EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 21.10.2014
COM(2014) 642 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 s významem pro EHP)
{SWD(2014) 319 final}
{SWD(2014) 320 final}

Obsah

1. Úvod ... 3
1.1. Směrnice 2010/40/EU ... 3
1.2. Provedení směrnice 2010/40/EU ... 5
2. Analýza provedení směrnice 2010/40/EU ... 5
2.1. Pracovní program Komise ... 5
2.2. Akty v přenesené pravomoci týkající se specifikací ... 5
2.2.1. Metodika ... 5
2.2.2. Prioritní akce ... 6
2.2.3. Jiné akce v prioritních oblastech i mimo ně ... 8
2.3. Návrhy týkající se zavádění ... 8
2.3.1. Interoperabilní služba eCall v celé Unii (prioritní akce d) ... 8
2.3.2. Další prioritní akce (c a e) ... 9
2.4. Normy ... 9
2.5. Opatření, která nejsou závazná ... 10
2.5.1. Pokyny pro podávání zpráv členskými státy ... 10
2.5.2. Pokyny pro městské ITS ... 10
2.6. Pravidla pro ochranu osobních údajů ... 10
2.7. Odpovědnost ... 10
2.8. Podávání zpráv členskými státy ... 10
2.8.1. Zpráva o vnitrostátních činnostech a projektech týkajících se prioritních oblastí ... 10
2.8.2. Informace o vnitrostátních činnostech v oblasti ITS plánovaných na následující dobu pěti let ... 11
2.9. Evropská poradní skupina pro ITS ... 12
3. Účinnost a přiměřenost směrnice 2010/40/EU a přenesení pravomocí ... 12
3.1. Různé konfigurace ... 12
3.2. Výkon přenesených pravomocí ... 13
3.3. Postup navazující na přijetí specifikací ... 14
4. Použité a potřebné finanční prostředky ... 15
5. Závěr ... 16

1. ÚVOD

1.1. Směrnice 2010/40/EU

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[1] (dále jen „směrnice o ITS“ či „směrnice 2010/40/EU“) vstoupila v platnost v srpnu 2010 poté, co prošla svižným legislativním procesem, který ukázal ochotu společných normotvůrců dosáhnout v této nové oblasti politiky rychlého pokroku.

Cílem směrnice o ITS je zrychlení koordinovaného zavádění a využití inteligentních dopravních systémů v silniční dopravě (a rozhraní s jinými druhy dopravy) v celé Evropě. Určuje šest prioritních akcí:

a) poskytování multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii;

b) poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé Unii;

c) údaje a postupy pro, je-li to možné, poskytování bezplatných minimálních univerzálních informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu uživatelům;

d) harmonizované poskytování interoperabilní služby eCall v celé Unii[2];

e) poskytování informačních služeb pro bezpečná a chráněná parkovací místa pro nákladní a užitková vozidla;

f) poskytování rezervačních služeb pro bezpečná a chráněná parkovací místa pro nákladní a užitková vozidla.

Směrnice také vyjmenovává prioritní oblasti, v nichž je třeba další práce: optimální využití dat o silniční síti, dopravním provozu a cestování (prioritní oblast I), návaznost služeb ITS v oblasti řízení provozu a nákladní dopravy (prioritní oblast II), aplikace ITS pro bezpečnost a ochranu před vnějšími hrozbami (prioritní oblast III) a propojení vozidla s dopravní infrastrukturou (prioritní oblast IV). Tyto prioritní oblasti odpovídají prvním čtyřem prioritním oblastem akčního plánu zavádění ITS[3].

Podle článku 6 směrnice o ITS se nejprve přijmou specifikace týkající se uvedených šesti prioritních akcí a teprve poté specifikace pro další akce v prioritních oblastech. Jelikož šestice prioritních akcí spadá do prioritních oblastí I a III, zaměřila se práce na specifikacích primárně na tyto dvě prioritní oblasti.

Směrnice 2010/40/EU je založena na přístupu o dvou krocích:

- Komise nejprve prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU („SFEU“) přijme specifikace – včetně funkčních, technických a organizačních ustanovení a ustanovení

[1] Úř. věst. L 207, 6.8.2010, s. 1.

[2] http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_cs.htm

[3] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:CS:NOT

o službách – nezbytné k zajištění kompatibility, interoperability a návaznosti, pokud jde o zavádění a provozní využití ITS[4],

- v druhé fázi, nejpozději do 12 měsíců po přijetí nezbytných specifikací pro prioritní akci, Komise případně předloží Evropskému parlamentu a Radě návrh na zavedení této prioritní akce v souladu s článkem 294 SFEU. Komise by měla u každého takového návrhu provést posouzení dopadů, včetně analýzy nákladů a přínosů[5].

Za tímto účelem Komise přijala pracovní program[6], který specifikuje a dále do priorit rozpracovává práci, kterou je třeba v souvislosti se směrnicí o ITS vykonat (viz bod 2.1).

Se zapojováním orgánů veřejné moci a soukromých subjektů do provádění směrnice 2010/40/EU Komisi pomáhá Evropský výbor pro ITS, který je složen ze zástupců členských států, a Evropská poradní skupina pro ITS, která je složena z vysoce postavených představitelů subjektů zainteresovaných v oblasti ITS.

Mezi úkoly Komise patřilo rovněž přijetí pokynů k podávání zpráv členskými státy[7] a pravidelné podávání zpráv o dosaženém pokroku.

Kromě zvláštních povinností spojených se soukromím, bezpečností a odpovědností[8] musí členské státy přijmout nezbytná opatření, aby bylo zajištěno, že se při zavádění aplikací a služeb ITS na jejich území budou uplatňovat přijaté specifikace. Musí také vyvinout úsilí o spolupráci, pokud jde o prioritní oblasti, v nichž nebyly specifikace přijaty. Povinnosti členských států v souvislosti s podáváním zpráv vyplývají z článku 17 směrnice 2010/40/EU. Jejich účelem je získat hlubší poznatky o různých činnostech a záměrech členských států a stimulovat tyto činnosti cestou většího uznání přidané hodnoty ITS pro dopravní politiky ve vnitrostátních souvislostech.

