EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 21. 10. 2014
COM(2014) 642 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

Vykonávanie smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ zo 7. júla 2010 o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2014) 319 final}
{SWD(2014) 320 final}

Obsah

1. Úvod ... 3
1.1. Smernica 2010/40/EÚ ... 3
1.2. Transpozícia smernice 2010/40/EÚ ... 5
2. Analýza vykonávania smernice 2010/40/EÚ ... 5
2.1. Pracovný program Komisie ... 5
2.2. Delegované akty o špecifikáciách ... 5
2.2.1. Metodika ... 5
2.2.2. Prioritné opatrenia ... 6
2.2.3. Iné opatrenia v prioritných oblastiach a mimo nich ... 8
2.3. Návrhy na zavádzanie ... 8
2.3.1. Interoperabilný systém e-Call v celej EÚ (prioritné opatrenie d) ... 8
2.3.2. Ostatné prioritné opatrenia (c a e) ... 9
2.4. Normy ... 9
2.5. Nezáväzné opatrenia ... 10
2.5.1. Usmernenia na podávanie správ členskými štátmi ... 10
2.5.2. Usmernenia pre mestské IDS ... 10
2.6. Pravidlá o ochrane osobných údajov ... 10
2.7. Zodpovednosť ... 11
2.8. Správy členských štátov ... 11
2.8.1. Správa o vnútroštátnej činnosti a projektoch súvisiacich s prioritnými oblasťami ... 11
2.8.2. Informácie o vnútroštátnych opatreniach v oblasti IDS plánovaných na nasledujúce obdobie piatich rokov ... 11
2.9. Poradná skupina pre európske IDS ... 12
3. Účinnosť a vhodnosť smernice 2010/40/EÚ a delegovanie právomocí ... 13
3.1. Rôzne konfigurácie ... 13
3.2. Vykonávanie delegovania právomoci ... 13
3.3. Následné špecifikácie ... 15
4. Použité a potrebné finančné zdroje ... 15
5. Záver ... 16

1. ÚVOD

1.1. Smernica 2010/40/EÚ

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ zo 7. júla 2010 o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy[1] (ďalej len „smernica o IDS“ alebo „smernica 2010/40/EÚ“). Táto smernica nadobudla účinnosť v auguste 2010 po rýchlom legislatívnom procese, čím sa prejavila ochota spoluzákonodarcov dosiahnuť rýchly pokrok v tejto novej oblasti politiky.

Cieľom smernice o IDS je urýchliť koordinované zavádzanie a používanie inteligentných dopravných systémov v cestnej doprave (a rozhraní s inými druhmi dopravy) v celej Európe. Je v nej stanovený zoznam šiestich prioritných opatrení, ktoré zahŕňajú:

a) poskytovanie informačných služieb o multimodálnom cestovaní v celej EÚ;

b) poskytovanie informačných služieb o doprave v reálnom čase v celej EÚ;

c) údaje a postupy, pokiaľ je to možné, na bezplatné poskytovanie minimálnych univerzálnych dopravných informácií týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky používateľom;

d) zosúladené poskytovanie interoperabilného systému e-Call v celej EÚ[2];

e) poskytovanie informačných služieb pre bezpečné a chránené parkovacie miesta pre nákladné a úžitkové vozidlá a

f) poskytovanie rezervačných služieb pre bezpečné a chránené parkovacie miesta pre nákladné a úžitkové vozidlá.

Uvádzajú sa v nej tiež prioritné oblasti, na ktorých treba ďalej pracovať: optimálne využívanie údajov o cestnej sieti, dopravných informácií a cestovných údajov (prioritná oblasť I); kontinuita dopravných a nákladných služieb IDS (prioritná oblasť II); aplikácie IDS v oblasti bezpečnosti a ochrany cestnej premávky (prioritná oblasť III); prepojenie vozidiel s dopravnou infraštruktúrou (prioritná oblasť IV). Tieto prioritné oblasti zodpovedajú prvým štyrom prioritným oblastiam akčného plánu zavádzania IDS[3].

Podľa článku 6 smernice o IDS sa najprv majú prijať špecifikácie pre šesť prioritných opatrení, a potom sa prijmú špecifikácie pre ostatné opatrenia v prioritných oblastiach. Keďže šesť prioritných opatrení je súčasťou prioritných oblastí I a III, práca na špecifikáciách bola zameraná najmä na tieto dve prioritné oblasti.

Smernica 2010/40/EÚ je založená na dvojfázovom prístupe:

- Komisia je po prvé prostredníctvom delegovaných aktov v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) splnomocnená prijímať potrebné špecifikácie – vrátane funkčných, technických, organizačných

[1] Ú. v. EÚ L 207, 6.8.2010, s. 1.
[2] http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en.htm.
[3] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:SK:NOT.

ustanovení alebo ustanovení o službách – na zabezpečenie kompatibility, interoperability a kontinuity pri zavádzaní a prevádzkovom používaní IDS[4];

- v druhej fáze má Komisia najneskôr 12 mesiacov po prijatí potrebných špecifikácií pre prioritné opatrenie prípadne predložiť Európskemu parlamentu a Rade návrh na realizáciu tohto prioritného opatrenia v súlade s článkom 294 ZFEÚ. Komisia by mala vykonať posúdenie vplyvu vrátane analýzy nákladov a prínosov pre každý takýto návrh[5].

Komisia na tento účel prijala pracovný program[6], v ktorom je uvedené, na čom je potrebné na základe smernice o IDS (pozri oddiel 2.1) pracovať, a sú určené ďalšie priority pre túto prácu.

Komisii v záujme zapojenia verejných orgánov a súkromných subjektov do vykonávania smernice 2010/40/EÚ pomáha Výbor pre európske IDS, v ktorom spoločne pracujú zástupcovia z členských štátov, a poradná skupina pre európske IDS zložená zo zástupcov strán zainteresovaných v oblasti IDS na vysokej úrovni.

Medzi úlohy Komisie patrí aj prijímanie usmernení k podávaniu správ členskými štátmi[7] a pravidelné podávanie správ o dosiahnutom pokroku.

