

Zápis ze zasedání CEN/TC 278 v Granadě ve dnech 25.-26.3.2010

Zapsal: Mgr. Bárta

Zasedání konvenorů a plenární zasedání se konala na půdě univerzity Granada a byla velmi dobře připravena. Důvodem místa konání bylo především předsedání Španělska Evropské Unii a dále fakt, že Španělské ministerstvo dopravy investuje do normalizace ITS velké prostředky. Podle jeho zástupce, pana Pedro de la Tena, podpoří ministerstvo např. propagační aktivity úzkého segmentu ITS, ITS architektury, v prvním pololetí 2010 částkou 60 000 Euro. Obecně platí, že se sektor ITS legislativně rychle rozvíjí a Evropa do něj vkládá velké prostředky. Česká republika tak může díky práci na horizontálních aktivitách v oblasti normalizace ITS (harmonizace terminologie, projekt STANDARD) v blízké budoucnosti značně přispět ke konsolidaci výsledků práce expertů CEN/TC 278.

Kromě stabilních bodů jednání týkajících se práce jednotlivých pracovních skupin (WG) byly na programu především informace o mandátu M338 na elektronické mýto a programu ICT normalizace vyhlášeným Evropskou Komisí. Právě program ICT, který zahrnuje 14 domén, udává možná témata pro vypracování nových norem a také pro horizontální aktivity podporující šíření povědomosti o normách ICT. Doména 3 je vyhrazena pro ITS, doména 4 pro RFID a doména 14 pro normalizační aktivity podporující implementaci norem.

Tento širší úvod slouží k vysvětlení, proč se velká část zasedání konvenorů věnovala probíhajícím aktivitám v normalizaci elektronického mýta a koncepčním záležitostem restrukturalizace komise s ohledem na vznikající evropskou legislativu.

Klíčovým tématem zasedání konvenorů byly kooperativní systémy, více viz WG 16. Koncepční témata byla řešena v rámci práce úkolové skupiny pro revizi strategie a struktury CEN/TC 278 (SRTF), jejímž členem byl i zástupce ČR, Mgr. Bárta, více viz samostatný rozbor na závěr zprávy.

WG 1 Elektronické vybírání poplatků

Práce komise CEN/TC 278 se již delší dobu koncentruje především na oblast elektronického výběru mýtného, o čemž svědčí téměř polovina závěrů komise. Je to dáno velkou angažovaností Evropské Komise, která finančně podporuje jednotlivé expertní týmy pro tvorbu norem (tzv. PT), jejichž počet je v současné době 11 (aktuálně EK prodloužila granty, takže týmy budou pracovat dál). Tyto týmy produkují velké množství norem (před zahájením jejich činnosti bylo evidováno 7 norem (2007), nyní je jich 30 a plánují se další (cca 10ks)). Normy jsou zpracovávány na základě mandátu EK M/338 podle požadavků směrnice 2004/52/ES a nedávno přijatého Rozhodnutí 2009/750/ES, a jejich cílem je vytvořit technické nástroje pro podporu panevropské služby elektronického mýtného (EETS). Tato služba má za cíl zavést jednu palubní jednotku pro každé nákladní vozidlo již v roce 2012 (v souladu s článkem 3 směrnice, do 3 let po schválení Rozhodnutí) a otevřít možnosti pro obdobné zpoplatnění ostatních vozidel v roce 2014 (v souladu s článkem 3 směrnice, do 5 let po schválení Rozhodnutí). Každý členský stát je tak povinen připravit podmínky pro provozování této služby a být otevřen pro jednání s případnými provozovateli evropské služby elektronického mýtného (EETS).

Konvenor si postěžoval na administrativní obstrukce CENU, některé návrhy četl i 4x s tím, že je po něm v raných stádiích požadováno opravit formální stránku návrhu normy (tečky), což v důsledku představuje velké zpoždění ve vývoji norem. To se týká většiny norem, na které již čeká odborná veřejnost (stakeholders) a také Evropská Komise.

