

SK

SK

SK



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 16.12.2008
KOM(2008) 886 v konečnom znení

OZNÁMENIE KOMISIE

Akčný plán zavádzania inteligentných dopravných systémov v Európe

OZNÁMENIE KOMISIE

Akčný plán zavádzania inteligentných dopravných systémov v Európe

1. ÚVOD

Obnovená lisabonská agenda pre rast a zamestnanosť¹ sa zameriava na dosiahnutie intenzívnejšieho a trvalejšieho rastu a na vytvorenie väčšieho počtu lepších pracovných miest. V preskúmaní bielej knihy² v polovici trvania z roku 2001 sa okrem toho zdôrazňuje kľúčová úloha inovácie pri zabezpečení udržateľnej, efektívnej a konkurencieschopnej mobility v Európe.

Na základe týchto skutočností treba prekonať niekoľko najväčších problémov, aby európsky dopravný systém mohol v plnej miere zohrávať svoju úlohu pri uspokojovaní potrieb mobility európskeho hospodárstva a spoločnosti:

- preťaženie cestnej dopravy podľa odhadov postihuje 10 % cestnej siete a ročné náklady predstavujú 0,9 – 1,5 % HDP³ v EÚ.
- 72 % všetkých dopravných emisií CO₂, ktoré sa zvýšili o 32 % (1990-2005),⁴ vzniká v cestnej doprave.
- Zatiaľ čo počet smrteľných obetí nehôd na cestách klesá (-24 % od roku 2000 v EÚ-27), ich počet (42 953 smrteľných nehôd v roku 2006) stále o 6 000 prípadov prevyšuje plánovaný cieľ, t. j. znížiť počet smrteľných obetí nehôd v období rokov 2001 – 2010 o 50 %⁵.

Tieto problémy sú ešte naliehavejšie pri prognózovanom tempe rastu o 50 % v nákladnej doprave a o 35 % v osobnej doprave v období rokov 2000 až 2020⁶.

Z týchto výziev vyplývajú pre dopravu a cestovanie hlavné politické ciele, a to aby sa stali:

- ekologickejšími;
- efektívnejšími, a to aj z hľadiska energetickej účinnosti⁷;
- bezpečnejšími a lepšie chránenými.

¹ KOM(2005) 24.

² KOM(2006) 314.

³ CEMT/ITF(2007): Preťaženie – globálny problém: rozsah a perspektívy preťaženia vo vnútrozemskej, námornej a leteckej doprave.

⁴ GR TREN(2008): Energetika a doprava EÚ v číslach, 2007/08.

⁵ Pozri poznámku pod čiarou č. 4.

⁶ Pozri poznámku pod čiarou č. 2.

⁷ KOM(2006) 545.

Je však jasné, že konvenčné prístupy, ako napríklad vývoj novej infraštruktúry, neprinesú potrebné výsledky v lehotách požadovaných v súvislosti s rozsahom týchto výziev. Inovatívne riešenia sú zjavne potrebné, ak máme dosiahnuť rýchly pokrok vyžadovaný týmito naliehavými problémami. Je najvyšší čas, aby inteligentné dopravné systémy začali zohrávať svoju úlohu pri dosahovaní konkrétnych výsledkov.

2. INTELIGENTNÉ DOPRAVNÉ SYSTÉMY

„Inteligentné dopravné systémy“ znamenajú uplatňovanie informačných a komunikačných technológií (ICT) v doprave. Tieto aplikácie sa rozvíjajú pre rôzne druhy dopravy a ich vzájomné pôsobenie (vrátane styčných bodov s inými druhmi dopravy).

V leteckej doprave sa systém SESAR⁸ stane rámcom na implementáciu novej generácie manažmentu letovej prevádzky. Na vnútrozemských vodných cestách sa zavádzajú riečne informačné služby (RIS) zamerané na riadenie využívania vodných ciest a prepravu nákladov. V železničnej sieti sa postupne zavádza Európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS) a telematické aplikácie pre nákladnú dopravu (TAF-TSI). V lodnej doprave sa zavádza „bezpečná námorná sieť“ (SafeSeaNet) a Monitorovacie a informačné systémy lodnej dopravy (VTMIS) a postupuje sa smerom k automatickému identifikačnému systému (AIS) a k systémom identifikácie a sledovania na veľkú vzdialenosť (LRIT). Príklady aplikácií inteligentných dopravných systémov v cestnej doprave zahŕňajú riadenie a kontrolné systémy mestskej a diaľničnej premávky, elektronický výber mýta a navigáciu trasy. Doteraz však neexistoval nijaký podobný koherentný európsky rámec na prepojenie cestnej dopravy s inými druhmi dopravy.