Okrem konkrétnych povinností súvisiacich s ochranou súkromia, bezpečnosťou a zodpovednosťou[8] musia členské štáty prijať aj opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby sa pri zavádzaní aplikácií a služieb IDS na ich území na tieto aplikácie a služby IDS uplatňovali prijaté špecifikácie. Musia sa tiež snažiť spolupracovať, pokiaľ ide o prioritné oblasti, keďže ešte neboli prijaté žiadne špecifikácie. Povinnosti členských štátov týkajúce sa podávania správ vyplývajú z článku 17 smernice 2010/40/EÚ. Ich účelom je dozvedieť sa viac o rôznych činnostiach a úmysloch členských štátov a povzbudiť tieto činnosti lepším uznaním pridanej hodnoty IDS pre dopravné politiky vo vnútroštátnych prostrediach.

Podľa článku 17 ods. 4 smernice o IDS musí Komisia podávať Európskemu parlamentu a Rade každé tri roky správu o pokroku dosiahnutom pri vykonávaní smernice. K správe musí priložiť analýzu týkajúcu sa pôsobenia a vykonávania článkov 5 až 11 a článku 16 vrátane použitých a potrebných finančných zdrojov. V správe musí prípadne posúdiť aj to, či je potrebné smernicu zmeniť. Okrem toho je v článku 12 ods. 1 tejto smernice stanovená povinnosť Komisie, že „predloží správu týkajúcu sa delegovaných právomocí najneskôr šesť mesiacov pred uplynutím päťročného obdobia po 27. auguste 2010."

Touto správou sú splnené obidve uvedené povinnosti. Je k nej priložený tiež pracovný dokument útvarov Komisie o správe o pokroku a preskúmaní akčného plánu zavádzania IDS a pracovný dokument útvarov Komisie o analýze správ členských štátov z roku 2011 (o vnútroštátnych činnostiach a projektoch súvisiacich s prioritnými oblasťami) a z roku 2012 (o vnútroštátnych opatreniach v oblasti IDS

---

4 Článok 3 smernice o IDS.

5 Článok 6 smernice o IDS.

6 Komisia prijala pracovný program o vykonávaní smernice 2010/40/EÚ 15. februára 2011 (K(2011)289 v konečnom znení) http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/doc/c_2011_0289_en.pdf.

7 Vykonávacie rozhodnutie Komisie z 13. júla 2011, ktorým sa prijímajú usmernenia pre členské štáty k podávaniu správ podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ, Ú. v. EÚ L 193, 23.7.2011, s. 48.

8 Pozri články 10 a 11 smernice o IDS.

plánovaných na nasledujúce päťročné obdobie), ktoré boli predložené podľa článku 17 ods. 1 a článku 17 ods. 2 smernice o IDS.

1.2. Transpozícia smernice 2010/40/EÚ

Podľa článku 18 smernice mali členské štáty do 27. februára 2012 čas, aby uviedli do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou.

K tomuto dátumu oznámilo Komisii len sedem členských štátov svoje vnútroštátne transpozičné opatrenia. Niektorým členským štátom to trvalo viac ako jeden ďalší rok a posledný členský štát oznámil svoje posledné transpozičné opatrenie 2. januára 2014. Viaceré členské štáty počas zasadnutí výboru pre IDS uviedli, že to odráža ťažkosti s transpozíciou smernice: smernica obsahuje veľmi málo skutočne konkrétnych priamych opatrení, ktoré sa majú transponovať, keďže predstavuje rámec, ktorý umožňuje prijímanie následných regulačných opatrení.

2. ANALÝZA VYKONÁVANIA SMERNICE 2010/40/EÚ

2.1. Pracovný program Komisie

Ako je stanovené v článku 17 ods. 5 smernice o IDS a v súlade s časovým harmonogramom stanoveným v smernici, Komisia po vykonaní konzultácií s výborom pre európske IDS prijala pracovný program.

Pracovný program pokrýva obdobie rokov 2011 – 2015 a poskytuje všeobecný ročný prehľad hlavných úloh a činností, ktoré má Komisia v súvislosti s vykonávaním smernice o IDS vykonať počas tohto obdobia. Je zameraný na vypracovanie špecifikácií týkajúcich sa šiestich prioritných opatrení a odhadované dátumy ich prijatia.

2.2. Delegované akty o špecifikáciách

2.2.1. Metodika

Špecifikácie boli vypracované v súlade s Rámcovou dohodou o vzťahoch medzi Európskym parlamentom a Európskou komisiou[9] a so spoločnou dohodou Európskeho parlamentu, Rady a Komisie o delegovaných aktoch[10].

Medzi činnosti a úlohy, ktoré boli vykonané na vypracovanie špecifikácií, patria tieto:

– zhromaždenie existujúcich údajov a výsledkov európskych štúdií, výskumných projektov, vnútroštátnych vykonávacích projektov, verejných konzultácií, existujúcich činností v združeniach, príspevkov zainteresovaných strán atď.,

– analýza nákladov a prínosov,

– analýza nedostatkov a analýza požiadaviek a možných postupov, najmä prostredníctvom online verejných konzultácií, ktoré uskutočnila Komisia na zistenie názorov a postojov občanov, zainteresovaných strán a členských štátov,

[9] Ú. v. EÚ L 304, 20.11.2010, s. 47.

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

– konzultácie o návrhoch špecifikácií s odborníkmi z členských štátov a s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov. Európsky parlament a Rada dostali v priebehu vypracúvania delegovaných aktov všetky náležité dokumenty a odborníci Parlamentu boli pozvaní na stretnutia odborníkov,

– stanovisko poradnej skupiny pre európske IDS k návrhom špecifikácií.

Na toto vypracovanie sa vo veľkej miere využili rôzne opatrenia, štúdie, semináre atď. súvisiace s vykonávaním akčného plánu zavádzania IDS (pozri pracovný dokument útvarov Komisie o správe o pokroku a preskúmaní akčného plánu zavádzania IDS).

2.2.2. Prioritné opatrenia

Šesť prioritných opatrení na vypracovanie a používanie špecifikácií a noriem je vymedzených v článku 3 smernice o IDS a v jej prílohe I.