Dále prezentoval 28 stránkový návrh na aplikační profil satelitního mýtného, který byl nynějším předsedou zpracován již v roce 1998 a teprve nyní „na něj přišla řada“. Pracovní položka byla schválena a tento deset let starý návrh bude použit jako základ budoucí normy. *Pro vysvětlení uvádím, že norma aplikačního profilu je hlavní (základní) normou, která propojuje požadavky jednotlivých souvisejících norem (např. na DSRC je aplikační normou EN 15509).*

Konvenor dále připustil, že díky tvorbě velkého množství norem najednou, které navíc mají vzájemné vazby, může při zapracování jedné připomínky do jedné normy dojít k nekonzistenci s již schválenými normami. Proto by rád udržoval jakýsi seznam všech změn. To bylo ostatními shledáno jako velmi náročné, i když WG 1 je v tomto ohledu velmi pracovitá a eviduje velmi mnoho údajů (např. vlastnická práva, v současné době byly identifikovány 3 potenciální patenty s vazbou na zabezpečení a autonomní systémy). Jedním ze závěrů z této debaty je snaha systematicky evidovat definice datových prvků, což později navrhoval i pan Booth jako konsolidační nástroj komise, aby vzniknul jakýsi datový registr všech datových prvků EFC (potažmo ITS).

Konvenor také nastínil možnou úzkou spolupráci s ISO TC 204/WG 8 pro sdílení osvědčených postupů (best practice).

Potvrzení správného směru při sestavení Národního plánu a projektu STANDARD

Velká podpora na evropské úrovni dodává důležitost vznikajícím normám na elektronické mýtné s cílem vytvořit pevný rámec pro zkoušení a certifikaci tzv. prvků interoperability. I z tohoto důvodu jsou do soustavy ČSN přejímány tyto normy překladem. Dalším důvodem je zejména snadnější šíření povědomí o jejich existenci českou odbornou veřejností s jednoznačným cílem dobře připravit domácí průmysl na otevření trhu s ITS, které nastane zavedením služby EETS a bude velkou příležitostí pro velké společnosti k obsazení trhu. Tyto normy již nyní čítají více než 1 000 stran a proto je na místě zpracování tzv. extraktů norem (projekt STANDARD), které poslouží při rychlé orientaci jak zadavatelů veřejných zakázek, tak i uživatelů (především výrobců a dodavatelů systémů).

WG 3 Veřejná doprava osob

Normalizační aktivity ostatních pracovních skupin byly pojednány okrajově. Konvenor WG 3 Veřejná doprava osob pan Franchineau se dostavil až na samotný závěr zasedání konvenorů, a nedostal již prostor komentovat aktivity této WG. Tato pracovní skupina sleduje dlouhodobý cíl jakési univerzální jízdenky, kterou by cestující mohl použít jako jedinou pro svou cestu až do cíle – tedy s využitím všech dostupných druhů dopravy. Platba cestujícího by se odehrála u jednoho poskytovatele, který by redistribuoval dané podíly ostatním poskytovatelům přepravy. Tato „vize“ bude podpořena patřičnými pracovními položkami.

Dále se rozhodlo schválit části 4 a 5 souboru norem na SIRI pro formální hlasování z důvodu dokončit úplnou sadu norem na SIRI a umožnit tak již připravenou implementaci SIRI pro veřejnou dopravu v Paříži. První tři části souboru norem (přesněji technických specifikací) byly schváleny v roce 2007 a v současné systematické revizi byla prodloužena jejich platnost s tím, že budou revidovány až po zkušenostech z provozování SIRI v Paříži. Náročnost prací byla porovnána s pracemi na Transmodelu, které trvaly deset let.

Aktivita České republiky, Ing. Bartáka, byla opětovně formálně blokována. Pan Franchineau vyjádřil plnou podporu a uznání práce pana Bartáka, nicméně ponechal evidenci již velmi propracované

technické zprávy na další plenární zasedání. I přes protesty a podrobné vysvětlení přínosů formy normativního dokumentu v podobě technické zprávy, které jsou především v rychlosti vývoje a možnosti schválit znění dokumentu přímo na jednání WG, nebylo rozhodnutí konvenora dostatečně vysvětleno a je spíše na jeho libovůli. O spíše komerčních zájmech pana Franchineau svědčí jeho špatná orientace v pravomocích konvenora i pozdě dodaná zpráva WG 3 obsahující množství navrhovaných závěrů, která byla sekretariátem komise odmítnuta k uveřejnění právě z důvodu nedostatečného času pro její zpracování.