3. ROZSAH PÔSOBNOSTI

Cieľom tohto akčného plánu je urýchliť a koordinovať zavádzanie inteligentných dopravných systémov (IDS) v cestnej doprave vrátane rozhraní s inými druhmi dopravy.

V akčnom pláne je uvedených šesť prioritných oblastí opatrení. Pre každú oblasť sa zaviedol súbor špecifických opatrení a jasný harmonogram. Plnenie opatrení a harmonogramu ustanovením rámca na definovanie postupov a špecifikácie bude vyžadovať zmobilizovanie členských štátov a ostatných zainteresovaných strán.

Tento akčný plán v konečnom dôsledku pomôže skombinovať zdroje a nástroje, ktoré sú k dispozícii na dodanie významnej pridanej hodnoty pre Európsku úniu.

⁸ SESAR: Výskumný program manažmentu letovej prevádzky v spoločnom európskom vzdušnom priestore.

4. PREČO JE PRE IDS POTREBNÝ EURÓPSKY PRÍSTUP?

IDS môžu prinášať zreteľné výhody z hľadiska efektívnosti dopravy, udržateľnosti a bezpečnosti a súčasne prispievať k cieľom vnútorného trhu a konkurencieschopnosti v rámci EÚ.

V Európe sa od 80-tych rokov minulého storočia v tejto oblasti uskutočnilo množstvo aktivít. Tieto aktivity sa už tradične sústreďujú, aj keď často nekoordinovaným a roztriešteným spôsobom, na špecifické oblasti, ako je čistá a energeticky účinná doprava, dopravné preťaženie na cestách, riadenie premávky, bezpečnosť na cestách, zabezpečenie komerčných dopravných operácií alebo mestská mobilita.

Napriek tomuto vývoju by sa niektoré otázky mali riešiť z európskej perspektívy, aby sa predišlo vytvoreniu nesúrodých aplikácií a služieb IDS: geografická kontinuita, interoperabilita služieb a systémov a normalizácia. Tým by sa mali uľahčiť pan-európske aplikácie, zabezpečiť presné a spoľahlivé údaje v reálnom čase a primerané pokrytie všetkých druhov cestovania.

4.1. Zabezpečovanie dopravy šetrnejšej k životnému prostrediu

Pri zabezpečovaní dopravy šetrnejšej k životnému prostrediu⁹ zohrávajú základnú úlohu aplikácie IDS.

Spôsob, ako ovplyvňovať požiadavky na prepravu, predstavuje diferencované spoplatňovanie vozidiel v systémoch elektronického výberu mýta za jazdenie na niektorých trasách.

Aplikácie IDS na plánovanie cesty, dynamická navigácia vo vozidle a podpora ekologickej jazdy takisto prispievajú k zmierneniu preťaženia, mobilite šetrnejšej k životnému prostrediu a k nižšej spotrebe energie.

„Zelené dopravné koridory“¹⁰ predstavujú iniciatívu EÚ na podporu koncepcie integrovanej nákladnej dopravy s druhmi dopravy, ktoré sa navzájom dopĺňajú s cieľom dosiahnuť alternatívy diaľkovej dopravy medzi logistickými centrami, ktoré sú šetrnejšie k životnému prostrediu. Pri dosahovaní tohto cieľa je podstatné spoliehať sa na modernú technológiu IDS.

4.2. Zlepšenie dopravnej účinnosti

Pri organizovaní dopravy tovaru v rámci Európskej únie i mimo nej sa produkcia a distribúcia tovaru spolieha na účinné a nákladovo efektívne multimodálne logistické reťazce, a to najmä v prípade požiadaviek „just-in-time“. Nástroje IDS predstavujú ústredný faktor pre riadenie takýchto logistických reťazcov hlavne pri bezpapierovom poskytovaní informácií pri riadení fyzického toku tovaru (eFreight).

⁹ KOM(2008) 433 — oznámenie o doprave šetrnejšej k životnému prostrediu.

¹⁰ KOM(2007) 607.