Podľa článku 6 ods. 2 smernice o IDS mala Komisia prijať špecifikácie pre jedno alebo viaceré prioritné opatrenia do 27. februára 2013. Okrem toho sú v pracovnom programe Komisie stanovené tieto dátumy na prijatie špecifikácií pre prvých šesť prioritných opatrení:

a) poskytovanie informačných služieb o multimodálnom cestovaní v celej EÚ: 4. kvartál 2014;

b) poskytovanie informačných služieb o doprave v reálnom čase v celej EÚ: 4. kvartál 2013;

c) údaje a postupy, pokiaľ je to možné, na bezplatné poskytovanie minimálnych univerzálnych dopravných informácií týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky používateľom: 4. kvartál 2012;

d) zosúladené poskytovanie interoperabilného systému e-Call v celej EÚ: 4. kvartál 2012;

e) poskytovanie informačných služieb pre bezpečné a chránené parkovacie miesta pre nákladné a úžitkové vozidlá: 4. kvartál 2012;

f) poskytovanie rezervačných služieb pre bezpečné a chránené parkovacie miesta pre nákladné a úžitkové vozidlá: 4. kvartál 2013.

Prijaté špecifikácie

Komisia splnila lehotu 27. februára 2013, keď prvý súbor špecifikácií pre prioritné opatrenie **d)** prijala 26. novembra 2012 prostredníctvom delegovaného nariadenia (EÚ) č. 305/2013 o zosúladenom poskytovaní interoperabilného systému eCall v celej EÚ[11]. Týmto delegovaným nariadením sa stanovujú špecifikácie založené na normách, týkajúce sa modernizácie infraštruktúry stredísk tiesňového volania (PSAP) potrebnej na riadne prijímanie a spracovanie volaní e-Call s cieľom zabezpečiť kompatibilitu, interoperabilitu a kontinuitu zosúladenej služby e-Call v celej EÚ.

Čo sa týka prioritného opatrenia c), Komisia prijala 15. mája 2013 delegované nariadenie (EÚ) č. 886/2013, pokiaľ ide o údaje a postupy, ak je to možné, na

[11] Ú. v. EÚ L 91, 3.4.2013, s. 1.

poskytovanie bezplatných minimálnych univerzálnych dopravných informácií týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky užívateľom[12]. V ňom sú stanovené špecifikácie potrebné na zabezpečenie kompatibility, interoperability a kontinuity zavádzania a prevádzkového používania príslušných údajov a postupov pre definovaný súbor incidentov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky. Delegované nariadenie sa týka verejných aj súkromných zainteresovaných strán a zabezpečuje vymieňanie údajov týkajúcich sa bezpečnosti bez dodatočných nákladov pre koncových používateľov prostredníctvom vnútroštátneho prístupového bodu v spoločnom normalizovanom formáte (DATEX[13]), čím sa zvyšuje interoperabilita a predvídateľnosť pre každého potenciálneho používateľa týchto údajov. V lehote na vypracovanie týchto špecifikácií však nebolo možné stanoviť podrobné požiadavky na kvalitu. Preto bola zriadená pracovná skupina zložená z verejných a súkromných zainteresovaných strán, ktorá má preskúmať kritériá kvality a metodiku monitorovania a posudzovania.

Čo sa týka prioritného opatrenia e), Komisia prijala 15. mája 2013 delegované nariadenie (EÚ) č. 885/2013, pokiaľ ide o poskytovanie informačných služieb pre bezpečné a chránené parkovacie miesta pre nákladné a úžitkové vozidlá[14]. Sú v ňom stanovené špecifikácie potrebné na zabezpečenie kompatibility, interoperability a kontinuity zavádzania a prevádzkového používania informačných služieb. Delegované nariadenie sa týka verejných a aj súkromných zainteresovaných strán a sú v ňom vymedzené prvky potrebné na harmonizované poskytovanie informačných služieb vrátane niekoľkých moderných prvkov pre dynamické informácie. Ako aj v prípade prioritného opatrenia c), aj tu sú požiadavky na kvalitu minimálne.

Tieto tri súbory špecifikácií boli vypracované v úzkej spolupráci s členskými štátmi na vyhradených stretnutiach odborníkov[15], na ktoré bol pozvaný Európsky parlament a európsky dozorný úradník pre ochranu údajov, a po konzultáciách so zainteresovanými stranami, najmä prostredníctvom verejných konzultácií a seminárov.

Práca prebiehajúca na zvyšných prioritných opatreniach

Pri príprave prác na špecifikáciách pre prioritné opatrenie a) o informačných službách o multimodálnom cestovaní v celej EÚ sa už začali viaceré iniciatívy (1. súťaž v oblasti inteligentnej mobility – Smart Mobility Challenge[16], štúdie, semináre a verejné konzultácie[17]). Cieľom je prijať tieto špecifikácie v roku 2015. Komisia súčasne začala diskusiu[18] o možnej iniciatíve o prístupe k údajom o multimodálnej doprave s cieľom dosiahnuť lepšiu dostupnosť dopravných údajov, ktoré budú zahŕňať všetky druhy dopravy a služby mobility. Táto úvaha viedla v prvej fáze v júni 2014 k pracovnému dokumentu útvarov Komisie s názvom Plán

12 Ú. v. EÚ L 247, 18.9.2013, s. 6.

13 DATEX: Európska technická špecifikácia na modelovanie a výmenu informácií týkajúcich sa IDS:

14 Ú. v. EÚ L 247, 18.9.2013, s. 1.

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

16 1. súťaž v oblasti inteligentnej mobility – Smart Mobility Challenge: http://ec.europa.eu/transport/its/multimodal-planners/index_en.htm.

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

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

poskytovania celoeurópskych informácií o multimodálnom cestovaní a služieb plánovania ciest a vydávania cestovných lístkov[19]. Výsledkom toho bude možno právny návrh o prístupe k údajom o multimodálnom cestovaní a o doprave, čo závisí od výsledku posúdenia vplyvu, ktoré sa dokončí v priebehu roka 2014.

Pokiaľ ide o prioritné opatrenie b) o informačných službách o doprave poskytovaných v reálnom čase na území celej EÚ, Komisia v rámci vypracúvania týchto špecifikácií už zorganizovala viaceré semináre a stretnutia odborníkov. Cieľom je prijať tieto špecifikácie do konca roku 2014. Toto oneskorenie oproti spočiatku odhadovanému harmonogramu možno čiastočne vysvetliť veľmi širokým rozsahom týchto špecifikácií stanoveným v prílohe I k smernici o IDS a potrebou dosiahnuť spoločné porozumenie s členskými štátmi o rozsahu špecifikácií. Špecifikácie budú zamerané na podmienky vhodné na poskytovanie informačných služieb o doprave v reálnom čase na celom území EÚ, a preto sa omnoho viac týkajú príslušného rámca ako samotných služieb.

