (KPI) a členskými státy bylo navrženo, aby je ve svých zprávách o pokroku za rok 2017 začaly na dobrovolném základě používat. Tyto pokyny doplňují pokyny pro podávání zpráv členskými státy podle směrnice o ITS³⁴ přijaté dne 13. července 2011. Podrobné informace o využívání této struktury a KPI lze nalézt v pracovním dokumentu útvarů Komise o analýze zpráv členských států o pokroku za rok 2014 a 2017).

2.5.2 Pokyny pro městské ITS

Jak bylo uvedeno v první zprávě o pokroku, pokyny pro městské ITS připravené jako součást akčního plánu ITS poskytly vstup pro pracovní dokument útvarů Komise o mobilizaci inteligentních dopravních systémů pro města EU³⁵. To bylo součástí balíčku městské mobility EU ze dne 17. prosince 2013³⁶. Komise provede hodnocení tohoto balíčku v roce 2019.

2.6 Pravidla pro ochranu soukromí, bezpečnost a opakované použití informací

Jak bylo oznámeno v roce 2014, ustanovení týkající se soukromí, ochrany údajů, bezpečnosti a opětovného použití informací byla náležitě zahrnuta do specifikací, což objasňuje, že musí být dodržovány právní předpisy o ochraně soukromí a údajů.

³² <https://tn-its.eu/>

³³ http://ec.europa.eu/growth/industry/policy/ict-standardisation_cs

³⁴ Úř. věst. L 193, 23.7.2011, s. 48.

³⁵ [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/doc/ump/swd\(2013\)527-communication.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf)

³⁶ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_cs.htm

Stejně tak byl evropský inspektor ochrany údajů systematicky zván na schůzky odborníků a jeho stanovisko bylo náležitě zohledněno.

Ochrana osobních údajů byla při přípravě specifikací C-ITS důležitým hlediskem, protože několik služeb C-ITS závisí na přenosu osobních údajů. Bylo objasněno, že specifikace pro C-ITS nemohou být právním základem pro zákonné zpracování údajů. Bez ohledu na to specifikace C-ITS stanovují požadavky na pseudonymizaci zpráv a také úvahy v bodech odůvodnění, které podporují ochranu osobních údajů.

Dalším důležitým aspektem specifikací C-ITS je bezpečnost komunikace. U řady služeb C-ITS je nezbytné zajistit autenticitu a integritu zpráv C-ITS, které obsahují informace o poloze, rychlosti, směru apod. Proto je prostřednictvím těchto specifikací vytvořen jeden společný evropský model důvěry C-ITS pro všechny stanice C-ITS bez ohledu na použité komunikační technologie.

2.7 Pravidla týkající se odpovědnosti

Jak bylo hlášeno v roce 2014, ustanovení týkající se odpovědnosti byla zahrnuta do příslušných specifikací v souladu s článkem 11 směrnice o ITS.

Odpovědnost je také důležitým prvkem C-ITS, při přípravě specifikací byla náležitě zohledněna referenční ustanovení pro harmonizační právní předpisy Společenství pro výrobky uvedené v příloze I rozhodnutí č. 768/2008/ES³⁷. Nejedná se výhradně o odpovědnost, ale o podrobnosti o povinnostech výrobců stanic C-ITS.

2.8 Podávání zpráv členskými státy

2.8.1 Zpráva o vnitrostátních činnostech a projektech týkajících se prioritních oblastí

Podle čl. 17 odst. 3 směrnice o ITS byly členské státy povinny předložit Komisi do 27. srpna 2014 a do 27. srpna 2017 zprávy o svých vnitrostátních činnostech a projektech týkajících se prioritních oblastí uvedených v článku 2 směrnice o ITS.

Tyto zprávy z roku 2014 a 2017 byly analyzovány v pracovním dokumentu útvarů Komise „Analýzy zpráv členských států“, který je připojen k této zprávě.

2.8.2. Hlavní poznatky – současné trendy

Většina členských států se aktivně věnuje práci v prioritní oblasti I (optimální využití dat o silniční síti, dopravním provozu a cestování), včetně projektů financovaných EU, do nichž je zapojeno mnoho členských států (například Crocodile 2). Mnoho zemí také uvedlo, že vyvíjejí vnitrostátní plánovače cest a zlepšují infrastrukturu sběru dat a proměnné dopravní značky. Soukromý sektor však zpočátku projevil nevelkou ochotu spolupracovat na přístupu k údajům týkajícím se bezpečnosti silničního provozu³⁸ (specifikace c)).