Na uľahčenie mobility sa teraz z verejných i súkromných zdrojov ponúkajú služby dopravných a cestovných informácií v reálnom čase (RTTI) stále častejšie v kombinácii so satelitnou navigáciou.

V mnohých častiach Európy sú už IDS oporou efektívneho riadenia medzimestskej a mestskej dopravy a podporujú výmenu druhu dopravných prostriedkov vo veľkých centrách a dopravných uzloch.

V dlhodobejšej perspektíve sa prejaví celkový potenciál spolupracujúcich systémov založených na komunikácii a výmene informácií medzi dvoma vozidlami (V2V), medzi vozidlom a infraštruktúrou (V2I) a medzi dvoma infraštruktúrami (I2I) a v prípade potreby aj GNSS¹¹ na určovanie polohy a času.

4.3. Zlepšovanie bezpečnosti na cestách

Pri výskume a počiatočnom zavádzaní sa ukázal veľký potenciál na zlepšovanie bezpečnosti na cestách s pomocou systémov na podporu riadenia, ako je elektronická kontrola stability (ESC), adaptívny tempomat (ACC), systém kontroly bočného odstupu vozidla (varovanie pri vybočení z pruhu a podpora pri zmene jazdného pruhu), systém varovania pri kolízii, núdzový brzdový systém a iné aplikácie, ako napríklad eCall (tiesňové volanie), systém dohľadu nad vodičom, „varovanie pri prekročení rýchlosti“ a „alcohol-lock“, t. j. znemožnenie naštartovania v prípade požitia alkoholu. Len elektronická kontrola stability (ESC) a eCall¹² by mohli pri úplnom zavedení zachrániť v EÚ až 6 500 životov ročne.

Mali by sa lepšie využívať najnovšie aktívne bezpečnostné systémy pokročilej podpory riadenia s dokázaným prínosom k bezpečnosti cestujúcich vo vozidle, ako aj k bezpečnosti ostatných účastníkov cestnej premávky (vrátane zraniteľných účastníkov cestnej premávky). Európske vyhlásenie o zásadách rozhrania človek stroj (HMI)¹³ by sa malo ďalej rozpracovať, aby sa umožnilo rozšírenie prenosných zariadení.

Navigačný systém a sledovací a kontrolný systém môžu pomôcť pri zabezpečení diaľkového monitorovania vozidiel a nákladu na trase, napr. pri preprave nebezpečného tovaru alebo živých zvierat. Pomocou týchto systémov je možné navigovať vodičov kamiónov na bezpečné parkoviská, pomáhať im pri dodržiavaní platných nariadení týkajúcich sa času jazdy a odpočinku a tieto systémy by mali podporovať novú generáciu digitálneho tachografu.

4.4. Pridaná hodnota EÚ pri zavádzaní IDS

Potenciál IDS sa môže realizovať iba vtedy, ak sa jeho zavádzanie v Európe zmení z obmedzeného a roztriešteného používania, ktoré možno pozorovať dnes, na využívanie v rámci celej EÚ. V tomto ohľade bude kľúčové odstránenie existujúcich bariér voči zavádzaniu IDS. EÚ má zohrávať jasnú úlohu pri vytváraní primeraných rámcových podmienok na urýchlené a koordinované zavádzanie IDS: politické

¹¹ Globálny satelitný navigačný systém.

¹² KOM(2007) 541.

¹³ K(2008) 1742.

priority, výber generických komponentov IDS, ktoré sa budú používať spoločne alebo opakovane, a dohoda o jasnom harmonograme.

Spoločné európske opatrenie môže priamo prispieť k:

- riešeniu zložitosti zavádzania IDS, do ktorého je zapojený veľký počet zainteresovaných strán a ktoré si vyžaduje synchronizáciu jednak geograficky, ako aj medzi rôznymi partnermi;
- podporovaniu moderných služieb mobility pre občanov pri prenikaní týchto služieb na trh pri súčasnom podporovaní alternatív verejnej dopravy popri využívaní súkromných vozidiel;
- umožneniu vytvárania úspor z rozsahu pre nákladovo efektívnejšie, rýchlejšie a menej rizikové zavádzanie IDS;
- urýchleniu súčasného tempa zavádzania IDS do cestnej dopravy a zabezpečeniu kontinuity služieb v rámci Spoločenstva;
- upevneniu vedúcej úlohy európskeho priemyselného odvetvia IDS na svetových trhoch posilňovaním dodávok inováčných výrobkov a služieb výrobcami vozidiel, prevádzkovateľom dopravy, dodávateľom logistických služieb a používateľom.