Podle čl. 17 odst. 4 směrnice o ITS musí Komise každé tři roky předložit Evropskému parlamentu a Radě zprávu o pokroku dosaženém při provádění směrnice. Ke zprávě přiloží analýzu fungování a provádění, včetně použitých a potřebných finančních zdrojů, článků 5 až 11 a článku 16. Zpráva musí též obsahovat vyhodnocení, zda je případně třeba směrnici upravit. Ustanovení čl. 12 odst. 1 směrnice dále stanoví, že Komise „předloží zprávu o přenesených pravomocích nejpozději šest měsíců před koncem pětiletého období, které začíná dnem 27. srpna 2010.“

Tato zpráva naplňuje obě uvedené povinnosti. Doprovází ji také pracovní dokument útvarů Komise o zprávě o pokroku a přezkumu akčního plánu zavádění ITS a pracovní dokument útvarů Komise o analýze zpráv členských států z let 2011 (o vnitrostátních činnostech a projektech týkajících se prioritních oblastí) a 2012 (o vnitrostátních činnostech v oblasti ITS plánovaných na následující dobu pěti let) předkládaných podle čl. 17 odst. 1 a 2 směrnice o ITS.

---

4 Článek 3 směrnice o ITS.

5 Článek 6 směrnice o ITS.

6 Pracovní program k provádění směrnice 2010/40/EU přijala Komise dne 15. února 2011 (C(2011) 289 final), http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/doc/c_2011_0289_cs.pdf

7 Prováděcí rozhodnutí Komise ze dne 13. července 2011 o přijetí pokynů k podávání zpráv členskými státy na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, Úř. věst. L 193, 23.7.2011, s. 48.

8 Viz články 10 a 11 směrnice o ITS.

1.2. Provedení směrnice 2010/40/EU

Podle článku 18 směrnice měly členské státy lhůtu do 27. února 2012, aby uvedly v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu se směrnicí a sdělily je Komisi.

K uvedenému datu sdělilo Komisi vnitrostátní opatření k provedení směrnice pouze sedm členských států. Několika členským státům to trvalo déle než jeden dodatečný rok a poslední členský stát, který svá vnitrostátní opatření k provedení směrnice sdělil, tak učinil dne 2. ledna 2014. Při schůzích výboru pro ITS několik členských států konstatovalo, že tato skutečnost ilustruje obtížnost provedení směrnice. Podle těchto členských států směrnice obsahuje velmi málo skutečně konkrétních, bezprostředních opatření, která měla být provedena, a spíše představuje rámec, který umožňuje přijímání následných regulačních opatření.

2. ANALÝZA PROVEDENÍ SMĚRNICE 2010/40/EU

2.1. Pracovní program Komise

V souladu s čl. 17 odst. 5 směrnice o ITS a harmonogramem stanoveným směrnicí přijala Komise po konzultaci s Evropským výborem pro ITS pracovní program.

Pracovní program se týká období let 2011–2015 a poskytuje všeobecný přehled hlavních úkolů a činností, které má Komise v tomto období v souvislosti s prováděním směrnice o ITS vykonat, členěný podle let. Zaměřuje se na přípravu specifikací týkajících se šesti prioritních akcí a odhadované termíny jejich přijetí.

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 komisí[9] a Společnou dohodou Evropského parlamentu, Rady a Komise o aktech v přenesené pravomoci[10].

Při přípravě specifikací byly vykonány tyto činnosti a úkoly:

– sběr stávajících vstupů a výsledků evropských studií, výzkumných projektů, vnitrostátních projektů provádění, veřejných konzultací, stávajících aktivit v rámci sdružení, podnětů od zúčastněných subjektů atd.,

– analýza nákladů a přínosů,

– analýza mezer a analýza požadavků a možných přístupů, zejména prostřednictvím veřejných on-line konzultací, které Komise uspořádala s cílem zjistit názory a postoje občanů, zúčastněných subjektů a členských států,

– konzultace s odborníky z členských států a evropským inspektorem ochrany údajů o návrzích specifikací. Evropský parlament a Rada obdržely při přípravě aktů v přenesené pravomoci všechny relevantní dokumenty a odborníci Parlamentu byli zváni na schůze odborníků,

– postoj Evropské poradní skupiny pro ITS k návrhům specifikací.

---

[9] Úř. věst. L 304, 20.11.2010, s. 47.

[10] http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/sefcovic/documents/common_understating_on_delegated_acts.pdf

Významným přínosem pro přípravné práce byly také různé akce, studie, pracovní semináře atd. související s prováděním akčního plánu zavádění ITS (viz pracovní dokument útvarů Komise o zprávě o pokroku a o přezkumu akčního plánu zavádění ITS).

2.2.2. Prioritní akce

Šest prioritních akcí pro vypracování a použití specifikací a norem je definováno v článku 3 směrnice o ITS a v její příloze I.

Podle čl. 6 odst. 2 směrnice o ITS měla Komise přijmout specifikace pro jednu nebo více prioritních akcí do 27. února 2013. V pracovním programu Komise byly dále stanoveny tyto termíny pro přijetí specifikací pro prvních šest prioritních akcí:

a) poskytování multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii: 4. čtvrtletí 2014;

b) poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé Unii: 4. čtvrtletí 2013;

c) údaje a postupy pro, je-li to možné, poskytování bezplatných minimálních univerzálních informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu uživatelům: 4. čtvrtletí 2012;

d) harmonizované poskytování interoperabilní služby eCall v celé Unii: 4. čtvrtletí 2012;

e) poskytování informačních služeb pro bezpečná a chráněná parkovací místa pro nákladní a užitková vozidla: 4. čtvrtletí 2012;

f) poskytování rezervačních služeb pro bezpečná a chráněná parkovací místa pro nákladní a užitková vozidla: 4. čtvrtletí 2013.

