



European Committee for Standardization
Comité Européen de Normalisation
Europäisches Komitee für Normung
Evropský výbor pro normalizaci



TC 278 Dopravní telematika

N1893

Název: Strategický rámec Evropské Řídící skupiny pro normy ITS
(ITS Standards Steering Group (ITSSG))

Zdroj: ITS SG

Datum: 1. 2. 2007

Status: K projednání na nadcházejícím plenárním zasedání

Poznámka: I když je nazván "Strategickým rámcem 2006", lze tuto aktualizovanou verzi strategického rámce datovaného koncem prosince 2006 považovat za strategický rámec roku 2007

Secretariat: **Nederlands Normalisatie-instituut (NNI)**
Mr. J.A. Dijkstra
Vlinderweg 6
P.O. box 5059
2600 GB Delft
The Netherlands

Telephone : +31 15 2 690 127
Telefax : +31 15 2 690 242
Telex : 38144 nni nl
Internet : jelte.dijkstra@nen.nl
WWW : <http://www.nen.nl/cen278>

V Londýně, 12.12.2006

Vážený spolupracovateli na normách ITS,

**Evropská Řídící skupina pro normy ITS (ITS Standards Steering Group (ITSSG))
Strategický rámec 2006**

Jsem předsedkyní Řídící skupiny pro normy ITS, ustavené Normalizačním výborem ICT v roce 2002 a pojímající mnoho členů. Podrobnosti o činnosti skupiny, členství a odkazy na její práci jsou uvedeny na webových stránkách ICTSB na adrese www.icts.org.

Jsem potěšena, že mohu přiložit kopii strategického rámce pro normy ITS na rok 2006. Tento dokument se aktualizuje od listopadu 2004 a poskytuje komunitě ITS, jak veřejnému, tak i soukromému sektoru, aktualizovaný souhrnný kontext norem ITS.

ITSSG vyzývá všechny zainteresované v procesu vývoje norem ITS, aby používali tento rámec jako základ pro jejich aktivity a dále distribuovali tento dokument co nejširšímu okruhu zájemců.

Rámec označuje několik klíčových oblastí, kde ITSSG bude vyvíjet úsilí po dobu nadcházejících 12 až 18 měsíců a má za cíl dosáhnout pokroku a získat aktivní účast na této práci na evropském kongresu, který se koná ve městě Aalborg (Dánsko) od 18. do 20. června 2007. Věřím, že se na kongresu s mnoha z Vás setkám. ITSSG vítá jakoukoliv zpětnou vazbu na rámec prostřednictvím sekretariátu (gerd.ochel@etsi.org).

S pozdravem

Cathy Jenkins
předsedkyně, ITSSG
Ministerstvo dopravy Spojeného Království

Příloha: Strategický rámec 2006

Sekretariát

c/o European Telecommunications Standards Institute
ETSI – 650, route des Lucioles – F-06921 Sophia Antipolis Cedex – France
ICTSB@etsi.org – <http://www.icts.org/>

Tel.: +33 (0)4 92 94 42 47
Tel.: +33 (0)4 92 94 42 25
Fax: +33 (0)4 93 65 47 16

ŘÍDICÍ SKUPINA PRO NORMY V OBLASTI INTELIGENTNÍCH DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ (ITSSG) STRATEGICKÝ RÁMEC 2006

Úvod

1. ITSSG byla ustavena v roce 2003 s cílem poskytovat strategický pohled a řízení pro vývoj mezinárodních norem v oblasti inteligentních dopravních systémů. Skupina byla zřízena Normalizačním výborem ICT (tzv. ICTSB), kterému je podřízena, a Výbor pravidelně zpravuje o svých aktivitách. Členskou základnu této skupiny ITSSG tvoří pouze členové ICTSB a jejich klíčové technické komise působícím v oblasti ITS – tři evropské normalizační instituty, CEN, CENELEC a ETSI, a i jistý počet konsorcií pro normy ICT – ale také zástupci spolupracujících stran z veřejného i soukromého sektoru. Evropská Komise má statut pozorovatele.
2. ITSSG vydala strategický rámec pro normy ITS v listopadu 2004, který poskytnul evropské strategii kontext pro vývoj, distribuci a údržbu technických a jiných norem. Strategický rámec se zaměřil na sektor pozemních komunikací a na veřejnou přepravu v multimodálním kontextu, zejména ve vztahu na inteligentní karty a dopravní informace.
3. To bylo vůbec poprvé, kdy hodnota norem ITS byla prezentována v kontextu koordinované strategie a byla cílena pro zpracovatele norem v rámci komunity ITS a pro ty, jež rozhodují o kontextu na vysoké politické úrovni.
4. Tento nový dokument staví na strategickém rámci 2004, většina původního textu je zachována, neboť stále platí, a hlavní text je uveden v příloze A. Navíc tento dokument ilustruje pokrok oproti roku 2004 a nastiňuje budoucí kroky.