Na dosiahnutie týchto cieľov môže EÚ využiť niekoľko nástrojov: finančnú podporu, iniciatívy v oblasti normalizácie, legislatívne a nelegislatívne opatrenia.

5. KONZULTÁCIE

Tento akčný plán bol vypracovaný na základe vstupných informácií získaných rozsiahlou konzultáciou so zainteresovanými stranami. Pri zbere vstupných informácií sa používali štyri postupy: i) rozhovory so zainteresovanými stranami na vysokej úrovni zo súkromného i verejného sektora; ii) pracovné zasadnutia; iii) dotazník na internete; iv) cielené diskusie na existujúcich fórach so zainteresovanými stranami.

Počas rozhovorov sa určili niektoré základné potreby. Zavádzanie IDS by sa malo riadiť na politickej úrovni a mali by sa jasne určiť povinnosti vrátane úlohy verejno-súkromnej spolupráce. Pre koordináciu zainteresovaných strán je potrebná medziodvetvová skupina na vysokej úrovni. Väčšina konzultovaných zainteresovaných strán sa domnieva, že Európska únia by mala prevziať väčšiu zodpovednosť za ďalšie zavádzanie IDS.

Medzi prioritné otázky bolo zaradené riadenie premávky, zmiernenie dopravného preťaženia v koridoroch nákladnej dopravy a v mestách, podporovanie komodality, bezpečnostné systémy vozidiel, dopravné a cestovné informácie v reálnom čase a otvorená platforma vo vozidle na zapojenie aplikácií.

6. PRIORITNÉ OBLASTI PRE AKCIU A PRÍSLUŠNÉ OPATRENIA

V rámci šiestich prioritných oblastí sa navrhlo, že by sa malo stavať na vstupných informáciách od verejných a súkromných zainteresovaných strán a predpokladať, že aplikácie IDS, ktoré sa zavádzajú v krátkej alebo strednodobej lehote, by mali byť vyspelé, dostatočne interoperabilné a schopné pôsobiť ako katalyzátor v rámci Európy.

Akčný plán vychádza zo súboru súčasných iniciatív Európskej komisie, ako je Akčný plán logistiky nákladnej dopravy¹⁴, Akčný plán mestskej mobility¹⁵, zavedenie systému Galileo¹⁶, Balík opatrení v oblasti dopravy šetrnejšej k životnému prostrediu¹⁷, Iniciatíva i2010 zameraná na inteligentné vozidlá¹⁸, e-bezpečnosť¹⁹, 7. rámcový program v oblasti výskumu a technického rozvoja²⁰, eCall²¹, Európske technologické platformy²² a ich strategické výskumné programy a CARS 21²³.

Činnosti, ktoré sú tu opísané, neznamenajú opakovanie alebo zdvojenie existujúcej práce, ale skôr jej doplnenie, pričom maximalizujú synergie a zosúladeným spôsobom sa sústreďujú na nedoriešené prioritné otázky.

6.1. Akčná oblasť 1: Optimálne využívanie údajov o cestách, doprave a cestovaní

Mnoho moderných aplikácií IDS sa spolieha na presné informácie o charakteristikách cestnej siete, ako aj na platné dopravné predpisy (napríklad jednosmerné ulice a obmedzenia rýchlosti). Zatiaľ čo v minulosti tieto informácie poskytovali verejné orgány, súčasný trend sa zameriava na využívanie komerčných zdrojov. Keďže ide o bezpečnosť na cestách, je potrebné, aby sa tieto informácie overovali a sprístupňovali všetkým účastníkom za rovnakých podmienok s cieľom dosiahnuť bezpečné a systematické riadenie premávky. To sa týka najmä digitálneho mapovania a s ním súvisiacich procesov zberu údajov, overovania a včasnej aktualizácie.

Podobné úvahy sa týkajú aj poskytovania služieb dopravných a cestovných informácií v reálnom čase. Špecifické otázky zahŕňajú pojem „univerzálne dopravné správy“, t. j. druh správ, ktoré sa bezplatne poskytujú všetkým účastníkom cestnej premávky v rámci verejnej informačnej služby, zosúladenie informácií z rôznych zdrojov a potreba dodržiavať predpisy, ktoré ukladajú operácie riadenia siete.