Přijaté specifikace

Komise splnila svůj úkol, pro nějž měla stanovenu lhůtu 27. února 2013, když dne 26. listopadu 2012 přijala první soubor specifikací pro prioritní akci **d)**, a to nařízením v přenesené pravomoci (EU) č. 305/2013 o harmonizovaném poskytování interoperabilní služby eCall v celé Unii[11]. Toto nařízení v přenesené pravomoci stanoví – na základě norem – specifikace pro modernizaci infrastruktury center tísňového volání (PSAP) potřebné pro řádný příjem a vyřizování tísňových volání eCall, aby byla zajištěna kompatibilita, interoperabilita a návaznost služby eCall v celé Unii.

Pokud jde o prioritní akci c), dne 15. května 2013 přijala Komise nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 886/2013 o údajích a postupech pro poskytování minimálních univerzálních informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu uživatelům, pokud možno bezplatně[12]. Nařízení v přenesené pravomoci stanoví specifikace nezbytné k zajištění kompatibility, interoperability a návaznosti, pokud jde o zavádění a provozní využití příslušných údajů a postupů pro definovaný soubor nehod v silniční dopravě. Týká se jak veřejných, tak soukromých zúčastněných subjektů a stanoví sdílení údajů souvisejících s bezpečností bez jakýchkoli dodatečných nákladů pro koncové

[11] Úř. věst. L 91, 3.4.2013, s. 1.

[12] Úř. věst. L 247, 18.9.2013, s. 6.

uživatele, a to prostřednictvím vnitrostátního přístupového místa a ve společném normalizovaném formátu (DATEX[13]). Přispívá tak k interoperabilitě a předvídatelnosti pro všechny potenciální uživatele takových dat. V časovém rámci vyhrazeném na přípravu těchto specifikací však nebylo možné specifikovat podrobné požadavky na kvalitu. Byla proto ustavena pracovní skupina, která zahrnuje veřejné i soukromé zúčastněné subjekty a má se věnovat kritériím kvality a metodám sledování a hodnocení.

Pokud jde o prioritní akci e), Komise přijala dne 15. května 2013 nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 885/2013 o poskytování informačních služeb týkajících se bezpečných a chráněných parkovacích míst pro nákladní a užitková vozidla[14]. Nařízení v přenesené pravomoci stanoví specifikace nezbytné k zajištění kompatibility, interoperability a návaznosti za účelem zavádění a provozního využití informačních služeb. Týká se jak veřejných, tak soukromých zúčastněných subjektů a definuje prvky nezbytné k tomu, aby byly informační služby poskytovány harmonizovaným způsobem, a to včetně některých pokročilých služeb dynamických informací. Stejně jako u prioritní akce c) jsou požadavky na kvalitu minimální.

Tyto tři soubory specifikací byly připraveny v těsné spolupráci s členskými státy na zvláštních setkáních odborníků[15], na něž byl též pozván Evropský parlament a evropský inspektor ochrany údajů, a po konzultacích se zúčastněnými subjekty, zejména prostřednictvím veřejných konzultací on-line a pracovních seminářů.

Probíhající práce na zbývajících prioritních akcích

V rámci přípravy práce na specifikacích pro prioritní akci a) týkající se multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii bylo již zahájeno několik iniciativ (1. ročník soutěže Smart Mobility Challenge[16], studie, pracovní semináře a veřejné konzultace)[17]. Cílem je přijmout tyto specifikace nejpozději v roce 2015. Komise souběžně zahájila diskusi[18] o možné iniciativě týkající se přístupu k multimodálním údajům v dopravě za účelem řešení výzvy spočívající ve zpřístupnění dopravních údajů zahrnujících všechny druhy dopravy a služby mobility. Tyto úvahy vedly v první fázi ke zveřejnění pracovního dokumentu útvarů Komise „Harmonogram k zajištění multimodálních informačních služeb o cestování a služeb plánování a prodeje jízdenek v celé Unii“ v červnu 2014[19]. To může vést k předložení návrhu právního předpisu ohledně přístupu k multimodálním údajům o cestování a dopravním provozu, a to v závislosti na výsledku posouzení dopadu, které má být dokončeno v průběhu roku 2014.

Pokud jde o prioritní akci b), která se týká informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé Unii, Komise již v rámci přípravy specifikací uspořádala několik pracovních seminářů a setkání odborníků. Cílem je přijmout tyto specifikace do konce roku 2014. Toto zpoždění oproti původně předpokládanému

13 DATEX: Evropské technické specifikace pro modelování a výměnu informací souvisejících s ITS.

14 Úř. věst. L 247, 18.9.2013, s. 1.

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

16 1. ročník soutěže Smart Mobility Challenge: http://ec.europa.eu/transport/its/multimodal-planners/index_cs.htm

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

18 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/events/2013-11-15-towards-eu-wide-multimodal-travel-planning_cs.htm

19 SWD(2014) 194 final.

harmonogramu je částečně způsobeno velmi širokým rozsahem těchto specifikací, jak jsou vymezeny v příloze I směrnice o ITS, a také potřebou dosáhnout shody s členskými státy, pokud jde o jejich rozsah. Specifikace se zaměří na nezbytné podmínky pro poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé Unii, a týkají se tedy mnohem více zázemí než samotných služeb.