Pokiaľ ide o špecifikácie pre prioritné opatrenie f) o poskytovaní rezervačných služieb pre bezpečné a chránené parkovacie miesta pre nákladné a úžitkové vozidlá, Komisia vykonala viaceré konzultácie s odborníkmi z členských štátov a s hlavnými zainteresovanými stranami. Z diskusií vyplynulo, že je veľmi málo parkovacích priestorov, ktoré by mohli poskytovať rezervačné služby v roku 2014 (predstavujú len 2 % parkovacích miest), a že preto v súčasnosti nie sú potrebné špecifikácie a normy na rezervovanie parkovacích priestorov. Bude sa však sledovať ďalší vývoj a, ak to bude vhodné, táto otázka sa v tomto ohľade opätovne posúdi. Ak by bola potrebná normalizácia, mohla by sa zvážiť v širšom kontexte pripravovanej iniciatívy e-Freight.

2.2.3. Iné opatrenia v prioritných oblastiach a mimo nich

Ako sa požaduje na základe článku 6 smernice o IDS, Komisia musí po prijatí potrebných špecifikácií pre prioritné opatrenia prijať špecifikácie pre iné opatrenia v prioritných oblastiach uvedených v prílohe I k smernici o IDS. Ako je vysvetlené v pracovnom dokumente útvarov Komisie o správe o pokroku a preskúmaní akčného plánu zavádzania IDS, začalo sa pracovať na *spolupracujúcich systémoch*, pričom sa vychádza z výskumných projektov a mnohých konzultácií so zainteresovanými stranami vrátane konzultácií s Výborom pre európske IDS a poradnou skupinou pre európske IDS. Cieľom je vyhodnotiť prekážky a vhodné podmienky a určiť, ako môže Komisia podporiť zavádzanie týchto systémov v Únii. Okrem toho sa vykonali prípravné štúdie na podporenie otvoreného prístupu k službám IDS (*otvorená platforma vo vozidlách*). Ďalej existujú znaky toho, že by sa mohli ďalej preskúmať nové možné oblasti pre špecifikácie (napr. zapojenie verejnosti na získanie dopravných údajov, automatizované riadenie vozidiel) na ďalšie vylepšenie praktického používania inteligentných dopravných systémov.

2.3. Návrhy na zavádzanie

2.3.1. Interoperabilný systém e-Call v celej EÚ (prioritné opatrenie d)

Komisia okrem odporúčania pre členské štáty zameraného na prevádzkovateľov mobilných sietí, aby podporovali prenos volaní e-Call[20], a špecifikácií[21] obsahujúcich

[19] SWD(2014) 194 final.

[20] K(2011)6269 v konečnom znení.

požiadavky na modernizáciu infraštruktúry stredísk tiesňových volaní (PSAP) prijala 13. mája 2013 dva legislatívne návrhy: jeden na rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady o zavedení celoúniového interoperabilného systému eCall[22] a druhý na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady, ktoré sa týka požiadaviek typového schválenia pri zavádzaní palubného systému eCall[23].

Návrh rozhodnutia prijali spoluzákonodarcovia 25. mája 2014, a následne ho zverejnili v Úradnom vestníku[24]. Podľa jeho ustanovení by strediská tiesňového volania mali v celej Únii začať fungovať najneskôr 6 mesiacov pred dátumom uplatňovania požiadaviek typového schválenia pre palubný systém e-Call, v každom prípade však najneskôr 1. októbra 2017. Týmto rozhodnutím sa výslovne stanovuje právo každého členského štátu čo najefektívnejšie si zorganizovať svoje záchranné služby podľa vlastných potrieb.

Legislatívny proces týkajúci sa návrhu na typové schválenie palubného systému e-Call ešte prebieha.

2.3.2. Ostatné prioritné opatrenia (c a e)

Niektoré členské štáty boli v poslednej dobe veľmi aktívne, pokiaľ ide o zavádzanie služieb súvisiacich s prioritnými opatreniami: c) informácie týkajúce sa bezpečnosti cestnej premávky a e) informačné služby o bezpečných a chránených parkovacích miestach pre nákladné vozidlá. V období obmedzených finančných prostriedkov sa však zdalo byť rozumné pred stanovením akejkoľvek povinnosti všeobecného zavádzania najprv podporiť vývoj, ktorý nasledoval po prijatí špecifikácií, prostredníctvom monitorovania a výmeny najlepších postupov vykonávania medzi členskými štátmi, ako aj prostredníctvom najnovšej výzvy na predkladanie návrhov v súvislosti s transeurópskou dopravnou sieťou (TEN-T) a blížiacej sa výzvy na predkladanie návrhov v súvislosti s Nástrojom na prepájanie Európy. V neskoršej fáze, po poučení sa z týchto prvých iniciatív a vychádzajúc z najlepších postupov, sa potom posúdi potreba návrhov legislatívnych aktov o povinnom zavádzaní.

2.4. Normy

Od prijatia smernice o IDS prebiehajú alebo boli dokončené viaceré normalizačné činnosti týkajúce sa prioritných oblastí.

Boli prijaté normy týkajúce sa systému e-Call uvedené v delegovanom nariadení (EÚ) č. 305/2013. Podľa Európskeho výboru pre normalizáciu sa očakáva, že do konca roka 2014 sa skúška CEN/TS 16454 koncovej konformity e-Call stane úplnou normou CEN. Ukončí sa tiež menšia revízia týchto noriem s cieľom začleniť výsledok pilotných projektov HeERO[25] pravdepodobne do konca roka 2014.

Vykonávanie normalizačného mandátu M/453 pre spolupracujúce systémy dobre napreduje. CEN (TC 278 pracovná skupina 16) a Európsky inštitút pre telekomunikačné normy (ETSI), ale aj ďalšie normalizačné organizácie stanovili normy relevantné pre spolupracujúce IDS, ktoré sú v rámci rozsahu mandátu M/453. V rámci normalizačného procesu sa v príslušných technických výboroch

---

21 Delegované nariadenie Komisie (EÚ) č. 305/2013.

22 COM(2013)315 final.

23 COM(2013)316 final.

24 Ú. v. EÚ L 164, 3.6.2014, s. 6.

25 Bližšie informácie o projektoch HeERO sú uvedené na stránke www.heero-pilot.eu.

a pracovných skupinách CEN, ISO, SAE, IEEE a ETSI[26] nepretržite hodnotí uplatňovanie existujúcich noriem. Normalizačná práca v oblasti IDS ťaží tiež z medzinárodnej spolupráce Európskej únie so Spojenými štátmi americkými a s ďalšími partnermi pracujúcimi na globálnej harmonizácii noriem v oblasti IDS. Táto spolupráca zrýchľuje vymedzovanie noriem a vedie k rýchlejšiemu zavádzaniu IDS.