Navrhujú sa tieto opatrenia:

	Opatrenie	Cieľový termín:
--	-----------	-----------------

¹⁴ KOM(2007) 607.

¹⁵ Má sa prijať v decembri 2008.

¹⁶ http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo

¹⁷ KOM(2008) 433.

¹⁸ KOM(2007) 541.

¹⁹ www.esafetysupport.org

²⁰ <http://cordis.europa.eu/fp7>

²¹ www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox

²² <http://cordis.europa.eu/technology-platforms>

²³ KOM(2007) 22.

1.1	<p>Vymedzenie postupov poskytovania informačných služieb v doprave a cestovaní v reálnom čase v rámci EÚ, ktoré sa budú týkať najmä týchto aspektov:</p> <ul style="list-style-type: none"> – poskytovania informačných služieb v doprave súkromným sektorom – poskytovania údajov o dopravných predpisoch dopravnými orgánmi – zaručeného prístupu verejných orgánov k informáciám týkajúcim sa bezpečnosti a zozbieraným súkromnými spoločnosťami – zaručeného prístupu súkromných spoločností k príslušným verejným údajom 	2010
1.2	<p>Optimalizácia zberu a poskytovania údajov o cestách a dopravných plánoch, dopravných predpisoch a odporúčaných trasách (najmä pre ťažké nákladné vozidlá)</p>	2012

	Opatrenie	Cieľový termín:
1.4	Vymedzenie špecifikácií týkajúcich sa údajov a postupov bezplatného poskytovania minimálnych univerzálnych dopravných informačných služieb (vrátane určenia organizácie zodpovednej za ukladanie správ, ktoré sa majú poskytovať)	2012
1.5	Podporovanie rozvoja vnútroštátnych multimodálnych programov/služieb plánovania ciest z domu do domu s primeraným zohľadnením alternatív verejnej dopravy a ich prepojení v rámci Európy	od r. 2009 do r. 2012

6.2. Akčná oblasť 2: Kontinuita služieb IDS pri riadení premávky a nákladov v európskych dopravných koridoroch a mestských aglomeráciách

Potreba prispôbiť sa rastúcim objemom dopravy, najmä v hlavných európskych dopravných koridoroch a mestských aglomeráciách, a súčasne podporovať udržateľnosť životného prostredia a energetickú účinnosť vyžaduje inovačné riešenia pri riadení dopravy a premávky. V tomto ohľade je bezproblémové a dynamické riadenie premávky a dopravy prínosom pre diaľkovú a mestskú nákladnú dopravu a súčasne zlepšuje komodalitu.

Základom pre zavedenie eFreight²⁴ sú technológie IDS, pomocou ktorých sa on-line bezpečným spôsobom „počas cesty“ sprístupňujú informácie o mieste a stave prepravovaného tovaru (najmä nebezpečného tovaru a živých zvierat). Táto koncepcia sa môže rozšíriť a zahrnúť aj iné činnosti dodávateľského reťazca, ako napríklad údaje týkajúce sa obsahu na regulačné alebo komerčné účely s použitím inovačných technológií, ako je identifikácia rádiových frekvencií (RFID)²⁵ a budovanie aplikácií satelitného systému určovania polohy EGNOS/Galileo. V budúcnosti to môže viesť ku koncepcii „inteligentného nákladu“, čo znamená, že tovar bude pripojený k širokej škále informačných služieb, vďaka čomu ho bude možné identifikovať a určiť jeho stav a polohu.

Spoplatňovanie vozidiel za používanie niektorých trás alebo oblastí je stále viac založené na rôznych parametroch, ako sú rozmery vozidiel, hladiny emisií, prejazdená vzdialenosť alebo denná doba. Riešenia IDS, pri ktorých sa využíva satelitný systém určovania polohy a mobilné komunikácie, ponúkajú nové možnosti uplatňovania takýchto typov prístupu k infraštruktúre a spoplatnenia.

²⁴ KOM(2007) 607 v konečnom znení: Oznámenie Komisie – Akčný plán pre logistiku nákladnej dopravy.

²⁵ KOM(2007) 96.

