

**SK**

**SK**

**SK**



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel 16.12.2008  
SEK(2008) 3084

**PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE**

*Sprievodný dokument*

**OZNÁMENIE KOMISIE**

**Akčný plán pre zavádzanie inteligentných dopravných systémov v Európe**

*a*

**Návrh**

**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,**

**ktorou sa ustanovuje rámec na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na ich rozhrania s inými druhmi dopravy**

**ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU**

{KOM(2008) 886 v konečnom znení}  
{KOM(2008) 887 v konečnom znení}  
{SEK(2008) 3083}

## Zhrnutie posúdenia vplyvu

### 1. ROZSAH PÔSOBNOSTI, POSTUP A KONZULTÁCIE

Strednodobé preskúmanie bielej knihy Európskej komisie o dopravnej politike naznačuje, že inovácia výrazne prispieje k trvalo udržateľnejšej cestnej doprave (t. j. bezpečnej, efektívnej, ekologickej a plynulej), predovšetkým pomocou uplatňovania informačných a komunikačných technológií: **inteligentných dopravných systémov (IDS)**. Príkladmi z oblasti cestnej dopravy sú dynamické riadenie premávky, informácie o premávke v reálnom čase a navigačné zariadenia. Tento dokument sa zameriava na **cestnú dopravu** a jej rozhrania s inými druhmi dopravy (komodalitu).

Z **konzultácií** so zainteresovanými subjektmi vyplýva, že príčinou pomalého zavádzania IDS v Európe je predovšetkým neexistencia celoeurópskeho pokrytia a nejednotné neharmonizované zavádzanie. Zavádzanie IDS by malo byť nástrojom na dosahovanie cieľov politiky a Európska únia by mala pri koordinovaní implementácie IDS na seba vziať vyššiu mieru zodpovednosti. Medzi **prioritami** zavádzania **IDS** v Európe v zmysle európskej dopravnej politiky sa kladie dôraz na koordináciu na vysokej úrovni a na dohody o interoperabilite.

### 2. VYMEDZENIE PROBLÉMU: PREČO TREBA KONAJŤ?

#### 2.1. Charakter problému

Zavádzanie riešení IDS do cestnej dopravy bolo pomalšie, než sa očakávalo, a služby sa zavádzali na **fragmentárnom základe**. Viedlo to k vzniku nesúrodých vnútroštátnych, regionálnych a miestnych riešení, čo ohrozuje integritu jednotného trhu. V dôsledku toho IDS nemôžu účinne prispievať k zvládaniu čoraz väčších výziev v oblasti cestnej dopravy.

- - **zápchy na cestách** spôsobujú EÚ náklady v priemere asi 1 % HDP
- - cestná doprava je zdrojom 72 % všetkých **emisí CO<sub>2</sub>** súvisiacich s dopravou a jej podiel na týchto emisiách vzrástol v období rokov 1990-2005 o 32 %.
- - **počet úmrtí pri dopravných nehodách** dosahuje úroveň 42 953 (2006), čo je stále o 6 000 viac ako stanovená prechodná cieľová hodnota (cieľom je do roku 2010 znížiť počet obetí smrteľných nehôd na 25 000, teda dosiahnuť 50 % pokles oproti roku 2001)

K hlavným príčinám problémov patria:

- (1) **(neexistencia) interoperability** aplikácií, systémov a služieb
- (2) **(neexistencia) účinnej spolupráce** medzi zainteresovanými subjektmi a absencia všeobecnej predstavy
- (3) **nevyriešené otázky v oblasti ochrany osobných údajov a zodpovednosti**

#### 2.2. Čo sa stane, ak sa nebude konať?

V čoraz náročnejšom prostredí by bolo pri súčasnej nízkej úrovni preniknutia na trh veľmi ťažké dosahovať kľúčové ciele (dopravnej) politiky. Objem nákladnej cestnej dopravy sa do roku 2020 zvýši o 55 % a objem osobnej cestnej dopravy o 36 %<sup>1</sup>. Cesty sa stanú ešte preťaženejšie. Napríklad v Anglicku sa očakáva, že do roku 2025 dosiahne podiel času