Členské státy rovněž vyvinuly širokou škálu činností v prioritní oblasti II (návaznost služeb ITS v oblasti řízení provozu a nákladní dopravy). Patří sem zlepšení systémů

³⁷ Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 768/2008/ES ze dne 9. července 2008 o společném rámci pro uvádění výrobků na trh.

³⁸ Pokud jde o údaje generované vozidly, několik členských států iniciovalo v roce 2017 pracovní skupinu pro údaje, do níž se zapojilo několik veřejných a soukromých zúčastněných stran. Dne 3. června 2019 bylo podepsáno Memorandum o porozumění, jehož cílem je vypracovat potvrzení konceptu pro sdílení dat vytvořených vozidly v oblasti bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích. <https://www.roundtable-dtf.eu/data-task-force/>

řízení provozu a pokračující přeshraniční zavádění služeb řízení provozu, efektivnější propojení silniční a železniční dopravy, vývoj multimodálních chytrých/elektronických jízdenek pro veřejnou dopravu nebo vývoj inovativních nástrojů a online systémů pro řízení silniční nákladní dopravy. Téměř všechny členské státy byly v tomto ohledu zapojeny do jednoho nebo více projektů financovaných EU, jako jsou NEXT-ITS 2, Ursa Major 2, MedTIS2 nebo Arc Atlantique 2.

Kromě zavedení infrastruktury služby eCall a zavedení specifikací e) o bezpečných a chráněných parkovacích místech pro nákladní vozidla, což bylo podporováno také projekty financovanými z Nástroje pro propojení Evropy (CEF), bylo ohlášeno méně aktivit pro prioritní oblast III (bezpečnost a zabezpečení silničního provozu ITS). Některé klíčové rozsáhlé projekty ITS financované EU spolu s CEF (jako je Ursa Major 2 nebo NEXT-ITS 2) se alespoň částečně týkají prioritní oblasti III, protože jejich cílem je zejména zlepšit bezpečnost osobní a nákladní dopravy. Je třeba také poznamenat, že mnoho projektů spolupráce ITS uvedených v prioritní oblasti IV se silně zaměřuje na bezpečnost.

V prioritní oblasti IV bylo hlášeno mnoho nových činností zaměřených zejména na kooperativní ITS, které tuto oblast více sladily s ostatními prioritními oblastmi v mnoha členských státech. Projekty financované z Nástroje pro propojení Evropy, jako je platforma C-Roads (a související vnitrostátní projekty C-Roads), InterCor a NordicWay spojily mnoho členských států a pomohly vybudovat přeshraniční interoperabilitu a normy.

Jak již bylo zdůrazněno ve zprávě za rok 2014, interoperabilita a kontinuita služeb byla podpořena specifikacemi EU přijatými podle směrnice o ITS.

Mnoho členských států také vytvořilo národní přístupové body (NAP) týkající se různých specifikací směrnice o ITS. Následující tabulka ukazuje úroveň zavedení NAP v době vzniku této zprávy. Červená barva upozorňuje na nedostatek informací a/nebo nedostatečné zavedení NAP v několika členských státech. Aktuální a podrobný seznam národních přístupových bodů je dostupný také na webových stránkách Komise³⁹.

Barevný kód pro vnitrostátní přístupové body

	Stávající
	Probíhající práce
	Žádné informace
	Netýká se

Země	Vnitrostátní přístupový bod MMTIS	Vnitrostátní přístupový bod RTTI	Vnitrostátní přístupový bod SRTI	Vnitrostátní přístupový bod SSTP	Přístupový bod SSTP EU
	Nařízení v přenesené pravomoci 1926/2017	Nařízení v přenesené pravomoci 962/2015	Nařízení v přenesené pravomoci 886/2013	Nařízení v přenesené pravomoci 885/2013	Nařízení v přenesené pravomoci 885/2013
	(akce „a“)	(akce „b“)	(akce „c“)	(akce „e“)	(statické údaje – akce „e“)
Rakousko					
Belgie					
Bulharsko					
Chorvatsko					
Kypr					
Česká republika					
Dánsko					
Estonsko					
Finsko					
Francie					
Německo					
Řecko					
Maďarsko					
Irsko					
Itálie					
Lotyšsko					
Litva					
Lucembursko					
Malta					
Nizozemsko					
Norsko					
Polsko					
Portugalsko					
Rumunsko					
Slovensko					
Slovinsko					
Španělsko					
Švédsko					
Velká Británie					

Mnoho členských států také spolupracovalo na společných nástrojích souvisejících s přístupností dat a poskytováním služeb (např. profily DATEX II, specifikace TN-ITS, katalog metadat, rámec kvality, šablony vlastního prohlášení atd.) prostřednictvím projektů financovaných z Nástroje pro propojení Evropy / podpůrných akcí programu nebo na dobrovolném základě. Tato spolupráce by měla být podporována a rozšířena s cílem podpořit harmonizaci digitální infrastruktury ITS, jejíž páteř je tvořena všemi národními přístupovými body.