Určili sa ďalšie normalizačné potreby, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti smernice o IDS. Medzi ne patrí zavádzanie systému e-Call vo vozidlách kategórií iných než M1 a N1; usmernenia na certifikáciu (popredajných) systémov e-Call; dokončenie mandátu M/453; architektúra otvorenej platformy vo vozidle; integrácia presných (verejných) údajov o cestnej sieti do digitálnych máp; bezpečná integrácia a prevádzkovanie prenosných zariadení; a mestské IDS. Všetky boli so zreteľom na možné budúce normalizačné mandáty doplnené do priebežného plánu Komisie pre normalizáciu IDS[27] z roku 2013.

2.5. Nezáväzné opatrenia

2.5.1. Usmernenia na podávanie správ členskými štátmi

Ako sa vyžaduje v článku 17 smernice o IDS, Komisia prijala 13. júla 2011 usmernenia na podávanie správ členskými štátmi podľa smernice 2010/40/EÚ[28].

2.5.2. Usmernenia pre mestské IDS

Tieto usmernenia boli vypracované v rámci akčného plánu zavádzania IDS (pozri pracovný dokument útvarov Komisie o správe o pokroku a preskúmaní akčného plánu zavádzania IDS). Zvýšili informovanosť o prvkoch mestských IDS a poskytli prínosy pre pracovný dokument útvarov Komisie o mobilizácii inteligentných dopravných systémov pre mestá EÚ[29], ktorý bol súčasťou balíka mestskej mobility prijatého 17. decembra 2013[30].

2.6. Pravidlá o ochrane osobných údajov

Do všetkých prijatých špecifikácií boli začlenené príslušné ustanovenia o pravidlách týkajúcich sa ochrany osobných údajov, bezpečnosti a opakovaného použitia informácií. Vychádzajú z prípravnej štúdie[31], ktorá bola zadaná v rámci akčného plánu zavádzania IDS[32], a sú v súlade s článkom 10 smernice o IDS. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov bol v priebehu vypracúvania špecifikácií systematicky pozývaný na stretnutia odborníkov z členských štátov a jeho stanoviská ku konečným návrhom špecifikácií boli náležite zohľadnené. Tak to bude aj v prípade všetkých ďalších špecifikácií a návrhov.

---

26 CEN: Európsky výbor pre normalizáciu; ISO: Medzinárodná organizácia pre normalizáciu; SAE: Spoločnosť automobilových inžinierov (Society of Automotive Engineers); IEEE: Inštitút elektrotechnických a elektronických inžinierov (Institute of Electrical and Electronics Engineers); ETSI: Európsky inštitút pre telekomunikačné normy.

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

28 Ú. v. EÚ 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_sk.htm.

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

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

2.7. Zodpovednosť

Do všetkých prijatých špecifikácií boli začlenené príslušné ustanovenia o pravidlách týkajúcich sa zodpovednosti. Vychádzajú z prípravnej štúdie[33] v rámci akčného plánu zavádzania IDS a sú v súlade s článkom 11 smernice o IDS. Tak to bude aj v prípade všetkých ďalších špecifikácií a návrhov.

2.8. Správy členských štátov

2.8.1. Správa o vnútroštátnej činnosti a projektoch súvisiacich s prioritnými oblasťami

Členské štáty museli podľa článku 17 ods. 1 smernice o IDS predložiť Komisii do 27. augusta 2011 správu o svojej vnútroštátnej činnosti a projektoch súvisiacich s prioritnými oblasťami uvedenými v článku 2 tejto smernice.

Tieto správy poskytli pre štyri prioritné oblasti smernice o IDS prvý prehľad vykonávania IDS na území celej Únie.

Analýza týchto správ z roku 2011 je uvedená v pracovnom dokumente útvarov Komisie s názvom Analýza správ členských štátov, ktorý je priložený k tejto správe.

Členské štáty musia podľa článku 17 ods. 3 smernice o IDS podať do 27. augusta 2014 správu o pokroku dosiahnutom od správy z roku 2011.

2.8.2. Informácie o vnútroštátnych opatreniach v oblasti IDS plánovaných na nasledujúce obdobie piatich rokov

Členské štáty museli podľa článku 17 ods. 2 smernice o IDS predložiť Komisii do 27. augusta 2012 informácie o vnútroštátnych opatreniach v oblasti IDS plánovaných na nasledujúce obdobie piatich rokov.

Analýza týchto správ z roku 2012 je uvedená v pracovnom dokumente útvarov Komisie s názvom Analýza správ členských štátov, ktorý je priložený k tejto správe.

V týchto správach sa prvýkrát od prijatia smernice 2010/40/EÚ opisujú zámery členských štátov, pokiaľ ide o zavádzanie IDS na ich území v priebehu ďalších piatich rokov. Vyplýva z nich silný záujem a ochota zo strany členských štátov podporovať zavádzanie IDS na území celej Európy na podporu kontinuity služieb a inteligentnejšej mobility, a najmä jasný trend smerom k ďalšej angažovanosti v oblasti informačných služieb.

Ako už vyplynulo z vnútroštátnych správ z roku 2011, členské štáty investovali a oznámili, že budú naďalej investovať do prioritnej oblasti I „Optimálne využívanie údajov o cestnej sieti, dopravných informácií a cestovných údajov“ a prioritnej oblasti II „Kontinuita dopravných a nákladných riadiacich služieb IDS“ (ďalšie informácie sú uvedené v pracovnom dokumente útvarov Komisie s názvom Analýza správ členských štátov)[34]. Špecifikácie v týchto oblastiach preto určite pomáhajú zabezpečovať interoperabilitu a kontinuitu už zavedených a budúcich služieb a osobitná pozornosť by sa mala venovať kompatibilite s existujúcimi aplikáciami.

Opatrenia súvisiace s prioritnou oblasťou III „Aplikácie IDS v oblasti bezpečnosti a ochrany cestnej premávky“ sa zdajú byť obmedzenejšie a zamerané predovšetkým na určité konkrétne opatrenia (napr. systém e-Call, informačné služby pre bezpečné

[33] http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

[34] SWD(2014) 319.

a chránené parkovanie nákladných vozidiel), ktoré teraz ťažia z prijatých špecifikácií.