WG 4 Dopravní informace

Další oblastí, která je významně neproduktivní a kde je vývoj nových verzí pracovních položek avizován již delší dobu, je oblast WG 4 Dopravní informace. Z 36 evidovaných položek je v současnosti zpracovávána pouze 1, a to je slovník piktogramů (CEN TS 14823). Očekává se řešení druhé verze protokolu TPEG samostatný souborem norem. Práce jsou prováděny odborným fórem TISA, kde však nastává problém s transparentností záměrů této asociace pro sdílení výsledků její práce. Stejný problém s nejasností, kdy se normy oficiálně zaevidují, se týká i nové verze kódů pro dopravní informace pro kanál RDS-TMC, která je klíčová např. pro provoz NDIC. Již na podzim 2008 bylo avizováno, že tyto normy se brzy objeví v podobě revizí, nicméně na jaře 2010 je stále nejasné, kdy budou zadány. Pan Booth, vedoucí úkolové skupiny pro revizi CEN/TC 278, navíc zpochybnil užitečnost dvojitého řešení protokolu pro dopravní informace v podobě TPEG a DATEX II s tím, že by se tento problém měl nadále sledovat a řešit. Oba dotčení konvenoři však upozornili na propojenost těchto řešení na konkrétní uživatele (stakeholders), kteří by jakékoliv změny ostře kritizovali. Blíže viz WG 8.

WG 8 Datex II

Dlouhý vývoj norem na Datex II přináší své ovoce. První tři normy jsou připraveny k postoupení přímo do stádia formálního hlasování (cca 400 stran), lze očekávat v polovině roku. Další položky, jako např. informace pro proměnné dopravní značení, naměřená a zpracovaná data atd. mají dobrou podporu včetně zástupce ČR. Tyto další položky lze očekávat v prvním návrhu na novou pracovní položku „již“ v prosinci 2010. Pro komunikaci mezi centry je navrhována další část normy ISO 14827-3, která byla navržena Japonskem. Opětovně vystoupil pan Booth a delším proslovem komentoval fakt, že se produkuje mnoho norem a projektů, které řeší vyřešené. Začínají od nuly, namísto aby využily již existující výsledky, a tvoří nekonzistentní výsledky. Proč například pro komunikaci mezi centry nevyužít již rozpracované SIRI. Dále naznačil, že by určitě stálo za zvážení, zda aktivity WG 4 a WG 8 nesloučit. Po kuloárních debatách v reakci na dotaz předsedy komise oznámili představitelé těchto pracovních skupin blíže nespecifikovaný společný záměr – pozn. aut. – to jen dokumentuje nekonceptnost této práce.

WG 12 Automatická identifikace vozidel

Pracovní skupina nebyla zastoupena. Skupina utlumuje svou činnost a jediným závěrem je prodloužení tolerance pro dokončení norem 17261 až 3 o 9 měsíců, jejichž zdržení bylo způsobeno sekretariátem CEN. Dále bylo skupině uloženo prověřit případnou konfliktnost normy EN ISO 24534-3 na ERI – data vozidla s normou na aplikační profil DSRC EN ISO 14906 (WG 1). Konvenor se dlouhodobě angažuje jako styčný pracovník pro nově vzniklou ETSI TC ITS, ve které také plní funkci konvenora jedné z pracovních skupin.

WG 13 ITS architektura

Na plenárním zasedání byl jmenován nový konvenor, Richard Bossom, tvůrce evropské rámcové architektury FRAME. Jeho přijetí bylo jednomyslné i v jeho nepřítomnosti. Bylo konstatováno, že činnost skupiny byla utlumena, neboť poslední jednání se konalo na jaře 2009. Jediným tématem byla revize technické zprávy ISO TR 12859 (ochrana osobních dat), jejíž obsah by měl být přizpůsoben evropským požadavkům. Očekává se tedy zpracování evropské verze této TR, jejímž autorem bude pan Eike, Rakousko.

WG 14 Pokrádežové systémy

Konvenor nezačal svůj komentář ke zprávě šťastně, neboť obhajoval důvody revize souboru norem CEN TS 12513 důvodem, že je potřeba zaměnit výraz octet za výraz byte.

Dále prezentoval nové položky, které jsou do budoucna plánovány. Jedná se o protipatření proti rušení vysílání pokrádežového systému („jamming countermeasures“) a vzdálené řízení výkonu odcizeného vozidla. Tuto funkci omezení výkonu pověřeným policistou umožňují některá vozidla vyráběná ve Švédsku (Scania, Volvo), nicméně jejich použití je ve Švédsku zakázáno. Na 8.7. 2010 je plánována ukázka této technologie v Anglii, případnou účast je nutné nahlásit konvenorovi WG 14, náklady s tím spojené nejsou hrazeny.