Navrhujú sa tieto opatrenia:

	Opatrenie	Cieľový termín:
2.1	Vymedzenie súboru spoločných postupov a špecifikácií na zabezpečenie kontinuity služieb IDS pre cestujúcich a náklady v dopravných koridoroch a v mestských/medzimestských regiónoch. Táto práca by mala zahŕňať referenčné porovnávanie a normalizáciu informačných tokov z domu do domu, rozhrania, riadenie premávky a plánovanie cestovania, a najmä plánovanie podujatí a krízové plánovanie	2011
2.2	Identifikácia služieb IDS, ktoré sa zavedú na podporu nákladnej dopravy (eFreight) a rozvoj vhodných opatrení na prechod od koncepcie k realizácii. Zvláštna pozornosť sa venuje aplikáciám na sledovanie a kontrolu tovaru s použitím moderných technológií, ako je RFID a zariadeniam založeným na systéme určovania polohy EGNOS/Galileo	2010
2.3	Podpora širšieho zavádzania aktualizovanej multimodálnej európskej rámcovej architektúry IDS pre inteligentné dopravné systémy a vymedzenie rámcovej architektúry IDS pre mestskú dopravnú mobilitu vrátane integrovaného prístupu týkajúceho sa plánovania cestovania, dopravného dopytu, riadenia premávky, krízového riadenia, spolplatnenia ciest a používania parkovacích zariadení a zariadení verejnej dopravy	2010
2.4	Implementácia interoperabilných elektronických cestných mýtnych systémov ²⁶	2012/2014

6.3. Akčná oblasť 3: Bezpečnosť na cestách:

Cestné bezpečnostné aplikácie založené na IDS preukázali svoju účinnosť, ale ich celkový prínos pre spoločnosť závisí od rozsahu ich zavádzania. Medzi otázky, ktoré vyžadujú ďalšiu pozornosť, patrí navrhnutie bezpečného rozhrania človek – stroj (HMI) (s použitím práce vykonanej na „Európskom vyhlásení o zásadách“), so začlenením prenosných zariadení²⁷ a zaručením bezpečnosti zraniteľných účastníkov cestnej premávky (ako napríklad starších ľudí). Pri riešení týchto otázok je preto rozhodujúce úsilie zamerané na podporu najlepších postupov v týchto oblastiach.

²⁶

Smernica 2004/52/ES.

²⁷

Prenosné zariadenia sú časti komunikačného a informačného zariadenia, ktoré sa môžu umiestniť vo vozidle, aby ich vodič mohol používať počas jazdy: mobilný telefón, navigačný systém, vreckový počítač atď.

Aj bezpečnosť dopravných systémov môže byť ohrozená. Treba zohľadňovať bezpečnosť dopravy, najmä potrebu ochraňovať cestujúcich a pracovníkov v odvetví dopravy a zabezpečovať dopravné zariadenia a prostriedky, a to bez ohrozenia účinných a výkonných dopravných operácií.

Navrhujú sa tieto činnosti:

	Opatrenie	Cieľový termín:
3.1	Podporovanie zavádzania systémov modernej podpory riadenia a bezpečnostných systémov IDS vrátane ich inštalácie do nových vozidiel (po schválení typu systému) a podľa potreby ich dodatočná inštalácia do ojazdených vozidiel	od r. 2009 do r. 2014
3.2	Podpora implementácie platformy na zosúladené zavádzanie pan-európskeho systému eCall ²⁸ vrátane informačných kampaní, modernizácie infraštruktúry prístupových miest k verejným službám a posúdenia potreby regulácie.	2009
3.3	Vývoj regulačného rámca bezpečného palubného rozhrania človek – stroj a začlenenie prenosných zariadení, budovanie Európskeho vyhlásenia o zásadách ²⁹ , ktoré sa týka bezpečných a účinných informačných a komunikačných systémov vo vozidlách	2010
3.4	Vývoj vhodných opatrení, ako aj usmernení o najlepších postupoch týkajúcich sa vplyvu aplikácií a služieb IDS na bezpečnosť a pohodlie zraniteľných účastníkov cestnej premávky	2014
3.5	Vývoj vhodných opatrení, ako aj usmernení o najlepších postupoch týkajúcich sa bezpečných parkovacích miest pre nákladné a komerčné vozidlá a telematicky riadené parkovacie a rezervačné systémy	2010

6.4. Akčná oblasť 4: Integrácia vozidla do dopravnej infraštruktúry

Používanie komponentov alebo systémov IDS sa ustanovuje v niekoľkých existujúcich alebo plánovaných právnych predpisoch a dobrovoľných dohodách platných pre komerčné alebo súkromné vozidlá. Ako príklady možno uviesť

²⁸ KOM(2005) 431, KOM(2003) 542.