Vývoj dopravní strategie

5. Existuje mnoho klíčových oblastí, ve kterých strategická perspektiva a stav implementace velmi pokročily od Strategického rámce ITSSG z roku 2004.
6. V červnu 2006 Evropská Komise vydala svou pololetní zprávu o Bílé knize v oblasti dopravy (Transport White Paper ¹) a stanovila priority dopravní politiky v rámci EU (poskytnout Evropanům dobře fungující, efektivní dopravní systémy, které nabízejí vysoké úrovně mobility, chrání životní prostředí a udržitelný rozvoj společnosti, zdokonalení mezinárodního propojení). Zpráva udává, že se kontext evropské dopravní politiky a její implementace značně rozvinuly následkem přijetí nových členů EU, konsolidací průmyslu a globalizací. Rychlost technologického vývoje vyvolala zvýšenou potřebu pro inovaci a také zvážení environmentálních a energetických dopadů a tyto aspekty zaujaly vyšší strategickou pozici ve vývoji evropské dopravní politiky.
7. K portfoliu stávajících iniciativ (které zahrnují Galileo a inteligentní zpoplatnění za použití infrastruktury) se připojilo několik nových kroků. Jen velmi málo zmiňuje explicitně standardizaci – logistika nákladů (normy pro nakládání), emise a přeprava jsou jediné. Ale různé kroky mohou vést ke standardizační práci podle EK, která udává podrobnosti o způsobu, jak tyto kroky zpracovat, například pomocí vývoje strategie pro kritické dopravní infrastruktury pro podporu bezpečnostních politik.

¹ COM (2006) 314 final: 22.06.2006; Keep Europe Moving - Sustainable Mobility for our continent: mid-term review of the European Commission's 2001 Transport White Paper

8. Nejprímější spojení podle pololetní zprávy ke zpracování norem ITS je skrze odkazy na Galileo, inteligentní zpoplatnění použití infrastruktury a na agendu eSafety. Vývoj eSafety je také podporován Evropským akčním programem bezpečnosti silničního provozu, jak je zmíněno v pololetní zprávě ², kde je explicitně označen i eCall. Ohledně eCall pokračují různé aktivity včetně standardizace a to prostřednictvím mandátu EK a také skrze komuniké EK, jež vyzývají členské státy k implementaci ³. Pololetní zpráva k Prohlášení (The White Paper) nastavuje propojení mezi eSafety a iniciativou i2010, při níž bude více hrát ústřední roli, než tomu bylo v roce 2004.

eSafety

9. eSafety zůstává klíčovou oblastí evropské aktivity podporovanou a uskutečňovanou Evropskou Komisí. V mnoha oblastech jako je rozhraní člověk-stroj, digitální mapy, eCall, dynamické (real-time) dopravní informace, silniční mapy, architektury orientované na služby, nákladní vozidla, čistší mobilita a komunikace existují pracovní skupiny. Standardizace je v současnosti zvažována v jednotlivých pracovních skupinách bez jasného propojení ke stanoveným normalizačním procesům nebo existuje spojení mezi dvěma jednotlivými pracovními skupinami. Paralelně jistá pracovní skupina na mezinárodní spolupráci rozšiřuje předmět vývoje eSafety skrze globální síť (global networking) a pracovní skupina R&D (výzkumu a vývoje) vytvořila možnosti pro výzkumné aktivity. eSafety pořádá pravidelná zasedání (Fóra), jichž se zúčastňují zástupci průmyslu i členských států.
10. ITSSG požádala Řídící skupinu eSafety (eSafety Steering Group) na Fóru konaném v říjnu 2006, aby zvážila standardizaci explicitněji v rámci celé agendy eSafety a způsobem, který:
- spojí jednotlivé publikace norem z oblasti eSafety do jednoho koherentního celku; a
 - byla jasně koordinována v rámci ustaveného normalizačního procesu, než aby zůstala samostatnou aktivitou.

ITSSG navrhla jako první krok ustanovení pracovních skupin v rámci eSafety a přislíbila další přezkoumání tohoto podnětu s EK.