Pokud jde o specifikace pro prioritní akci f), která se týká poskytování rezervačních služeb pro bezpečná a chráněná parkovací místa pro nákladní a užitková vozidla, provedla Komise několik konzultací s odborníky z členských států a hlavními zúčastněnými subjekty. Z diskusí vyplynulo, že existuje málo parkovišť, která by mohla v roce 2014 nabídnout rezervační služby (pouze 2 % parkovacích míst), a že tedy v současné době nejsou specifikace a normy pro rezervace na parkovištích potřeba. Bude však sledován další vývoj a v případě potřeby bude otázka z tohoto hlediska znovu zvážena. Pokud by byly potřebné normalizační činnosti, mohly by se zvážit v širším kontextu nadcházející iniciativy e-Freight.

2.2.3. Jiné akce v prioritních oblastech i mimo ně

Jak požaduje článek 6 směrnice o ITS, Komise má po přijetí nezbytných specifikací pro prioritní akce přijmout také specifikace pro jiné akce v rámci prioritních oblastí uvedené v příloze I směrnice o ITS. Jak je vysvětleno v pracovním dokumentu útvarů Komise o zprávě o pokroku a přezkumu akčního plánu zavádění ITS, byly zahájeny práce týkající se *spolupracujících systémů*, a to na základě výzkumných projektů a mnoha konzultací se zúčastněnými subjekty, mezi něž patří Evropský výbor pro ITS a Evropská poradní skupina pro ITS. Cílem je vyhodnotit překážky a nezbytné podmínky a zjistit, jak může Komise zavedení takových systémů v Unii podpořit. Rovněž byly provedeny přípravné studie s cílem propagovat otevřený přístup ke službám ITS *(otevřená palubní platforma)*. Dále existují poznatky svědčící o tom, že by mohly být dále zkoumány nové potenciální oblasti specifikací (např. *crowdsourcing* v oblasti dopravních údajů, automatické řízení) s cílem dále posílit praktické využití inteligentních dopravních systémů.

2.3. Návrhy týkající se zavádění

2.3.1. Interoperabilní služba eCall v celé Unii (prioritní akce d))

Vedle doporučení členským státům s cílem přimět provozovatele mobilních sítí, aby podporovali přenos volání eCall[20], a specifikací[21] obsahujících obecné požadavky pro modernizaci infrastruktury center tísňového volání přijala Komise dne 13. května 2013 dva legislativní návrhy: návrh rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady o zavedení interoperabilní služby eCall v celé EU[22] a návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o požadavcích na schválení typu pro zavedení palubního systému eCall[23].

Návrh rozhodnutí přijali společní normotvůrci dne 25. května 2014 a následně byl zveřejněn v Úředním věstníku[24]. Podle jeho ustanovení mají být centra tísňového volání zprovozněna v celé Unii nejpozději šest měsíců před datem, kdy vstoupí

[20] K(2011) 6269 v konečném znění.
[21] Nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 305/2013.
[22] COM(2013) 315 final.
[23] COM(2013) 316 final.
[24] Úř. věst. L 164, 3.6.2014, s. 6.

v účinnost požadavky na schválení typu pro palubní systém eCall, a v každém případě nejpozději do 1. října 2017. Toto rozhodnutí výslovně stanoví právo každého členského státu organizovat své záchranné služby nákladově nejefektivněji a podle svých potřeb.

Legislativní proces týkající se návrhu o schvalování typu pro palubní systém eCall ještě stále probíhá.

2.3.2. Další prioritní akce (c) a e))

Některé členské státy jsou v poslední době velmi aktivní v zavádění služeb spojených s prioritními akcemi týkajícími se informací o bezpečnosti silničního provozu (c)) a informačních služeb pro bezpečná a chráněná parkovací místa pro nákladní vozidla (e)). V době omezených finančních zdrojů se však zdá rozumnější předtím, než bude stanovena nějaká obecná povinnost zavádění, nejprve podpořit vývoj, ke kterému dochází v návaznosti na přijetí specifikací, a to prostřednictvím monitorování a výměny osvědčených postupů mezi členskými státy, jakož i prostřednictvím nejnovější výzvy k předkládání návrhů v rámci transevropských dopravních sítí (TEN-T) a nadcházejících výzev v rámci Nástroje pro propojení Evropy. Až budou získány zkušenosti z těchto prvních počinů, bude v pozdější fázi na základě osvědčených postupů posouzeno, zda jsou nutné návrhy legislativních aktů o povinném zavádění.

2.4. Normy

Od přijetí směrnice o ITS probíhá nebo bylo dokončeno několik normalizačních činností.

Byly přijaty normy pro eCall zmiňované v nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 305/2013. Očekává se, že v rámci Evropského výboru pro normalizaci se technická specifikace CEN/TS 16454 týkající se zkoušení shody „end-to-end“ komunikace eCall stane do konce roku 2014 řádnou normou CEN. Bude též dokončen menší přezkum těchto norem, aby do nich byly zapracovány výstupy pilotních projektů HeERO[25], a to nejpravděpodobněji také do konce roku 2014.

Provádění normalizačního pověření M/453 týkajícího se spolupracujících systémů již značně pokročilo. Jak Evropský výbor pro normalizaci (TC 278 WG16) a Evropský institut pro normalizaci v telekomunikacích (TC ITS), tak i další normalizační organizace poskytly normy s významem pro spolupracující ITS a spadající do oblasti působnosti pověření M/453. Vyhodnocování uplatňování stávajících norem je soustavnou činností v rámci normalizačního procesu, které se věnují příslušné technické výbory a pracovní skupiny organizací CEN, ISO, SAE, IEEE a ETSI[26]. Normalizační práce v oblasti ITS staví také na mezinárodní spolupráci Evropské unie se Spojenými státy americkými a dalšími partnery, kteří se věnují celosvětové harmonizaci norem v oblasti ITS. Touto spoluprací se urychluje definice norem, což vede k rychlejšímu zavádění ITS.