<sup>1</sup> Štúdia ASSESS – strednodobé hodnotenie bielej knihy Európskej komisie o dopravnej politike, „Udržujte Európu v pohybe“, 2006.

stráveného v dopravnej premávke 13 % (hodnota tohto času predstavuje asi 22 miliárd libier šterlingov); v Holandsku by sa mal tento čas do roku 2020<sup>2</sup> predĺžiť o 30 %. Počet úmrtí pri dopravných nehodách na cestách Európskej únie v roku 2010 pravdepodobne dosiahne hodnotu 32 500, čo je výrazne viac ako cieľ na úrovni 25 000 obetí<sup>3</sup>. Emisie CO<sub>2</sub> z dopravy sa do roku 2020 zvýšia o ďalších 15 %<sup>4</sup>. Nezosúladené riešenia problémov budú mať za následok pomalý rozvoj trhu v oblasti IDS a budú chýbať možnosti posilňovania konkurencieschopnosti tohto sektora.

### 2.3. Právo EÚ zasahovať a zásada subsidiarity

Podľa spoločnej dopravnej politiky a politiky v oblasti transeurópskych sietí (**články 71 ods. 1, 80 ods. 1, 154 a 155 Zmluvy o ES**) má EÚ právo zasahovať. Keďže medzinárodné zavádzanie na účely dosiahnutia európskych a harmonizovaných cezhraničných služieb pre dopravu a cestovné informácie a riadenie cestnej premávky nemôžu úspešne zvládnuť jednotlivé členské štáty samostatne, navrhované možnosti politiky rešpektujú zásadu **subsidiarity**. Bez ďalších opatrení EÚ by členské štáty pokračovali v tvorbe svojich vlastných individuálnych riešení, čím by vytvárali roztrieštené technologické spektrum ohrozujúce harmonizáciu a štandardizáciu, alebo by ich výsledkom boli ďalšie zdĺhavé postupy pri dosahovaní vzájomnej interoperability. Zásahy na úrovni Spoločenstva by priniesli úžitok, pokiaľ ide o konkrétne vplyvy (napr. spoločné pravidlá týkajúce sa zodpovednosti a ochrany údajov) ako aj výhody plynúce z rozsahu (napr. zníženie nákladov na aplikácie IDS v dôsledku spoločných špecifikácií).

## 3. CIELE

Všeobecným cieľom tejto iniciatívy je zaviesť **mechanizmy potrebné na podporu zavádzania služieb IDS** v oblasti cestnej dopravy a ich prepojení s ostatnými druhmi dopravy.

Špecifické ciele zahŕňajú:

- zvýšenie **interoperability** zabezpečujúce plynulý prístup a podporu kontinuity služieb
- vytvorenie mechanizmu **účinnnej spolupráce** všetkých subjektov zainteresovaných na IDS
- riešenie **otázok v oblasti súkromia a zodpovednosti**

## 4. MOŽNOSTI POLITIKY

### Možnosť A (základný scenár): žiadne dodatočné nové opatrenia

Táto možnosť zohľadňuje prebiehajúcu činnosť Komisie, napr. špecifický výskum, iniciatívu Inteligentné vozidlo (výskum, technická harmonizácia a informovanosť), podporu zavádzania (EasyWay, CIVITAS), izolovanú štandardizáciu a konzultácie so zainteresovanými subjektmi. Útvary Komisie budú aj naďalej využívať finančnú podporu určenú na výskum a zavádzanie, dobrovoľné dohody, špecifické mandáty na štandardizáciu a (obmedzenú) regulačnú činnosť – ale medzi verejným a súkromným sektorom a medzi členskými štátmi je len slabá koordinácia.

<sup>2</sup> Európska konferencia ministrov (2007): Upchávajúce cesty: Celosvetový problém; CEMT/ITF(2007)6.

<sup>3</sup> KOM(2006)74, Európsky akčný program bezpečnosti na cestách. Strednodobé preskúmanie.

<sup>4</sup> Európska agentúra pre životné prostredie: Climate for transport change. TERM 2007. Správa EEA 1/2008.