Byly také hlášeny nové druhy činností, jako je používání dronů ke sledování provozu, a mnoho členských států oznámilo činnosti týkající se autonomních vozidel / autonomního řízení. Tato nová témata ITS si zaslouží trvalou pozornost, zejména s ohledem na možnou revizi směrnice o ITS.

2.9 Evropská poradní skupina pro ITS

Jak již bylo uvedeno v roce 2014, Komise systematicky požádala členy evropské poradní skupiny pro ITS o písemná stanoviska k obchodním a technickým aspektům návrhu specifikací. Skupina poskytla cenné připomínky, které pomohly k vypracování konečné verze specifikací. V období od března 2012 do září 2018 se konalo deset schůzek, včetně setkání „Přátel ITS“, které umožnily integrovanější diskusi mezi Komisí, členskými státy, průmyslem a dalšími zúčastněnými stranami.

3. ÚČINNOST A PŘIMĚŘENOST SMĚRNICE 2010/40/EU A PŘENESENÍ PRÁVOMOCÍ

3.1 Nezbytnost a přiměřenost

Rozsáhlé hodnocení účinnosti, výkonnosti, důležitosti, soudržnosti a přidané hodnoty EU s ohledem na směrnici 2010/40/EU lze nalézt v pracovním dokumentu útvarů Komise o hodnocení směrnice o ITS, který je přiložen k této zprávě.

3.2 Výkon přenesené pravomoci

Politická podpora

Zpráva za rok 2014 zdůraznila rozdíl mezi stanovisky vyjádřenými vnitrostátními odborníky během práce na specifikacích služby eCall a postoji členských států během politické kontroly prováděné Radou. Následně přijaté specifikace pro prioritní akce byly z tohoto hlediska plynulejší, s obecnou dohodou na úrovni Rady a Parlamentu. To mohlo usnadnit pětileté prodloužení pravomoci svěřené Komisi k přijímání aktů v přenesené pravomoci a dialog s členskými státy o vývoji aktualizovaného pracovního programu. Naopak v červenci 2019 Rada zamítla nařízení v přenesené pravomoci, kterým se doplňuje směrnice o ITS s ohledem na zavádění a provozování C-ITS, které Komise přijala dne 13. března 2019 po rozsáhlé a hodnotné práci s odborníky z členských států.

Zpochybňování rozsahu přenesení pravomoci

Dne 18. prosince 2013 jeden členský stát napadl u Tribunálu dvě nařízení v přenesené pravomoci, tj. nařízení (EU) č. 885/2013 (informační služby pro parkování nákladních vozidel) a nařízení (EU) č. 886/2013 (poskytování minimálních univerzálních informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu). Požádal o zrušení těchto dvou nařízení v přenesené pravomoci s tím, že překračují meze přenesené pravomoci podle směrnice 2010/40/EU, a proto porušují článek 290 SFEU, jelikož akty v přenesené pravomoci zavádějí povinnosti, které musí splňovat všechny členské státy, na rozdíl od cíle směrnice o ITS.

Tribunál tuto žalobu v říjnu 2015 zamítl⁴⁰ a uvedl, že Komise při přijímání těchto aktů v přenesené pravomoci svou pravomoc nepřekročila. Potvrdil také postoj Komise, pokud jde o kontrolní orgán příslušný k posuzování souladu, který byl zřízen jedním z aktů v přenesené pravomoci.

Členský stát podal proti tomuto rozsudku odvolání a v podstatě tvrdí, že:

⁴⁰

Rozsudek Tribunálu ze dne 8. října 2015 ve věcech T-659/13 a T-660/13, Česká republika v. Komise, EU:T:2015:771.

1. Tribunál nesprávně rozhodl, že napadená nařízení od členských států nevyžadují, aby na svém území zavedly aplikace a služby ITS;
2. Tribunál vyložil přenesení pravomoci v článku 7 směrnice 2010/40/EU nesprávně tak, že Komisi zmocňuje, aby po členských státech vyžadovala zřízení kontrolního orgánu; a
3. Tribunál se mylně domníval, že kontrolní orgán není podstatným prvkem dotčené věci a že může být předmětem přenesení pravomoci.