Byly zjištěny také další potřeby normalizace v oblasti působnosti směrnice o ITS. Patří mezi ně zavedení služby eCall do vozidel jiných kategorií než M1 a N1, pokyny

[25] Více informací o projektech HeERO je k dispozici zde: www.heero-pilot.eu

[26] CEN: Evropský výbor pro normalizaci; ISO: Mezinárodní organizace pro normalizaci; SAE: Společnost automobilových inženýrů; IEEE: Institut elektrotechnických a elektronických inženýrů; ETSI: Evropský institut pro normalizaci v telekomunikacích.

k ověřování systémů eCall (pro následný trh), dokončení úkolů vyplývajících z pověření M/453, architektura otevřené palubní platformy, integrace přesných (veřejných) údajů o silnicích do digitálních map, bezpečná integrace a provoz přenosných zařízení a městské ITS. Všechny tyto prvky byly přidány do průběžného plánu Komise pro normalizaci IKT z roku 2013[27], aby mohla být případně v budoucnu vydána normalizační pověření.

2.5. Opatření, která nejsou závazná

2.5.1. Pokyny pro podávání zpráv členskými státy

Komise přijala dne 13. července 2011 podle požadavku článku 17 směrnice o ITS pravidla pro podávání zpráv členskými státy podle směrnice 2010/40/EU[28].

2.5.2. Pokyny pro městské ITS

Tyto pokyny byly vypracovány podle akčního plánu zavádění ITS (viz pracovní dokument útvarů Komise o zprávě o pokroku a přezkumu akčního plánu zavádění ITS). Zvyšují povědomí o funkcích městských ITS a poskytly podklady pro pracovní dokument útvarů Komise o mobilizaci inteligentních dopravních systémů ve městech EU[29], který je součástí balíčku opaření v oblasti městské mobility přijatého dne 17. prosince 2013[30].

2.6. Pravidla pro ochranu osobních údajů

Do všech přijatých specifikací byla začleněna odpovídající pravidla o ochraně osobních údajů, bezpečnosti a opakovaném použití informací. Tato pravidla vycházejí z přípravné studie[31], která byla zadána v rámci akčního plánu zavádění ITS[32], a odpovídají článku 10 směrnice o ITS. Evropský inspektor ochrany údajů byl soustavně zván na schůze odborníků z členských států, na nichž byly specifikace připravovány, a jeho stanoviska ke konečným návrhům specifikací byla řádně zohledněna. Tak tomu bude také v případě všech budoucích specifikací a návrhů.

2.7. Odpovědnost

Do všech přijatých specifikací byla zapracována příslušná pravidla o odpovědnosti. Vycházejí z přípravné studie[33] v rámci akčního plánu zavádění ITS a odpovídají článku 11 směrnice o ITS. Tak tomu bude také v případě všech budoucích specifikací a návrhů.

2.8. Podávání zpráv členskými státy

2.8.1. Zpráva o vnitrostátních činnostech a projektech týkajících se prioritních oblastí

Podle čl. 17 odst. 1 směrnice o ITS byly členské státy povinny předložit Komisi do 27. srpna 2011 zprávu o svých vnitrostátních činnostech a projektech týkajících se prioritních oblastí uvedených v článku 2 směrnice.

---

27 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/ict/standards/work-programme/index_cs.htm

28 Úř. věst. L 193, 23.7.2011, s. 48.

29 http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf

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

31 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_cs.htm

32 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:CS:NOT

33 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_cs.htm

Tyto zprávy poskytly u čtyř prioritních oblastí směrnice o ITS první přehled o zavádění ITS v celé Unii.

Tyto zprávy z roku 2011 jsou analyzovány v pracovním dokumentu útvarů Komise „Analýza zpráv členských států“, který doprovází tuto zprávu.

Podle čl. 17 odst. 3 směrnice o ITS mají členské státy do 27. srpna 2014 podat zprávu o pokroku dosaženém od zprávy z roku 2011.

2.8.2. Informace o vnitrostátních činnostech v oblasti ITS plánovaných na následující dobu pěti let

Podle čl. 17 odst. 2 směrnice o ITS byly členské státy povinny poskytnout Komisi do 27. srpna 2012 informace o vnitrostátních činnostech v oblasti ITS plánovaných na následujících pět let.

Tyto zprávy z roku 2012 jsou analyzovány v pracovním dokumentu útvarů Komise „Analýza zpráv členských států“, který doprovází tuto zprávu.

Tyto zprávy poprvé od přijetí směrnice 2010/40/EU popisují záměry členských států, pokud jde o zavedení ITS na jejich území, pro období následujících pěti let. Je z nich patrný silný zájem a vůle členských států napomoci zavedení ITS v celé Evropě za účelem podpoření návaznosti služeb a inteligentnější mobility, a především jasný trend směrem k další angažovanosti v oblasti informačních služeb.

Jak již ukázaly vnitrostátní zprávy z roku 2011, členské státy investují do prioritních oblastí I „Optimální využití dat o silniční síti, dopravním provozu a cestování“ a II „Návaznost služeb ITS v oblasti řízení provozu a nákladní dopravy“ a informují, že do nich budou investovat i nadále (další informace v pracovním dokumentu útvarů Komise „Analýza zpráv členských států“)[34]. Specifikace v těchto oblastech tedy jasně napomáhají zajištění interoperability a návaznosti již zavedených i budoucích služeb a měla by se věnovat zvláštní pozornost kompatibilitě se stávajícími aplikacemi.

Zdá se, že činnosti spojené s prioritní oblastí III „Aplikace ITS pro bezpečnost a ochranu před vnějšími hrozbami“ mají omezenější rozsah a zaměřují se především na několik konkrétních akcí (např. eCall, informační služby pro bezpečná a chráněná parkovací místa pro nákladní vozidla), které nyní mají prospěch z přijatých specifikací.