Iniciativa i2010

11. Iniciativa Evropské Komise i2010: Evropská Informační společnost 2010 pro růst a zaměstnanost představuje „komplexní strategii pro modernizaci a implementaci nástrojů politiky EU pro podporu rozvoje digitální ekonomie“. Iniciativa spočívá na třech pilířích: Jednotný Evropský Informační prostor, Inovace a Investice a Všeobecná Evropská Informační společnost.
12. Hlavní aktivitou v rámci pilíře Jednotný Evropský Informační prostor je naprostá revize normalizační politiky ICT a jako taková není omezena tématy dopravy. Revize má být dokončena v polovině roku 2007 a je v současné době zpracovávána právníckou firmou se smluvním závazkem k Ředitelství EK (DG Enterprise). Jako nepublikovaný materiál určený výhradně Evropské Komisi bude tento přehled obsahovat úvodní zprávu určenou k připomínkám. Ta bude reflektovat současnou situaci v Evropě na poli ICT standardizace z pohledu právního a strategického rámce a konečnou zprávu s doporučeními. Předseda vypracoval odpověď na dotazník týmu studie s ohledem na účastníky ITSSG. Členové ITSSG, včetně zástupců evropských normalizačních institutů (ESOs), budou zastoupeni

² COM (2006) 74 final; 22.02.2006

³ COM (2005) 431 final; 14.09.2005; EC 2nd eSafety Communication, Bringing eCall to Citizens. Also COM (2006)723 final: Bringing eCall back on track - Action Plan (3rd eSafety Communication)

v účastnické skupině, která bude zvažovat úvodní pasáž a návrh konečné zprávy, aby tak potvrdila výsledky týmové studie.

13. Zástupce ITSSG se bude účastnit dané „účastnické skupiny“, která zváží první, druhou a konečnou verzi zprávy, aby tak potvrdila výsledky týmové studie.
14. Komuniké Iniciativy Inteligentní vozidlo Evropské Komise 2006 ⁴ poskytuje strategický rámec týkající se třetího sloupu a nastavuje kroky k podpoře většího přijetí ICT pro poskytování inteligentnější, bezpečnější a čistší dopravy v sektoru pozemních komunikací. Komuniké uvažuje o vývoji inteligentních dopravních systémů směrem k integrovanému přístupu, kde autonomní palubní systémy jsou doplňovány kooperativními technologiemi vozidlo-vozdlo a vozidlo-infrastruktura, které přispívají k bezpečnosti provozu a řízení dopravní sítě. Komuniké se explicitně odkazuje na standardizaci v kontextu postupů nezávislého zkoušení shody a hodnocení funkčních charakteristik. Připouští již získané zkušenosti z evropské zkušební platformy pro účely schválení typu u vozidel a nastiňuje záměr komplexní iniciativy, jež by přivedla všechny zainteresované účastníky k jednomu stolu, aby zvážili konkrétní aspekty zkoušení vlastností ICT s vůlí zachovat jasně dokumentované propojení na normalizační instituty.

Galileo

15. Ve svém komuniké inventarizující program Galileo ⁵ Evropská Komise potvrzuje tři fáze programu Galileo – vývoj a ověření; implementaci a fázi komerčního provozu. Harmonogramy uvádějí, že Zelený dokument (Green Paper) o provozu Galilea je Evropskému parlamentu prezentován začátkem roku 2007 s vývojem a spuštěním komerčního provozu od roku 2008.

Inteligentní zpoplatnění použití infrastruktury

16. ITSSG vydala v roce 2004 svůj Strategický rámec, který sice předcházela schválení směrnice o Interoperabilitě elektronického vybírání poplatků (EFC), nicméně návrhy již byly dobře rozpracovány a již se zahájily práce na mandátu M338. Práce spočívá v navržení implementace směrnice o interoperabilitě EFC a informovat o přípravě M338, jež je pod supervizí ITSSG; nicméně smluvní problémy mezi Generálním Ředitelstvím DG Enterprise a evropskými normalizačními instituty vývoji zabraňuje. Evropská Komise nyní jedná prostřednictvím své expertní skupiny o ustanovení podrobné implementace směrnice včetně standardizace. Nicméně stále přetrvávají jisté nejasnosti o způsobu, jakým budou doporučení M338 dále uplatňovány a nedostatkem jasného dialogu mezi touto expertní skupinou a normalizačními instituty.