WG 15 eCall

Podobná situace, kdy existují jiné organizační celky, které řeší provoz eCall a produkují tak konfliktní, nekonzistentní výsledky. Práce jsou však úzce svázány s požadavky Evropské Komise, která se velmi hněvá (konvenor použil velmi hrubé slovo) na CEN, neboť obrovská administrativní zdržení problematizují již dohodnuté termíny zadavatele, Evropské Komise, s dodavateli systému. Pro dokumentování situace uvedl, že byly podány 4 návrhy pro stádium 40 (stádium komise), z nichž tři už byly, po dlouhém zdržení, distribuovány v únoru 2010, čtvrtý však ne, a z neznámých důvodů bude možná v dubnu...

Konvenor dále rozporoval výraz eCall, který se objevuje jako jedna z možností služeb přidané hodnoty k mytnému (WG 1, value added services), neboť eCall je definován jako datové a hlasové spojení a případná OBU určitě nebude operovat s hlasem. Navrhnul „šalamounské“ řešení, aby se tato služba uváděla jako tísňové zprávy (emergency messaging). Dále prezentoval další záměry skupiny – vytvořit normu na soubor dat tísňového volání nákladního vozidla, neboť by centrum PSAP mělo vědět, jaký náklad dané vozidlo veze. Uvedl, že minimální soubor dat má 76 bitů, ve zhuštěném kódování 110 bitů a maximum je 140 bitů, takže existuje ještě možnost rezervování několika bitů pro účel nákladních vozidel.

WG 16 Kooperativní systémy

Nejzajímavější komentář se očekával od konvenora pana Schadeho z Německa. Ten představil svou podrobnou a obsáhlou prezentaci včetně výhledu dalšího postupu prací. Největším problémem je nejspíše rozdělení působnosti mezi CEN a ETSI, kdy CEN buduje aplikace, zatímco ETSI řeší komunikaci. ETSI má již značný náskok, a proto se spíše než věcnými problémy WG zabývá organizací prací a dohodou mezi partnery. Organizace práce je opravdu náročná, protože se na ní chtějí podílet jak partneři z USA (13.11.2009 podepsána vzájemná dohoda o spolupráci na výzkumu,), tak i zástupci

Asie (Japonsko, Korea a Čína). (Pozn. Asie se vůbec velmi tlačí do Evropy, asociace průmyslu Japonska požádala o užší spolupráci s CEN/TC 278 se zastoupením asociace přímo v komisi). Program práce této pracovní skupiny také vzniká pod tlakem již hotových výsledků ETSI, které mělo ambice předat odpověď na mandát M453 samostatně Evropské Komisi, což není dobře a nebylo to naštěstí přijato. Vzhledem ke krátkým termínům a zmiňovanému tlaku z ETSI navrhli (nejspíše formou brainstormingu) odborníci z WG 16 celých 68 nových pracovních položek s tím, že počet bude ještě vyšší. Prvním problémem je fakt, že některé položky jsou dublovány pod stejným názvem v ETSI, dalším problémem je neexistence nějaké struktury, ať už na úrovni skupin norem, tak na úrovni samotných norem (jejich společné (jednotné) struktury, která by přiblížila samotný předmět této pracovní skupiny). Popisovaná reakce zástupců z Asie na prvotní návrh předmětu této skupiny byla, že specifikovaný předmět činnosti WG znamená všechno, celý ITS. Celý proces spíše dokumentuje, že byl vytvořen zástupci CEN na základě tlaku z již odvedené práce v ETSI s tím, že to s sebou nese určitou nestabilitu prvotního návrhu společného programu práce. Ten má být oficiálně dokončen do 15.4.2010.

Právě fakt, že obsahuje „všechno“ podtrhuje hlavní myšlenku tvůrců – zapojit do této práce široké spektrum odborníků z různých WG (pan Schade také prezentoval všechna WG, se kterými navázal spolupráci) a revidovat, či případně vytvořit v těchto WG nové normy s dopadem na kooperativní systémy. Takový systém by určitě pomohl zlepšit dosavadní nízkou konzistenci norem ITS mezi jednotlivými WG (více viz úkolová skupina pro strategii revize), nicméně představuje velké riziko pro management celého procesu.