Třebaže členské státy uznávají, že prioritní oblast IV „Propojení vozidla s dopravní infrastrukturou“ má potenciál přispět ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a omezit dopravní zácpy, jsou činnosti v této oblasti stále ještě ve fázi výzkumu, testování či pilotního provozu. Několik členských států má konkrétní plány na pilotní projekty, avšak mnohé zúčastněné subjekty patrně zatím vyčkávají, neboť se zatím neobjevily jasné obchodní modely, které jsou zapotřebí pro rozsáhlejší zavedení spolupracujících služeb ITS, ani nedošlo k potřebné minimální míře rozšíření vybavených vozidel či pokrytí infrastrukturou. K překonání této situace bude patrně nutná koordinace všech zúčastněných subjektů, která půjde nad rámec pouhého přijetí specifikací či finanční podpory pilotních projektů.

[34] SWD(2014) 319.

2.9. Evropská poradní skupina pro ITS

Článek 16 směrnice uložil Komisi, aby zřídila Evropskou poradní skupinu pro ITS, která by jí poskytovala poradenství k obchodním a technickým aspektům zavádění a využívání ITS v Unii. Skupina má být složena z vysoce postavených zástupců příslušných poskytovatelů služeb ITS, sdružení uživatelů, podnikatelů v dopravě a provozovatelů dopravních zařízení, výrobního průmyslu, sociálních partnerů, profesních sdružení, místních orgánů a dalších příslušných fór.

Evropská poradní skupina pro ITS byla zřízena rozhodnutím Komise ze dne 4. května 2011[35] a její členové jmenováni dne 27. ledna 2012 na základě otevřené výzvy k podávání přihlášek[36].

První schůze se konala dne 23. března 2012 a druhá dne 26. února 2013. Tyto schůze posloužily jako příležitost k diskusím se zúčastněnými subjekty na aktuální témata z oblasti ITS, zejména pokud jde o strategie týkající se nutných podmínek pro informační služby o dopravním provozu v reálném čase, přístup k dopravním údajům a zavedení spolupracujících systémů. Napomohly také k tomu, že se zúčastněné subjekty shodly na společné vizi zavádění spolupracujících systémů, jejíž součástí je zejména navrhovaná platforma, která má zahrnout všechny zúčastněné subjekty a propojit všechny iniciativy, aby se zamezilo fragmentaci a zajistila se interoperabilita služeb, systémů a technologií.

Komise systematicky žádá členy Evropské poradní skupiny pro ITS o písemná stanoviska k obchodním a technickým aspektům navrhovaných specifikací a její členové poskytují cenné připomínky pro jejich finalizaci.

Hlavní výstupy těchto schůzí jsou postupovány Evropskému výboru pro ITS, jak požaduje směrnice o ITS.

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

3.1. Různé konfigurace

Směrnice o ITS stanoví rámec pro rychlé přijetí specifikací prostřednictvím aktů Komise v přenesené pravomoci. Tento přístup usnadnil celkem hladké přijetí specifikací pro první tři prioritní akce, které se týkají informací o bezpečnosti silničního provozu (akce c)), služby eCall (akce d)) a informačních služeb pro parkování nákladních vozidel (akce e)).

Kontext, ve kterém byly tyto specifikace přijaty, se však mezi jednotlivými akcemi výrazně liší a závisí zejména na míře pokročilosti unijních a vnitrostátních činností a veřejných a soukromých iniciativ v těchto oblastech.

Pokud jde o službu eCall, byly zásady iniciativy definovány již ve sdělení Komise nazvaném „Systém eCall: čas jej zavést“[37], a bylo také vydáno doporučení[38]

---

35 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32011D0505(01):CS:NOT

36 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/call_application_eiag_cs.htm
Seznam členů a souhrnné zápisy ze schůzí jsou k dispozici v Rejstříku expertních skupin Komise. http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2736

37 KOM(2009) 434 v konečném znění.

38 Doporučení Komise 2011/750/EU ze dne 8. září 2011 o podpoře služby eCall v sítích elektronických komunikací pro přenos palubních tísňových hovorů na číslo 112 v celé Evropské unii (systém eCall) – Úř. věst. L 303, 22.11.2011, s. 46.

členským státům zacílené na provozovatele mobilních sítí. V době, kdy byly první návrhy specifikací předloženy k diskusi odborníkům z členských států, již navíc existovaly normy. Také byly zahájeny pilotní projekty před zavedením, které jsou na těchto normách založeny. Směrnice o ITS tedy posloužila k doplnění přístupu a stávajících iniciativ, neboť zaplnila prázdný prostor, pokud jde o centra tísňového volání.

V případě minimálních informací o bezpečnosti silničního provozu a informačních služeb pro parkování nákladních vozidel byla situace velmi odlišná. Neexistovaly zde speciální normy, ze kterých by mohly specifikace vycházet, třebaže v některých aspektech posloužily jako referenční materiály normy DATEX II, TPEG a RDS TMC[39]. V členských státech nadto již byly v provozu různé služby. Tato obecná situace vyvolala další otázky, pokud jde o podmínky uplatnění připravovaných specifikací na již existující služby. Vzhledem k poměrně úzkému rozsahu těchto dvou akcí však bylo možné přijmout specifikace v relativně krátkém čase, a to včetně nezbytných cílených konzultací se zúčastněnými subjekty.

U dvou zbývajících prioritních akcí, tedy u poskytování multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii (akce a)) a poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé Unii (akce b)) se ukazuje, že dosažení tohoto cíle bude náročnější. Je tomu tak zejména proto, že mají širší rozsah a zahrnují větší počet zúčastněných subjektů. Totéž platí pro další akce, u nichž může nastat potřeba komplexnějšího přístupu, nejen pouhého přijetí specifikací.