Hoci členské štáty uznávajú potenciál prioritnej oblasti IV „Prepojenie vozidiel s dopravnou infraštruktúrou“, pokiaľ ide o prispievanie k zvýšeniu bezpečnosti cestnej premávky a zníženiu dopravných zápch, opatrenia sú ešte vo fáze výskumu/testovania/v pilotnej fáze. Viaceré členské štáty majú osobitné plány pre pilotné projekty, ale mnohé zainteresované strany zrejme ešte čakajú, pretože sa ešte musia vytvoriť jasné obchodné modely na rozsiahle zavádzanie spolupracujúcich služieb IDS a je potrebná minimálna miera penetrácie vybavených vozidiel alebo pokrytia infraštruktúry. Na prekonanie tejto situácie je zrejme potrebná koordinácia všetkých zainteresovaných strán presahujúca prosté prijímanie špecifikácií alebo finančné podporovanie pilotných projektov.

2.9. Poradná skupina pre európske IDS

Komisia musela na základe článku 16 smernice zriadiť poradnú skupinu pre európske IDS, ktorá jej má poskytovať poradenstvo v obchodných a technických aspektoch zavádzania a používania IDS v Únii. Táto skupina pozostáva zo zástupcov príslušných poskytovateľov služieb IDS na vysokej úrovni, združení používateľov, prevádzkovateľov dopravy a zariadení, výrobných odvetví, sociálnych partnerov, profesijných organizácií, miestnych orgánov a iných príslušných fór.

Poradná skupina pre európske IDS bola zriadená rozhodnutím Komisie 4. mája 2011[35] a jej členovia boli vymenovaní 27. januára 2012 po verejnej výzve na predkladanie žiadostí[36].

Prvé zasadnutie sa konalo 23. marca 2012 a druhé zasadnutie sa konalo 26. februára 2013. Tieto zasadnutia predstavovali príležitosť na diskusie so zainteresovanými stranami o aktuálnych otázkach v oblasti IDS, najmä o stratégiách týkajúcich sa vhodných podmienok pre informačné služby o doprave v reálnom čase, prístupu k dopravným údajom a zavádzania spolupracujúcich systémov. Pomohli tiež vytvoriť spoločnú víziu zavádzania spolupracujúcich systémov so zainteresovanými stranami, najmä v súvislosti s navrhnutou platformou na zapojenie všetkých zainteresovaných strán a zlúčenie všetkých iniciatív s cieľom zamedziť roztrieštenosti a zabezpečiť interoperabilitu služieb, systémov a technológií.

Komisia systematicky žiadala členov poradnej skupiny pre európske ITS o ich písomné stanoviská k obchodným a technickým aspektom návrhov špecifikácií a oni poskytli cenné pripomienky na ich dokončenie.

Hlavný výsledok týchto zasadnutí bol poskytnutý výboru pre európske ITS, ako sa požaduje v smernici o IDS.

---

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

36 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/call_application_eiag_en.htm.
Zoznam členov a súhrnné záznamy zo zasadnutí sú k dispozícii v registri expertných skupín Komisie. http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2736.

3. ÚČINNOSŤ A VHODNOSŤ SMERNICE 2010/40/EÚ A DELEGOVANIE PRÁVOMOCÍ

3.1. Rôzne konfigurácie

V smernici o IDS je stanovený rámec na rýchle prijímanie špecifikácií prostredníctvom delegovaných aktov prijatých Komisiou. Tento prístup umožnil pomerne hladké prijímanie špecifikácií pre prvé tri prioritné opatrenia týkajúce sa informačných služieb o bezpečnosti cestnej premávky c), systému e-Call d) a informačných služieb pre parkovacie miesta pre nákladné vozidlá e).

Kontext, v akom však boli tieto špecifikácie prijaté, sa medzi jednotlivými opatreniami veľmi líši najmä v závislosti od pokroku opatrení EÚ a vnútroštátnych opatrení a od verejných a súkromných iniciatív v týchto oblastiach.

Pre systém e-Call boli zásady iniciatívy vymedzené už v oznámení Komisie s názvom „eCall: čas na zavedenie“[37] a pre členské štáty už bolo vydané odporúčanie[38] zamerané na prevádzkovateľov mobilných sietí. Okrem toho v čase, keď bol na diskusiu s odborníkmi z členských štátov predložený prvý návrh špecifikácií, už existovali normy. Začali sa tiež pilotné projekty pred zavedením založené na týchto normách. Smernica o IDS preto slúžila na doplnenie prístupu a prebiehajúcich iniciatív, keďže sa ňou zaplnila medzera v súvislosti so strediskami tiesňového volania.

Pokiaľ ide o minimálne informácie týkajúce sa bezpečnosti cestnej premávky a informačné služby pre parkovacie miesta pre nákladné vozidlá, situácia bola veľmi odlišná. Neexistovali žiadne osobitné normy, z ktorých by mohli špecifikácie vychádzať, hoci normy DATEX II, TPEG a RDS TMC[39] slúžili pre niektoré aspekty ako referencia. Navyše v členských štátoch už fungovali rôzne služby. Z tejto všeobecnej situácie vyplynuli ďalšie otázky týkajúce sa podmienok uplatňovania pripravovaných špecifikácií na už existujúce služby. Keďže však tieto dve opatrenia mali pomerne úzky rozsah, bolo napriek tomu možné prijať špecifikácie v pomerne krátkom čase, a to vrátane cielenej konzultácie so zainteresovanými stranami.

Táto úloha sa však ukazuje byť ťažšia pre zvyšné dve prioritné opatrenia: poskytovanie informačných služieb o multimodálnom cestovaní v celej EÚ a) a poskytovanie informačných služieb o doprave v reálnom čase v celej EÚ b). Dôvodom je najmä ich väčší rozsah a vyšší počet príslušných zainteresovaných strán. To isté sa vzťahuje na ostatné opatrenia, pre ktoré môže byť potrebný komplexnejší prístup zahŕňajúci viac ako len prijímanie špecifikácií.