Prezentaci práce WG 16 následovala diskuze, ve které pan Schade vyzýval přítomné, aby se do práce zapojili, vyzdvihl především práci Jespera Engdahla (konvenora WG 1), který jako snad jediný vypracoval strukturovaný program práce včetně vztahů mezi jednotlivými normami. Jesper tuto nabídku samozřejmě laskavě odmítl. Nastalá situace spíše ukazovala, že v týmu pracovní skupiny chybí integrátor, pan Schade je velmi schopným manažerem a organizátorem, ale není odborníkem...

Navrhovaná podoba programu práce pojímající 68 je mapována na strukturu rozdělení problematiky ITS podle ETSI. Ta pojímá následující celky, v závorce je uveden počet návrhů na novou položku:

ITS aplikace (10), ITS zařízení/nástroj (15), zabezpečení ITS (12), síťová a transportní vrstva (11), technologie přístupu ITS (5), management ITS (7).

Podrobnější informace o postupu prací bude lze získat na semináři ITS CEN/ETSI ve dnech 25.-27.5.2010. ETSI bude provozovat ke kooperativním systémům informační portál.

Prezentované výsledky nepřesvědčili zástupce Dánska a Francie, kteří se zdrželi hlasování.

SRTF – Úkolová skupina pro strategickou revizi programu práce

V březnu 2009 na zasedání v Praze byla v důsledku založení WG 16 Kooperativní systémy, chystané směrnici ITS a Akčnímu plánu EK vytvořena Úkolová skupina pro strategickou revizi programu práce CEN/TC 278. Jejím vedoucím byl jmenován Angličan pan Jonathan Booth. Jeho jmenování souviselo především s očekávanou odpovědí komise CEN/TC 278 na budoucí mandát, který vzejde ze směrnice ITS a na její Akční plán. Proto prvním úkolem bylo jakési namapování dosavadní činnosti komise na očekávané položky Akčního plánu.

Do této skupiny byl ÚNMZ jmenován Bárta.

Pan Booth udělal rozbor práce celé komise a kromě namapování dospěl k následujícím závěrům:

- Práce komise probíhá pouze vertikálně – tedy každé WG odevzdává normy kamsi nahoru bez kontextu s ostatními (použit výraz komínová roura), spolupráce mezi WG je slabá, některá WG jsou spící, nebo již svou práci dokončila. *Z toho vyplývá potřeba revize struktury komise.*
- Komise nemá zastoupení pro řešení některých oblastí ITS – nákladní doprava, odkazování na polohu (pozn. aut. TNK sleduje vše, neboť sleduje i činnost komise ISO/TC 204) – *potřeba zmíněné oblasti řešit i na úrovni Evropy*
- Je potřeba řešit aspekty ochrany soukromí, zabezpečení a spolehlivosti výrobků – *potřeba nastavit mechanismus, kterým by normotvůrce začlenil tyto aspekty do každé normy a také organizační zajištění*
- Je potřeba vyřešit spolupráci s ETSI TC ITS – potřeba vymezit oblast působnosti, aby nedocházelo k duplicitám práce.
- Potřeba tzv. marketingu – zástupce Francie zdůraznil v následné debatě potřebu jakési mapy, která uvádí souvislosti mezi jednotlivými normami dané WG a také jejich vazbu na realitu. Silmos již dlouho plánuje tímto způsobem řešit tzv. nadstavbový text v projektu STANDARD II. Zde se objevuje příležitost, jak tyto informace získat, ale vzhledem k faktu, že do závěrů nebyl zmíněn žádný konkrétní úkol, je tato problematika prozatím nedořešena.

Bárta v reakci na identifikované problémy touto SRTF prezentoval připravenou koncepci řešení terminologického slovníku v podobě webové aplikace, která by umožnila normotvůrcům a legislativcům snadno nalézt již kodifikovanou terminologii a tím přispět ke konsolidaci terminologie ITS. Vzhledem k časové tísní nebyl však poskytnut dostatečný prostor pro souvislejší prezentaci a komise tento návrh nepodpořila.

Příští zasedání

Komise bude další vývoj svých pracovních položek společně projednávat na podzim v Curychu a na jaře 2011 se bude zasedání konat ve Vídni.