3.2. Výkon přenesených pravomocí

Politická podpora ze strany členských států

Případ služby eCall poskytl jisté ponaučení, pokud jde o to, v jakých nuancích se může v oblasti specifikací lišit spolupráce s vnitrostátními odborníky a politická kontrola ze strany Rady poté, co Komise specifikace přijme. Třebaže mezi odborníky panovala téměř jednomyslná podpora obsahu specifikací služby eCall, v Radě hlasovalo sedm členských států pro námitku; protože však nebylo dosaženo kvalifikované většiny, Rada námitku nevznesla. Důvody, které některé z těchto sedmi členských států uvedly, nemusí být nutně spojeny se specifikacemi v nejužším smyslu, ale s iniciativou eCall jako celkem, a to zejména s financováním budoucího povinného zavedení služby či otázkami spojenými s tou částí iniciativy eCall, která se týká palubních systémů.

Zpochybňování rozsahu přenesení pravomocí

V souladu s článkem 290 SFEU opravňuje směrnice o ITS Komisi, aby přijala nelegislativní akty s obecnou působností, kterými se doplňují nebo mění některé prvky legislativního aktu, které nejsou podstatné.

Dva členské státy písemně zpochybnily platnost přenesené pravomoci uložit členským státům povinnost modernizovat stávající služby za účelem splnění požadavků specifikací přijatých podle směrnice o ITS. Měly za to, že by taková povinnost byla v rozporu s právem každého členského státu rozhodnout o vlastním

[39] TPEG: specifikace Skupiny odborníků na dopravní protokol, které poskytují metodu pro přenos multimodálních údajů v dopravním provozu a dopravě; RDS: rádiový datový systém (Radio Data System); TMC: kanál dopravních zpráv (Traffic Message Channel).

zavedení, jak stanoví čl. 5 odst. 1 směrnice o ITS. Dne 18. prosince 2013 jeden členský stát napadl obě 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) u Tribunálu Evropské unie. Požádal o zrušení těchto dvou nařízení v přenesené pravomoci a argumentoval tím, že překračují meze přenesení pravomocí podle směrnice 2010/40/EU, a tudíž jsou v rozporu s článkem 290 SFEU.

Nedostatečnost vertikálního přístupu

Směrnice o ITS stanoví šest prioritních akcí, pro něž se mají přijmout specifikace. První tři přijaté specifikace se týkají relativně rozdílných a samostatných oblastí, avšak zbývající prioritní akce obsahují společné prvky, např. specifikaci společných údajů, společné otázky týkající se přístupu a dostupnosti údajů a ochranu údajů a odpovědnost. Vertikální přístup, který vyplývá ze směrnice o ITS, pak může být v některých z těchto průřezových otázek doplněn horizontálnějšími přístupy. Tak by tomu mohlo být, pokud jde o multimodální informační služby o cestování a informační služby o dopravním provozu v reálném čase či o horizontální opatření v oblasti soukromí a ochrany údajů.

Jak bylo již uvedeno výše, u některých dalších akcí (např. spolupracujících systémů) může být zapotřebí komplexnější přístup, aby se vyřešily jednotlivé rozmanité otázky (financování, normalizace, výraznější koordinace zúčastněných subjektů, řízení spojené se zaváděním atd.), které překračují rozsah možných specifikací.

Doba, po kterou jsou přeneseny pravomoci

Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je Komisi svěřena do 27. srpna 2017. Představovala a stále ještě představuje účinný a flexibilní nástroj pro dokončení přijímání specifikací pro všech šest prioritních akcí, avšak nutnost přijmout specifikace také pro další akce uvedené v příloze I směrnice o ITS by si vyžádala prodloužení lhůty.

3.3. Postup navazující na přijetí specifikací

Pokud jde o službu eCall, pilotní projekty HeERO[40] a Evropská platforma pro zavedení systému eCall[41] poskytly rámec pro komunikaci o provádění nařízení v přenesené pravomoci týkající se služby eCall. Pokud jde o další přijaté specifikace, v případě specifikací týkajících se informací o bezpečnosti silničního provozu (akce c)) a parkovacích míst pro nákladní vozidla (akce e)) vyvstala potřeba lépe strukturovat následný postup v členských státech při jejich provádění.

Komise proto v říjnu 2013 a v lednu 2014 svolala schůze s odborníky z členských států. Má v úmyslu v tomto dialogu pokračovat a rozvíjet jej, zejména prostřednictvím zvláštní platformy pro spolupráci (wik-ITS), a to s cílem podpořit společný výklad specifikací a výměnu osvědčených postupů a komunikovat o častých otázkách.

40 http://www.heero-pilot.eu

41 http://www.imobilitysupport.eu/imobility-forum/governance-structure/european-ecall-implementation-platform-eeip

Pomoc při provádění specifikací bude rovněž poskytnuta prostřednictvím finančních prostředků z Nástroje pro propojení Evropy a programu Horizont 2020 a prostřednictvím stávajících iniciativ a platforem zúčastněných subjektů, jako je Evropská platforma pro zavedení systému eCall, pracovní skupina iMobility Forum pro bezpečné aplikace, pokyny TISA pro mapování bezpečnostních událostí do norem DATEX/TPEG/RDS, Evropská platforma ITS (projekt financovaný v rámci výzvy TEN-T 2012) zaměřená na uzel / vnitrostátní přístupový bod DATEX a kvalitu SRTI[42] atd.

Tato navazující opatření také pomohou vyhodnotit, nakolik bude v blízké budoucnosti třeba předkládat případné návrhy týkající se zavádění.

4. POUŽITÉ A POTŘEBNÉ FINANČNÍ PROSTŘEDKY

Přijaté specifikace jsou stále ještě celkem nedávného data, a proto výše použitých a potřebných finančních prostředků vychází z odhadu nezbytné modernizace stávajících služeb a jejich pravděpodobného zavedení v členských státech.