## Možnosť B: sústredenie sa na umožňovanie opatrení a koordináciu

Možnosť politiky B pristupuje k dosahovaniu cieľov prostredníctvom týchto horizontálnych **prioritných opatrení**:

- (1) definovanie **funkčnej otvorenej platformy vo vozidlách**, ktorá umožní paralelné využívanie kľúčových komponentov;
- (4) zriadenie **pracovnej skupiny na vysokej úrovni** ako fóra pre subjekty zainteresované na IDS (výmena informácií, všeobecných predstáv, usmernení);
- (5) definovanie rámca pre optimalizované využívanie **údajov o cestách a premávke na nich**;
- (6) zabezpečenie **kontinuity služieb IDS**;
- (7) riešenie otázok v oblasti **ochrany údajov, súkromia a zodpovednosti**

## Možnosť B+: možnosť B rozšírená o komitologický postup

Možnosť B+ vychádza z tých istých opatrení ako možnosť B, avšak formalizuje aspekty koordinácie. Pracovnú skupinu na vysokej úrovni nahrádza:

- (1) **Európsky výbor pre IDS** pozostávajúci zo zástupcov členských štátov, ktorý by pomáhal Komisii pri prijímaní špecifických opatrení v presne vymedzených oblastiach (t. j. základné opatrenia možnosti B) pomocou komitologického postupu, a
- (2) **Európska poradná skupina pre IDS** pozostávajúca zo zástupcov napr. priemyslu, prevádzkovateľov dopravy, užívateľov a ďalších príslušných fór a združení, ktorá by poskytovala poradenstvo Komisii v obchodných a technických otázkach.

Komisia by za pomoci Európskeho výboru pre IDS:

- vymieňala si informácie s členskými štátmi a vypracúvala všeobecnú predstavu
- monitorovala prípravu usmernení a postupov
- v rámci svojho mandátu a podľa potreby rozhodovala o konkrétnych opatreniach na:
  - (1) určovanie technických požiadaviek a špecifikácií, najmä v stanovených prioritných oblastiach
  - (2) typové schvaľovanie terminálov IDS, sieťových zariadení a softvérových aplikácií.

## 5. ANALÝZA VPLYVU

### 5.1. Metodologické aspekty

Analýza vychádza z kvalitatívnych údajov doplnených o kvantitatívne prvky. Všetky možnosti boli porovnané s referenčným scenárom možnosti A. **Hodnotiace kritériá** zohľadňujú priame, ako aj na nepriame vplyvy:

#### Priame vplyvy:

- skvalitňovanie interoperability a kontinuity služieb
- posilňovanie spolupráce a koordinácie
- odstránenie neistôt, pokiaľ ide o súkromie a zodpovednosť

#### Nepriame hospodárske, sociálne a environmentálne vplyvy:

- hospodárske: dopravné zápchy, konkurencieschopnosť, spotrebitelia, rast
- sociálne: bezpečnosť na cestách, zamestnanosť, zabezpečenie
- environmentálne: zmena klímy, kvalita ovzdušia a hluk, energetická účinnosť, komodalita

Toto hodnotenie vplyvu sa týkalo širokého akčného plánu definujúceho politiky. Preto v tejto fáze nie je možné uskutočniť úplný rozbor nákladov a prínosov konkrétnych opatrení.

Na získanie ďalších kvantitatívnych vstupných údajov o možných nepriamych vplyvoch sa využil dopravný model TRANSTOOLS<sup>5</sup>, aj keď na základe tohto modelu nie je možné posudzovať priamy vzťah medzi navrhovanými opatreniami a zavádzaním IDS.

### 5.2. *Vplyvy možnosti politiky A – žiadne dodatočné nové opatrenia (základný scenár)*

**Interoperabilita a kontinuita služieb:** Operatívne zavádzanie IDS bude musieť naďalej čeliť ťažkému prístupu k príslušným údajom o premávke a cestovaní, najmä pokiaľ pôjde o cezhraničné zavádzanie a zavádzanie v rôznych druhoch dopravy. Celoeurópske zavádzanie a harmonizáciu budú narúšať miestne iniciatívy a absencia spolupráce na celoeurópskej úrovni. V dôsledku toho budú spotrebitelia čeliť diskontinuite služieb.