3.2. Vykonávanie delegovania právomoci

Politická podpora zo strany členských štátov

Z prípadu systému e-Call vyplynuli určité ponaučenia, pokiaľ ide o jemné rozdiely, ktoré môžu existovať medzi prácou vykonanou v súvislosti so špecifikáciami s vnútroštátnymi odborníkmi a politickou kontrolou Rady po prijatí špecifikácií

---

37 KOM(2009)434 v konečnom znení.

38 Odporúčanie Komisie 2011/750/EÚ z 8. septembra 2011 o podpore služby eCall v sieťach elektronickej komunikácie na prenos tiesňových volaní pomocou linky 112 na celom území EÚ (systém eCall), Ú. v. EÚ L 303, 22.11.2011, s. 46.

39 TPEG: v špecifikáciách expertnej skupiny pre protokol o doprave je uvedená metóda na prenos informácií o multimodálnej doprave a cestovaní; RDS: rádiový dátový systém; TMC: kanál s dopravnými správami.

Komisiou. Hoci obsah špecifikácií systému e-Call na úrovni odborníkov bol takmer jednomyseľne podporený, v Rade hlasovalo sedem členských štátov za námietku, Rada však so zreteľom na nedosiahnutie kvalifikovanej väčšiny námietku nevzniesla. Dôvody, ktoré predložili niektoré z týchto siedmich členských štátov, sa nie vždy týkali špecifikácií v najužšom zmysle slova, ale iniciatívy e-Call ako celku, najmä financovania spojeného s budúcim povinným zavádzaním služby alebo otázok týkajúcich sa palubnej časti iniciatívy e-Call.

Spochybnenie rozsahu delegovania právomocí

V smernici o IDS sa v súlade s článkom 290 ZFEÚ na Komisiu deleguje právomoc prijímať nelegislatívne akty všeobecnej pôsobnosti, ktorými sa dopĺňajú alebo menia určité nepodstatné prvky legislatívneho aktu.

Dva členské štáty písomne spochybnili platnosť delegovania právomocí na uloženie povinnosti členským štátom modernizovať existujúce služby, aby spĺňali požiadavky špecifikácií prijatých na základe smernice o IDS. Domnievajú sa, že takáto povinnosť je v rozpore s právom každého členského štátu rozhodovať o svojom vlastnom zavádzaní stanoveným v článku 5 ods. 1 smernice o IDS. Jeden členský štát predložil 18. decembra 2013 na Všeobecný súd Európskej únie dve delegované nariadenia (EÚ) č. 885/2013 (informačné služby na parkovanie nákladných vozidiel) a (EÚ) č. 886/2013 (minimálne univerzálne dopravné informácie týkajúce sa bezpečnosti cestnej premávky). Žiadal o zrušenie týchto dvoch delegovaných nariadení, pričom argumentoval, že presahujú hranice delegovania právomocí na základe smernice 2010/40/EÚ, takže sú v rozpore s článkom 290 ZFEÚ.

Nedostatočnosť vertikálneho prístupu

V smernici o IDS je určených šesť prioritných opatrení, pre ktoré sa majú prijať špecifikácie. Zatiaľ čo prvé tri prijaté špecifikácie sa týkajú pomerne rôznorodých a odlišných oblastí, zvyšné prioritné opatrenia obsahujú spoločné otázky, napr. spoločné typy údajov, ktoré sa majú špecifikovať, spoločné otázky týkajúce sa prístupu k údajom a ich dostupnosti a ochrana údajov a zodpovednosť. Vertikálny prístup vyplývajúci zo smernice o IDS môžu potom doplniť horizontálnejšie prístupy k niektorým z týchto prierezových otázok. Môže ísť o informačné služby o multimodálnom cestovaní a o doprave v reálnom čase alebo o horizontálne opatrenia o ochrane súkromia a údajov.

Ako už bolo uvedené skôr v texte, pre niektoré iné opatrenia (napr. spolupracujúce systémy) môže byť potrebný komplexnejší prístup na vyriešenie rôznych otázok (financovanie, normalizácia, väčšia koordinácia zainteresovaných strán, riadenie spojené so zavádzaním atď.), ktoré presahujú rozsah možných špecifikácií.

Dátum uplynutia delegovania právomocí

Právomoc prijímať delegované akty bola Komisii udelená do 27. augusta 2017. Hoci to bol a stále je účinný a pružný nástroj na dokončenie prijatia špecifikácií pre všetkých šesť prioritných opatrení, so zreteľom na to, že sa majú prijať špecifikácie pre iné opatrenia uvedené v prílohe I k smernici o IDS, je potrebné túto lehotu predĺžiť.

3.3. Následné špecifikácie

Pre systém e-Call poskytli pilotné projekty HeERO[40] a Európska platforma pre implementáciu systému e-Call[41] rámce na výmenu informácií o vykonávaní delegovaného nariadenia o systéme e-Call. V prípade ostatných prijatých špecifikácií sa v členských štátoch ukázalo, že je potrebné lepšie zostaviť opatrenia nadväzujúce na vykonávanie špecifikácií pre informačné služby o bezpečnosti cestnej premávky c) a pre informácie o parkovacích miestach pre nákladné vozidlá e).

Komisia preto zorganizovala v októbri 2013 a v januári 2014 stretnutia s odborníkmi z členských štátov. Plánuje pokračovať a rozvíjať tento dialóg, najmä prostredníctvom osobitnej platformy pre spoluprácu (wik-IDS) s cieľom podporovať spoločný výklad špecifikácií a výmenu najlepších postupov a často kladených otázok.

Pomoc na vykonávanie špecifikácií poskytne aj financovanie v rámci Nástroja na prepájanie Európy a programu Horizont 2000 a prebiehajúce iniciatívy/platformy zainteresovaných strán, ako je napríklad Európska platforma pre implementáciu systému e-Call, pracovná skupina fóra iMobility pre bezpečné aplikácie, usmernenia TISA o zmapovaní bezpečnostných incidentov do noriem DATEX/TPEG/RDS, platforma európskych IDS (projekt financovaný v rámci výzvy na predkladanie návrhov v súvislosti s TEN-T 2012) pre uzol/vnútroštátny prístupový bod DATEX a kvalitu SRTI atď.[42].

Tieto nadväzujúce opatrenia pomôžu tiež posúdiť, či je potrebné v blízkej budúcnosti začať možné návrhy na zavádzanie.

4. POUŽITÉ A POTREBNÉ FINANČNÉ ZDROJE

Prijaté špecifikácie sú stále pomerne nové, preto je objem použitých a potrebných finančných zdrojov založený na odhade potrebnej modernizácie existujúcich služieb a ich pravdepodobného zavádzania v členských štátoch.