²⁹ K(2006) 7125.

ustanovenia o preprave nebezpečného tovaru a živých zvierat, o digitálnom tachografe³⁰, o elektronickom výbere mýta a o eCall. Doteraz sa tieto predpisy väčšinou vyvíjali samostatne, takže synergia medzi nimi bola malá, aj keď ich potreby sú rovnaké.

Usmerňovanie a integrácia týchto aplikácií v rámci koherentnej architektúry otvoreného systému by mohli priniesť vyššiu efektívnosť a využiteľnosť, zníženie nákladov a ďalšie rozšírenie, ktoré umožňuje jednoduchú „plug and play“ integráciu budúcich nových alebo modernizovaných aplikácií, ako sú aplikácie v prenosných zariadeniach a aplikácie, ktoré využívajú služby GNSS na pokročilé určovanie polohy a časovanie. Túto architektúru otvoreného systému by predstavovala otvorená platforma vo vozidle, čím by sa zaručila interoperabilita/ vzájomné prepojenie so systémami a zariadeniami infraštruktúry. Pri tomto modulárnom prístupe by sa neskôr kvôli bezpečnosti vozidla a bezpečnému rozhraniu človek – stroj (HMI), osobnej mobilite, logistickej podpore a prístupu k multimodálnym informáciám a možno aj kvôli elektronickej identifikácii vozidla mohli integrovať doplnkové funkcie.

Táto platforma by sa mala najskôr zaviesť do komerčných vozidiel. Pozitívna spätná väzba z týchto aplikácií by pomohla urýchliť zavádzanie integrovaných aplikácií IDS do súkromných vozidiel, čím by sa v rámci Európy stimuloval trh s originálnymi produktmi a službami pre vozidlá a ich dodatočné inštalácie.

Rýchlo napreduje aj vývoj spolupracujúcich systémov založených na výmene informácií a komunikácii medzi vozidlami a cestnou infraštruktúrou a treba ho ďalej podporovať.

Navrhujú sa tieto opatrenia:

	Opatrenie	Cieľový termín:
4.1	Prijatie architektúry otvorenej platformy vo vozidle na poskytovanie služieb a aplikácií IDS vrátane štandardných rozhraní. Výsledok tejto činnosti by sa potom predložil príslušným normalizačným orgánom.	2011
4.2	Vývoj a hodnotenie spolupracujúcich systémov z hľadiska vymedzenia zosúladeného prístupu; posúdenie stratégií zavádzania vrátane investícií do inteligentnej infraštruktúry	2010-2013
4.3	Vymedzenie špecifikácií komunikácie v spolupracujúcich systémoch infraštruktúra – infraštruktúra (I2I), vozidlo – infraštruktúra (V2I) a vozidlo – vozidlo (V2V)	2010 (I2I) 2011 (V2I) 2013 (V2V)
4.4	Vymedzenie mandátu európskych organizácií pre normalizáciu s cieľom vypracovať zosúladené normy pre	2009-2014

³⁰

Nariadenie (ES) 2135/98.

	implementáciu IDS, najmä pokiaľ ide o spolupracujúce systémy.	
--	---	--

6.5. Akčná oblasť 5: Bezpečnosť a ochrana údajov a otázky zodpovednosti

Pri spracúvaní údajov (najmä osobných a finančných údajov) v aplikáciách IDS vzniká množstvo otázok týkajúcich sa práv občanov na ochranu údajov. Súčasne sa musí zabezpečiť integrita, dôvernosť a dostupnosť údajov pre všetky zainteresované strany, najmä pre občanov. Používanie aplikácií IDS nakoniec vytvára ďalšie požiadavky z hľadiska zodpovednosti. Tieto otázky môžu byť hlavnou prekážkou pri rozsiahlom prenikaní na trh niektorých služieb IDS, ak sa nepreukáže, že práva občanov sú v plnej miere chránené.