**Spolupráca a koordinácia:** Trhy budú aj naďalej trpieť neexistenciou všeobecnej predstavy a spolupráce medzi kľúčovými zainteresovanými subjektmi, čo v žiadnom prípade neprispieje k zníženiu nákladov a rizík.

**Otázky ochrany súkromia a zodpovednosti** sa budú líšiť v závislosti od poskytovateľov služieb, prevádzkovateľov alebo jednotlivých členských štátov, v ktorých sa príslušné služby poskytujú.

Zo simulácií modelu TRANSTOOLS vyplýva, že:

- preťaženie premávky na cestách vyjadrené pomerom medzi celkovým časom stráveným na ceste a časom stráveným v dopravných zápchach sa v krajinách EÚ-27 zvýši zo súčasných 24,3 % v roku 2007 na 24,9 % v roku 2012 a na 28,6 % v roku 2020;
- spotreba paliva ako aj objem emisií CO<sub>2</sub> sa do roku 2020 zvýši o 15 % (EU-25)
- **celkové externé náklady** (zápchy, nehody, hluk, znečisťovanie ovzdušia a náklady súvisiace s klímou) narastú zo súčasných 161,8 miliardy EUR v roku 2007 na 193,3 miliardy EUR v roku 2020.

### 5.3. *Vplyvy možnosti politiky B: Sústredenie sa na umožňovanie opatrení a koordinácie*

#### (1) Definovanie **funkčnej otvorenej platformy** služieb IDS vo vozidlách

Modulárny prístup k zavádzaniu IDS vrátane interoperabilnej telematickej platformy do vozidiel s otvorenými funkciami koncipovaná na zapojenie prenosných zariadení zvýši súčinnosť a úspory nákladov.

#### (8) Zvýšenie úrovne spolupráce a koordinácie zriadením **pracovnej skupiny na vysokej úrovni**

Pracovná skupina na vysokej úrovni pre IDS, ktorej členmi budú zástupcovia všetkých sektorov, by prispela k vytvoreniu jasnej všeobecnej predstavy o úlohe IDS v rámci európskych dopravných politík, pričom by podrobný plán celoeurópskeho zavedenia IDS zmiernil terajšiu neistotu (pokiaľ ide o využívanie a perspektívy trhu).

<sup>5</sup> [www.inro.tno.nl/transtools/index.html](http://www.inro.tno.nl/transtools/index.html)

Koordinované investície verejného sektora podporia iniciatívy a rozvoj súkromného sektora. Takýto mechanizmus dobrovoľnej koordinácie so sebou prináša určité riziká: nemožnosť kontroly procesov a neistotu, pokiaľ ide o to, nakoľko efektívne možno realizovať odporúčania.

(9) **Rámec pre optimalizované zhromažďovanie, výmenu a integráciu údajov o cestách a cestnej premávke**

rozšíri funkčný záber existujúcich služieb a zvýši úroveň ich kvality (presnosť, pokrytie, úplnosť).

(10) **Zabezpečenie kontinuity služieb** v medzinárodnom meradle a pri rôznych druhoch dopravy

skvalitní komodalitu a podporí ekologickosť nákladných koridorov, keďže prístup k informáciám v reálnom čase a formáty dohodnuté na účely výmeny a integrácie informácií sú nevyhnutnou podmienkou poskytovania plynulej podpory ako cestujúcim tak aj dopravcom.

(11) **Doriešenie otázok v oblasti ochrany súkromia a zodpovednosti**

by malo podporiť vznik viacerých aplikácií IDS (napr. systém signalizácie pri opúšťaní jazdného pruhu, systém výstrahy pred kolíziou a systémy núdzového brzdenia), ktorých širšie preniknutie na trh povedie k výraznému zníženiu nehodovosti.