Do pilotních projektů před zavedením, které se týkají služby eCall – HeERO I a II – bylo investováno celkem 9,4 milionu EUR, resp. 4,3 milionu EUR (z čehož 4,7 milionu EUR, resp. 2,1 milionu EUR pochází z finančních prostředků EU) v rámci programu pro konkurenceschopnost a inovace (CIP), přičemž rozsah těchto pilotních projektů před zavedením byl širší než pouhé provedení specifikací. Budou zapotřebí další finanční prostředky k modernizaci infrastruktury center tísňového volání ve všech členských státech, jejichž výše je odhadnuta v příloze XIV posouzení dopadů zavedení služby eCall[43].

Pokud jde o prioritní akci c), získávání dodatečných dat nezbytných pro poskytování informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu vyžaduje počáteční investice (týkají se např. čidel, kamerového systému, meteorologických stanic, hlášení na linku 112 či uživatelských hlášení, dat soukromých poskytovatelů / FCD) a bude generovat i další náklady související s údržbou, provozem a výměnami. V závislosti na různých parametrech (např. rozloha vybavené sítě, hustota a typ vybavení, metoda a technologie získávání dat, stávající vybavení a data) se mohou náklady na získávání dodatečných dat mezi jednotlivými členskými státy významně lišit, rozdíl mezi nízkými a vysokými odhady nákladů může být dokonce i desetinásobný. Odhaduje se, že provoz této informační služby bude v případě členského státu, který dnes nemá vůbec žádnou informační službu tohoto typu, stát průměrně 1,4 milionu EUR ročně[44].

Pokud jde o prioritní akci e), odhadují se náklady v celé EU, které ponesou provozovatelé parkovišť pro nákladní vozidla a orgány veřejné moci v souvislosti s celounijním provedením společných specifikací (poskytování statistických dat, provádění, správa statistické databáze a náklady na straně dopravců) na 4 miliony EUR ročně. Dynamické informace budou velmi pravděpodobně zavedeny pouze

---

42 TISA: Sdružení poskytující informační služby pro cestující; SRTI: minimální univerzální informace o dopravním provozu související s bezpečností silničního provozu.

43 http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2011/sec_2011_1019_cs.pdf

44 Bližší informace o nákladech jsou obsaženy v závěrečné zprávě studie o prioritní akci C – poskytování bezplatných informací o bezpečnosti silničního provozu: http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_cs.htm

v omezeném počtu prioritních oblastí (každá oblast bude zahrnovat průměrně deset parkovišť), přičemž náklady na jednu prioritní oblast se odhadují přibližně na 2 miliony EUR v počátečních investicích a 0,2 milionu EUR ročně na provoz, údržbu a odpisy[45].

Poslední výzva k předkládání návrhů v rámci transevropských dopravních sítí (TEN-T), která byla vyhlášena v prosinci 2013, přinesla možnost podpořit projekty spadající do oblasti působnosti směrnice o ITS. Obzvláště významné jsou projekty zavedení hlavních služeb ITS podél evropských koridorů a studie, které zahrnují testy v reálném provozu a přípravy před zavedením, např. pokud jde o spolupracující systémy či modernizaci center tísňového volání systému eCall. Tutéž možnost přinesou nadcházející výzvy v rámci Nástroje pro propojení Evropy, které budou vyhlášeny v roce 2014.

Normalizační práce jsou podporovány z rozpočtu EU, a k dnešnímu datu představují v rámci normalizačního pověření M/453 částku 165 000 EUR na službu eCall a 1,338 milionu EUR na spolupracující systémy. Příprava a údržba specifikací DATEX byla podpořena z různých zdrojů financování (studie, grant, projekty v rámci programů TEN-T), a to v odhadované celkové výši 1,4 milionu EUR.

Pro další normalizační položky uvedené v průběžném plánu normalizace IKT budou zapotřebí další finanční prostředky, jejichž výši je teprve nutno odhadnout.

5. ZÁVĚR

Směrnice o ITS byla účinným nástrojem pro rychlé přijetí společných specifikací u prvních tří prioritních akcí.

Práce na specifikacích u zbývajících dvou prioritních akcí (poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé Unii a poskytování multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii) bude dokončena před koncem pracovního programu v roce 2015. Pokud jde o rezervační služby pro bezpečná a chráněná parkovací místa pro nákladní a užitková vozidla, není v blízké budoucnosti třeba žádná další akce.

S ohledem na nové dlouhodobé trendy, které jsou v pracovním dokumentu útvarů Komise o zprávě o pokroku a přezkumu akčního plánu zavádění ITS rovněž zmíněny (např. *crowdsourcing* v oblasti dopravních údajů, částečně automatické řízení, zavádění spolupracujících systémů), a na možnou potřebu stanovit vedle šesti nyní definovaných prioritních akcí a čtyř prioritních oblastí nové priority nad rámec důležitých prvků uvedených v příloze I směrnice o ITS se jeví jako nezbytné v první fázi upřednostnit zbývající akce ve stávající oblasti působnosti směrnice o ITS a akčního plánu zavádění ITS. V další fázi bude nezbytné přemýšlet o případném přezkumu směrnice o ITS a podpůrného akčního plánu zavádění ITS a začít jej připravovat, přičemž bude nutno zohlednit neustálý technický vývoj ITS a vycházet také ze závěrů pracovního dokumentu útvarů Komise o zprávě o pokroku a přezkumu akčního plánu zavádění ITS.

[45] Bližší informace o nákladech jsou obsaženy v závěrečné zprávě studie o prioritních akcích E a F – poskytování informačních a rezervačních služeb pro bezpečná a chráněná parkovací místa pro nákladní a užitková vozidla: http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_cs.htm