Dne 26. července 2017 Soudní dvůr zamítl odvolání jako neopodstatněné⁴¹, čímž potvrdil rozsudek Tribunálu a stanovisko Komise.

Soudní dvůr tak rozhodl, že zřízení kontrolního orgánu není „podstatným prvkem“ dotčené věci, a proto může být předmětem přenesení pravomoci.

3.3 Postup navazující na přijetí specifikací

Jak již bylo uvedeno ve zprávě za rok 2014, pomoc při provádění specifikací byla poskytována prostřednictvím Nástroje pro propojení Evropy (projekty jako I_HeERO, Crocodile 2 nebo C-Roads a akce na podporu programů, jako jsou TN-ITS GO⁴², DATEX II, MMTIS⁴³) a financování z programu Horizont 2020 a řadou iniciativ a platforem zúčastněných stran (EeIP⁴⁴, TISA⁴⁵, EU-EIP⁴⁶, TN-ITS atd.).

Za účelem strukturování provádění specifikací v členských státech uspořádala Komise také několik následných setkání odborníků⁴⁷ a workshopy za účelem projednání otázek zavádění všech specifikací a), b), c), d) a e), zejména otázky související se zřízením NAP.

Jak je uvedeno v oddíle 2.8.2, mnoho členských států dobrovolně a/nebo v rámci projektů financovaných EU spolupracovalo na různých nástrojích potřebných k provádění specifikací, zejména pokud jde o požadavky na kvalitu, metadata, profilování norem atd.

Tato práce byla nezbytná k doplnění specifikací o provozní prvky a někdy byla zahájena malým počtem členských států, bez formalizovaného rámce. Při této činnosti by zcela jistě pomohla lepší koordinace zahrnující všechny členské státy a všechny specifikace, aby se odvedená práce dala co nejlépe využít k harmonizaci digitální infrastruktury ITS.

4. VYNALOŽENÉ A POTŘEBNÉ FINANČNÍ PROSTŘEDKY

Ve srovnání se zprávou z roku 2014 je k dispozici více informací o vynaložených a potřebných finančních zdrojích, protože byly vyřešeny všechny prioritní akce a významně pokročilo zavádění služeb a infrastruktury NAP. Je třeba poznamenat, že náklady spojené s prováděním specifikací je velmi obtížné oddělit od obecných

⁴¹ Rozsudek Soudního dvora ze dne 26. července 2017 ve věci C-696/15, Česká republika v. Komise, ECLI:EU:C:2017:595.

⁴² <https://tn-its.eu/tn-its-go>

⁴³ Multimodální informační služby o cestování – granty byly přiděleny 17 členským státům.

⁴⁴ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2481>

⁴⁵ <http://tisa.org/>

⁴⁶ <https://eip.its-platform.eu/>

⁴⁷ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941>

nákladů na zavádění a provoz služeb ITS a samotných fyzických infrastruktur ITS, které se mohou ukázat jako mnohem vyšší.

Náklady spojené s prováděním směrnice o ITS jsou podrobně popsány v „Podpůrné studii pro následné hodnocení směrnice o ITS 2010/40/EU“ (Ricardo-TEPR, červenec 2018) a dále projednány v pracovním dokumentu útvarů Komise o hodnocení směrnice o ITS, který je připojen k této zprávě.

Kromě nákladů na provedení, které hradí členské státy, a nákladů pro Komisi a členské státy, které vyplývají ze schůzí Evropského výboru pro ITS (25 schůzí do konce roku 2018), Evropské poradní skupiny (10 schůzí), skupiny odborníků členských států (58 schůzí k přípravě specifikací nebo následných schůzek) a platformy C-ITS (8 plenárních schůzí a zhruba 160 schůzí pracovních skupin), lze náklady spojené s prováděním směrnice shrnout takto:

- **Vytvoření a provoz národních přístupových bodů (NAP):** průměrné náklady na zřízení NAP se na základě vstupu 30 % členských států pohybují od 249 000 EUR pro specifikace b) do 352 000 EUR pro specifikace c). Průměrné roční provozní náklady se pohybují od 29 000 EUR pro specifikace c) do 46 000 EUR pro specifikace b). Pokud jde o specifikace a), údaje poskytly pouze tři členské státy, přičemž průměrné zřizovací náklady činí 195 000 EUR a roční provozní náklady 22 000 EUR. Tyto náklady jsou pouze průměrné a jednotlivé hodnoty se pro každý členský stát značně liší, zejména v závislosti na způsobu provádění, které členský stát zvolil (opakované použití stávajících přístupových bodů, společných přístupových bodů pro několik specifikací atd.), v závislosti na zvolených technických řešeních (např. datový sklad, tržiště, úložiště) a skutečnosti, zda byla či nebyla zahrnuta dynamická data.
- **Vznik norem:** Komise v letech 2011 až 2017 vyčlenila částku 2,8 milionu EUR na vypracování norem pro službu eCall a dvou mandátů M/453 (C-ITS) a M/546 (městské ITS). Další finanční prostředky byly přiděleny na normy týkající se specifikací (např. technické specifikace pro výměnu prostorových dat ITS) a na profilování norem prostřednictvím projektů CEF nebo akcí na podporu programu. Práce na normalizaci budou pokračovat, zejména v rámci průběžného plánu Komise pro normalizaci ICT.
- **Akce na podporu programu financované z Nástroje pro propojení Evropy:** na podporu provádění specifikací bylo zahájeno několik projektů CEF PSA v celkové výši 15,5 milionu EUR. Zahrnují postupy a normy pro výměnu dat (TN-ITS GO pro prostorová data ITS, DATEX II pro provozní data, NeTeX pro veřejnou dopravu, MMTIS) a bezpečnostní architekturu pro C-ITS, což mnoha členským státům umožňuje vyvinout společné prováděcí nástroje.
- Pokud jde o službu **eCall**, bylo kromě předchozích pilotních projektů před zavedením investováno 39 milionů EUR do dvou projektů financovaných z Nástroje pro propojení Evropy (z čehož 18,7 milionu EUR byly prostředky EU), do nichž bylo zapojeno 18 členských států. Tyto náklady jdou nad rámec vytváření nebo modernizace infrastruktury PSAP nezbytné pro přijímání a manipulaci se službou eCall a zahrnují také výhledové činnosti spojené například s rozšířením o další typy vozidel.

Další náklady zahrnují konzultační studie pro Komisi (2,1 milionu EUR na období 2010–2017), organizace akcí týkajících se ITS (1,6 milionu EUR na období 2010–2017) a náklady na monitorování a prosazování pro Komisi a členské státy.

Jak bylo uvedeno v „Podpůrné studii pro následné hodnocení směrnice o ITS 2010/40/EU“ (Ricardo-TEPR, červenec 2018), investice do výzkumu a vývoje (FP7 a Horizont 2020) a zavádění (TEN-T a Nástroj pro propojení Evropy, ESIF) jsou mnohem vyšší než tyto náklady na zavádění v poměru přibližně 100 ku 1. Vzhledem k tomu, že jedním z hlavních cílů specifikací vypracovaných podle směrnice o ITS je usnadnit a harmonizovat přístup k datům, která mají být opětovně použita k rozvoji služeb ITS, náklady spojené s prováděním směrnice se zdají být přiměřené, stejně jako náklady spojené s harmonizovaným poskytováním služeb, např. pro eCall a C-ITS. Otázka poměru mezi náklady a přínosy je podrobněji probrána v pracovním dokumentu útvarů Komise o hodnocení směrnice o ITS, který je připojen k této zprávě.

5. ZÁVĚR

Bylo plně řešeno šest prioritních akcí směrnice o ITS. Byly zahájeny nové činnosti podle směrnice o ITS, oprávnění přijímat akty v přenesené pravomoci bylo prodlouženo a práce se v nadcházejících letech budou řídit aktualizovaným pracovním programem směrnice o ITS, který byl přijat dne 11. prosince 2018.

Většina členských států aktivně provádí specifikace, o něž se opírá zavádění služeb ITS. Body NAP byly nebo jsou zřizovány spolu se souběžným vývojem operačních nástrojů podporujících přístupnost dat ITS. Při práci by jistě pomohla lepší koordinace zahrnující všechny členské státy a všechny specifikace, aby veškerá snaha mohla směřovat k harmonizaci digitální infrastruktury ITS v celé EU.

Jak je uvedeno ve zprávách členských států o provádění směrnice, objevují se v oblasti ITS nová témata a výzvy, jako je propojená a automatizovaná mobilita a Mobilita jako služba (MaaS). Vzhledem k tomuto vývoji může otázka dostupnosti dat v celé silniční dopravní síti nabývat na významu, zejména u klíčových typů dat odpovídajících pravidlům pro využívání fyzické infrastruktury. Tato problematika by měla být předmětem dalšího studia, aby bylo možné posoudit, zda jsou potřeba další opatření.

S ohledem na závěry hodnocení směrnice o ITS by její případná revize v budoucnu měla v rámci komplexního přístupu pamatovat na všechny tyto aspekty.