Možnosť B bude mať tieto nepriame vplyvy:

- (a) Jednotná platforma s jedinečným, certifikovaným a bezpečne umiestneným rozhraním by mala obmedziť odvádzanie pozornosti vodičov a vďaka súčinnosti spôsobiť významné úspory nákladov, čoho celkovým výsledkom bude rýchlejšie prenikanie **aplikácií zvyšujúcich bezpečnosť** na trhy. Pre elektronické volanie (eCall), ktorého cieľom je znižovanie úmrtnosti na cestách prostredníctvom urýchlenia lekárskeho zásahu po nehode, by malo byť takéto zavádzanie doplnkového vybavenia prínosom a to by malo do roku 2020 viesť k výraznému poklesu úmrtnosti (o 5 – 15 %<sup>6</sup>), ako aj počtu vážnych zranení (o 10 – 15 %) v cestnej doprave vo všetkých 27 štátoch EÚ.
- (b) Stratégie **riadenia premávky** sa budú ľahšie rozširovať na navzájom poprepájané siete, napr. do mestských/medzimestských cestných sietí, a to vo všetkých doplnkových druhoch dopravy.
- (c) Spoľahlivejšie **cestovné informácie a informácie o stave premávky sprostredkované v reálnom čase** podporia efektívne a pružné plánovanie cestovných trás, úspory času, ako aj kontrolu znečisťovania vzduchu na citlivých úsekoch cestnej siete.
- (d) Predpokladá sa, že všeobecné uplatnenie typických opatrení koncepcie e-freight prepojených s IDS usporí 10 % času a 8 % finančných prostriedkov, zatiaľ čo by sa mala zároveň zvýšiť produktivita o 3 až 10 % a náklady na logistiku nákladnej dopravy by mali klesnúť o 2 – 3 %<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> Štúdia eCall SEISS (2006).

<sup>7</sup> KOM(2007) 607 Akčný plán pre logistiku nákladnej dopravy.

- (e) Bude možné ľahšie zavádzať ďalšie **aplikácie verejného sektora**, napr. aplikácie zamerané na dodržiavanie sociálnych noriem (časy odpočinku), prepravu živých zvierat, internalizovanie externých nákladov, monitorovanie nebezpečného tovaru, elektronický výber poplatkov, digitálne tachografy a eCall.

Na základe simulácií modelu TRANSTOOLS je možné predpokladať, že preťaženie cestných komunikácií sa zníži o asi 2,5 % a škody spôsobené pri dopravných nehodách asi o 7 %, zatiaľ čo lepšia spolupráca a súčinnosť povedie k dodatočnému zníženiu celkových externých nákladov o 1 %.

#### 5.4. *Vplyvy možnosti B+: Možnosť B rozšírená o komitologický postup*

Na základe možnosti B+ by mali byť zástupcovia členských štátov vyzvaní k tomu, aby sa navzájom dohodli na spoločnej všeobecnej predstave a prioritách zavádzania IDS v celoeurópskom meradle, o harmonizácii služieb a o minimálnych požiadavkách na tieto služby (na báze dobrovoľnosti), ako aj o prioritách súvisiacich s legislatívnou činnosťou, štandardizáciou a možným financovaním zo strany ES. Hlavný prínos bude z kvalitnejšej spolupráce, **rýchlejších rozhodovacích postupov** a skrátenia času potrebného na prípravu legislatívy.

Aplikácie IDS sa budú zavádzať rýchlejšie, čo bude viesť k rýchlejšim úsporám cestovného času, zníženiu nehodovosti a emisií. Možnosť B+ by taktiež **znížila riziká** spojené s prácou pracovnej skupiny na vysokej úrovni, ktorá bude odporúčať len čisto dobrovoľné opatrenia.

Priemyselné odvetvia by mohli ťažiť z jasne formulovanej politiky a všeobecnej predstavy a na základe (povinného) uplatňovania špecifických opatrení vo verejnom záujme súvisiacich s IDS by mohli vytvárať služby s pridanou hodnotou. Prínosom pre spotrebiteľov by bola širšia dostupnosť služieb spojených s bezpečnosťou jazdy a s pohodlím cestovania, ako aj nižšie ceny vďaka vyššej hospodárnosti riešení uplatňovaných vo veľkom meradle.

Keďže možnosť B+ by urýchlila implementáciu a zavádzanie aplikácií IDS, možno predpokladať, že akumulované prínosy do roku 2020 ešte vzrastú.