Pilotné projekty HeERO I a II pre systém e-Call pred jeho zavedením dostali v rámci programu pre konkurencieschopnosť a inováciu (CIP), ktorého rozsah bol väčší ako len vykonávanie špecifikácií, investície v celkovej výške 9,4 milióna EUR a 4,3 milióna EUR (z čoho 4,7 milióna EUR a 2,1 milióna EUR je financovanie zo zdrojov Európskej únie). Na modernizáciu infraštruktúr stredísk tiesňového volania vo všetkých členských štátoch bude potrebné ďalšie financovanie, ako sa odhaduje v prílohe XIV k posúdeniu vplyvu systému e-Call[43].

Pokiaľ ide o prioritné opatrenie c), zhromažďovanie ďalších údajov potrebných na poskytovanie dopravných informácií týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky si vyžaduje počiatočné investície (napr. na snímače, kamerové systémy, meteorologické stanice, správy z tiesňového čísla 112 alebo správy používateľov, súkromní poskytovatelia/technológia FCD – floating car data) a spôsobí následné

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

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

42 TISA: Združenie informačných služieb pre cestujúcich (Traveller Information Services Association); SRTI: minimálne univerzálne dopravné informačné služby týkajúce sa bezpečnosti cestnej premávky.

43 http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2011/sec_2011_1019_en.pdf.

náklady na údržbu, prevádzkovanie a výmeny. V závislosti od rôznych parametrov (napr. dĺžka vybavenej siete, hustota a typ vybavenia, metóda a technológia zhromažďovania údajov, existujúce vybavenie a údaje) sa náklady na zhromažďovanie ďalších údajov môžu medzi jednotlivými členskými štátmi značne líšiť, medzi najnižšími a najväčšími odhadovanými nákladmi dokonca aj 10-násobne. Odhaduje sa, že prevádzkovanie informačnej služby bude členský štát, ktorý v súčasnosti nemá vôbec žiadnu službu, stáť priemerne 1,4 milióna EUR ročne[44].

Pokiaľ ide o prioritné opatrenie e), ročné náklady v celej EÚ sa odhadujú na 4 milióny EUR, ktoré vzniknú prevádzkovateľom parkovacích priestorov pre nákladné vozidlá a verejným orgánom na vykonávanie spoločných špecifikácií v celej EÚ (poskytovanie statických údajov, vykonávanie, riadenie statickej databázy a náklady prepravcov). Dynamické informácie sa veľmi pravdepodobne budú zavádzať v obmedzenom počte prioritných zón (každú zónu tvorí priemerne 10 parkovacích priestorov), náklady na prioritnú zónu sa odhadujú na približne 2 milióny EUR na počiatočnú investíciu a 0,2 milióna EUR ročných nákladov na prevádzkovanie, údržbu a odpisy[45].

Posledná výzva na predkladanie návrhov v súvislosti s transeurópskou dopravnou sieťou TEN-T, ktorá sa začala v decembri 2013, poskytla príležitosť na podporenie projektov, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti smernice o IDS. Osobitný význam majú projekty zavádzania základných služieb IDS v európskych koridoroch, štúdie vrátane reálnych skúšok a prípravy pred zavádzaním, napr. pre spolupracujúce systémy a na modernizáciu stredísk tiesňového volania e-Call. Rovnaká príležitosť vznikne z pripravovaných výziev na predkladanie návrhov Nástroja na prepájanie Európy, ktoré sa začali v roku 2014.

Normalizačné činnosti boli podporené z rozpočtu EÚ, čo k dnešnému dátumu predstavovalo 165 000 EUR pre systém e-Call a 1,338 milióna EUR pre spolupracujúce systémy v rámci normalizačného mandátu M/453. Pri vypracúvaní a udržiavaní špecifikácií DATEX sa využili rôzne zdroje financovania (štúdia, grant, projekty v rámci programov TEN-T) v celkovej odhadovanej sume 1,4 milióna EUR.

Ďalšie finančné zdroje, ktorých výška sa ešte musí odhadnúť, budú potrebné pre ďalšie normalizačné body uvedené v priebežnom pláne normalizácie IDS.

5. ZÁVER

Smernica o IDS bola doteraz účinným nástrojom na rýchle prijímanie spoločných špecifikácií pre prvé tri prioritné opatrenia.

Špecifikácie pre zvyšné dve prioritné opatrenia (informačné služby o doprave v reálnom čase v celej EÚ a informačné služby o multimodálnom cestovaní v celej EÚ) budú dokončené do konca pracovného programu v roku 2015. Pokiaľ ide

---

[44] Ďalšie informácie o nákladoch sú uvedené v štúdii o prioritnom opatrení C – bezplatné dopravné informácie o bezpečnosti cestnej premávky – konečná správa http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

[45] Ďalšie informácie o nákladoch sú uvedené v štúdií o prioritných opatreniach E a F – informačné a rezervačné služby pre bezpečné a chránené parkovacie miesta pre nákladné a úžitkové vozidlá – konečná správa http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

o rezervačné služby pre bezpečné a chránené parkovacie miesta pre nákladné a úžitkové vozidlá, v blízkej budúcnosti nie je potrebná ďalšia činnosť.

Keď sa zoberie do úvahy vznik nových dlhodobých trendov, ktoré sú uvedené aj v pracovnom dokumente útvarov Komisie o správe o pokroku a preskúmaní akčného plánu zavádzania IDS (napr. využívanie zapojenia verejnosti na získanie dopravných údajov, čiastočne automatizované riadenie vozidiel, zavádzanie spolupracujúcich systémov), a možná potreba stanoviť nové priority okrem šiestich aktuálne vymedzených prioritných opatrení a štyroch prioritných oblastí nad rámec dôležitých prvkov uvedených v prílohe I k smernici o IDS, zdá sa, že je potrebné ako prvé určiť priority pre zvyšné opatrenia, ktoré sa majú riešiť v súčasnom rozsahu pôsobnosti smernice o IDS a akčného plánu zavádzania IDS. V druhej fáze bude potrebné zvážiť možnú revíziu smernice o IDS a sprievodného akčného plánu zavádzania IDS a začať prípravné práce na tejto možnej revízii, pričom sa musí zohľadniť nepretržitý technický vývoj IDS a musí sa vychádzať aj zo záverov pracovného dokumentu útvarov Komisie o správe o pokroku a preskúmaní akčného plánu zavádzania IDS.