Navrhujú sa tieto opatrenia:

	Opatrenie	Cieľový termín:
5.1	Posúdenie aspektov bezpečnosti a ochrany osobných údajov týkajúcich sa spracovania údajov v aplikáciách a službách IDS a navrhnutie opatrení, ktoré budú úplne zosúladené s právnymi predpismi Spoločenstva.	2011
5.2	Riešenie otázok zodpovednosti týkajúcich sa využívania aplikácií IDS a najmä bezpečnostných systémov vo vozidle	2011

6.6. Akčná oblasť 6: Spolupráca a koordinácia medzi európskymi IDS

Koordinované zavádzanie IDS v EÚ vyžaduje intenzívnu a účinnú spoluprácu medzi všetkými zúčastnenými stranami na európskej úrovni, čo v ideálnom prípade bude viesť k zblíženiu pri zavádzaní požiadaviek, lepšej synchronizácie činností pri zavádzaní a k vylúčeniu riešení v rámci jednotlivých štátov a výrobcov, ktoré vytvárajú prekážky voči európskej integrácii.

Na podporu informovaných investičných rozhodnutí zo strany verejných orgánov v Európe je potrebné šírenie najlepšie dostupných poznatkov, týkajúcich sa nákladov a výnosov projektov IDS z hľadiska celkovej životnosti a spätnej väzby z tejto skúsenosti. Dohody o spoločných metódach posudzovania a jednotné nástroje na podporu rozhodovania sú veľmi dôležité na to, aby sa zavádzanie v rámci EÚ stalo realitou.

Takýto koordinovaný vývoj IDS v rámci Európy takisto vyžaduje väčšie zapojenie miest a regionálnych orgánov, najmä na mestskej a medzimestskej úrovni. Na

uľahčenie a podporu zosúladených postupov pri budovaní a rozhodovaní by sa mali poskytnúť usmernenia a technická podpora.

Implementácia opatrení v tomto akčnom pláne si nakoniec vyžiada primeranú riadiacu štruktúru. Členské štáty by sa mali zamerať na dosiahnutie dohody o spoločnom programe IDS a o metódach, ako prejsť od plánov ku koordinovanej implementácii, napríklad prostredníctvom zosúladených investícií alebo iniciatív.

Navrhujú sa tieto opatrenia:

	Opatrenie	Cieľový termín:
6.1	Návrh právneho rámca európskej koordinácie pre zavádzanie IDS v celej Európe	2008
6.2	Vývoj súboru nástrojov na podporu rozhodovania pre investičné rozhodnutia v aplikáciách a službách IDS. Tento súbor by mal obsahovať kvantifikované hodnotenie ekonomického, sociálneho, finančného a prevádzkového vplyvu a zahŕňať také aspekty, ako napríklad prijatie zo strany používateľa, náklady/výnosy z hľadiska životnosti, ako aj identifikáciu a hodnotenie najlepších postupov obstarávania a zavádzania zariadení	2011
6.3	Vývoj usmernení pre verejné financovanie zo zdrojov EÚ (napr. TEN-T a štrukturálnych fondov) a takisto z národných zdrojov zariadení a služieb IDS na základe posúdenia ich ekonomickej, sociálnej a prevádzkovej hodnoty	2010
6.4	Zriadenie špecifickej platformy pre spoluprácu IDS medzi členskými štátmi a regionálnymi/miestnymi správnymi orgánmi na podporu iniciatív IDS v oblasti mestskej mobility	2010

7. VYHLIADKY DO BUDÚCNOSTI

V tomto akčnom pláne sa navrhuje prístup koherentného a rýchlejšieho zavádzania IDS v rámci Európy budovaný na politických cieľoch. Na splnenie tohto cieľa sú navrhnuté prioritné oblasti činnosti a uvedené opatrenia, ktoré to umožnia. Integrovaním a doplnením rôznych činností v minulosti podporovaných v EÚ a na národnej úrovni bude tento prístup v plnej miere čerpať z prebiehajúcej práce a úspešného zavádzania aplikácií a služieb, ktoré sa objavili. Takáto kombinácia poskytne najlepší rámec na významný prínos IDS k dosiahnutiu udržateľnejšej mobility v Európe.

Tento akčný plán sa zameriava na budovanie dlhodobej vízie, v ktorej sa jasne definuje úloha IDS v budúcom dopravnom systéme v Európe, pričom vo svojom úsilí o upevnenie zavádzania IDS v EÚ slúži krátkodobej a strednodobej perspektíve.

Európska komisia predloží správu o pokroku dosiahnutom pri implementácii akčného plánu v roku 2012. V tejto správe sa budú skúmať aj prioritné oblasti, ktoré sa v prípade potreby rozšíria, takisto ako aj rozsah opatrení.

K tomuto oznámeniu je pripojený návrh smernice týkajúci sa rámca koordinácie zavádzania IDS.