#### 5.5. *Administratívne náklady*

Administratívne náklady Európskej komisie by zahŕňali náklady na nadväzovanie intenzívnejšej spolupráce medzi zainteresovanými subjektmi; koordinovanie finančnej podpory určenej na výskum; testovanie v reálnych podmienkach a zavádzanie v celoeurópskom meradle; definovanie požiadaviek na jednotlivé funkcie a na organizovanie štandardizácie, legislatívnu činnosť a monitorovanie pokroku. Náklady na možnosť B+ (70 000 EUR ročne) by mohli byť v porovnaní s možnosťou B vyššie. Rýchlejšie znižovanie externých nákladov by však okamžite prinieslo makroekonomické úspory predstavujúce miliardy EUR.

## 6. POROVNANIE JEDNOTLIVÝCH MOŽNOSTÍ POLITIKY

Vplyvy na...	Interoperabilitu	Spoluprácu	Súkromie a zodpovednosť
<b>Možnosť A</b> žiadne dodatočné nové opatrenia	<i>referencia</i>	<i>referencia</i>	<i>referencia</i>
<b>Možnosť B</b> umožnenie opatrení a koordinácie	++	+	+
<b>Možnosť B+</b>	++	++	+



rozšírená o komitologický postup			
----------------------------------	--	--	--

### Porovnanie priamych vplyvov

**Možnosti B a B+** predstavujú v porovnaní s možnosťou A značné zlepšenie. **Možnosť B+** je výhodnejšia v oblasti spolupráce a poskytuje tiež optimálne východiská pre rýchlejšie napredovanie. Pokiaľ by Komisia prostredníctvom komitológie získala možnosť po intenzívnych konzultáciách so zainteresovanými subjektmi navrhovať legislatívu, riziko nedostavenia sa očakávaných výsledkov v danom časovom horizonte by sa značne minimalizovalo.

Vplyvy na...	Hospodárstvo				Spoločnosť			Živ. prostredie		
	zníženie preťaženia	konkurencieschopnosť	spotrebitelia	rast	bezpečnosť cestnej premávky	zamestnanosť	zabezpečenie	zmena klímy	kvalita ovzdušia/hluk	Energetická účinnosť
<b>Možnosť A</b> žiadne dodatočné nové opatrenia										
<b>Možnosť B</b> umožnenie opatrení a koordinácie	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
<b>Možnosť B+</b> rozšírená o komitologický postup	++	++	+	+	++	+	++	+	+	+

### Porovnanie nepriamych vplyvov

Analýza potvrdzuje, že v porovnaní so základným scenárom obe možnosti B a B+ celkovo pozitívne ovplyvnia všetky ciele politiky. V rámci realizácie možnosti B+ by sa pozitívne účinky v oblasti preťaženia cestnej premávky, bezpečnosti cestnej premávky a emisií dostavili skôr, čo znamená, že táto možnosť sa ukazuje byť efektívnejšia tým, že zachráni viac životov a usporí viac času, ktorý by sa v opačnom prípade strávil na cestách, a zníži objem emisií CO<sub>2</sub>.

Pri zvážení priameho vplyvu (podpora zavádzania IDS) a nepriameho vplyvu (podpora hospodárskych, sociálnych a environmentálnych politík) **je teda preferovanou možnosťou možnosť B+**, a to pre jej potenciál ponúknuť kvalitnejšie a rýchlejšie výsledky prostredníctvom silného aspektu spolupráce a potenciál urýchliť dosahovanie dohôd o konkrétnych problémoch, ktoré bránia zavádzaniu IDS v celej Európe.

Navrhovaným právnym nástrojom, ktorý by tento rámec ustanovil, by mala byť smernica, ktorá pripúšťa rôzne úrovne využívania a zavádzania IDS, pričom zároveň, v záujme podpory uplatňovania smernice, právomoc a zodpovednosť za definovanie technických detailov prisudzuje Komisii v spolupráci s Európskym výborom pre IDS.

## 7. MONITOROVANIE A VYHODNOCOVANIE

Každú novú politiku v oblasti IDS je nevyhnutné monitorovať a vyhodnocovať. Úplná verzia hodnotenia vplyvu ponúka zoznam možných ukazovateľov, pomocou ktorých je možné merať pokrok pri dosahovaní, všeobecných ako aj špecifických cieľov. Navrhuje sa, aby do roku 2012 bola predložená správa o pokroku.