Budoucí dopravní politika a implementace

17. Existuje již dobře zavedený proces vývoje politiky v rámci Evropské Komise, jež se dotýká periodické revize a aktualizace Bílé knihy, White Paper, a jejích iniciativ.
18. Navržený Rámec evropských výzkumných programů 7 (FP 7) 6 přispívá k vývoji politiky tak, jako jeho předchůdci v minulosti, a FP7 zdůrazňuje v rámci svých devíti témat potřebu výzkumu interoperability a kvality norem a jejich zavádění. To představuje velkou příležitost pro komunitu ITS k upevnění vazby mezi normami a výzkumem a tato vazba byla již řešena

⁴ COM (2006) 59 final; EC Communication on the Intelligent Car Initiative; 'Raising Awareness of ICT for Smarter, Safer and Cleaner Vehicles' (přeloženo v IS dokument N1807)

⁵ COM (2006) 272 final; 7.6.2006

⁶ COM (2006) 364; 28.06.2006

v rámci Evropských technologických platform (ETPs). Tyto platformy vedené průmyslovou sférou mají za cíl poskytovat účastníkům rámec pro definování priorit R&D, harmonogramy a rozvrhy jednotlivých kroků se zaměřením na konkurenci a rozvoj trhu. Normy jsou považovány za klíčový nástroj pro úspěch na trhu a interoperabilita je tím důležitým aspektem. Platformy se zaměřují na různá témata související s dopravou včetně mobilní a bezdrátové komunikace (emobility); nicméně v rámci FP7 'klasické' IST projekty budou nadále existovat a vazby na platformy nejsou ještě zcela vyjasněny. V rámci FP6, pět členů ICTSB, včetně evropských normalizačních institutů (ESOs), řídilo projekt COPRAS, který měl za cíl souhrnně prozkoumat vzájemný vztah mezi výzkumnými projekty a komunitou standardizace, a připravit obecný pokyn a také poskytnout praktickou pomoc projektům, které potřebují spolupracovat se standardizací. Lekce projektu COPRAS budou přesunuty do FP7, a očekává se, že poskytnou rámcům zlepšené propojení mezi normami a výzkumem, včetně inteligentních dopravních systémů.

ITSSG – postup podle kroků stanovených ve Strategickém rámci 2004

19. Strategický rámec 2004 ustanovil šest oblastí, v nichž by kroky ITSSG měly podporovat strategický přístup ke standardizaci ITS (podrobnosti viz příloha 1). Následující odstavce shrnují dosavadní vývoj.
20. Strategický rámec byl **distribuván** v širším měřítku na konferenci EK v Bruselu v listopadu 2004 tak, aby se zvýšilo povědomí mezi příslušnými evropskými normalizačními instituty a technickými komisemi ISO a jejich podskupinami. Rámec byl dále distribuován na zasedání národních normalizačních institutů a na světovém kongresu ITS v Nagoya, Japonsku.
21. Členové ITSSG se účastní Evropskou Komisí prováděné revize **procesů standardizace** ICT, jež reprezentují potenciální klíčový bod ve způsobu vývoje norem a jejich údržbě. Jedním z výsledků projektu je období otevřené konzultace před dokončením doporučení. Coby strategická a koordinační komise pod ICTSB, rozpoznává ITSSG, že nemá sama pověření k zavedení změn procesu přímo, nicméně strategický rámec 2004 vyzval k interní revizi také evropské normalizační instituty ESOs.
22. ITSSG se snaží vytvořit **efektivnější pracovní vztahy** napříč sektory zajímajícími se o ITS a zejména s Evropskou Komisí. Práce provedená podle ITSSG ve vztahu k mandátu M338 o implementaci směrnice o interoperabilitě systémů EFC ukazuje, jak společná práce může poskytovat smysluplné výstupy, ale ITSSG zjišťuje, že trvající potřeba upevnění těchto koordinovaných vztahů s EK a jejími jednotlivými ředitelstvími (DGs), včetně DG INFSO o eSafety a normách. V širším měřítku Strategický rámec ERTICO označuje standardizaci za klíčovou pro dosažení interoperability a růstu trhu a podporuje přístup ITSSG.
23. Vydání z roku 2004 pomohlo **podpořit vznik důležitých norem ITS** s prací na eCall a klíčových oblastech vývoje směrnice o interoperabilitě EFC v uplynulých měsících, ale toto je oblast, na kterou se ITSSG zaměří v budoucnu a je úzce spojena s EK a současnými procesy revize norem. ITSSG se také upíná k projektu COPRAS, který staví spojení mezi výzkumem a standardizací a kde je předmětem posílení určitých dalších vazeb ITS.
24. Ostatní dvě oblasti kroků spojených s **revizemi** (a tento dokument se jednoho aspektu dotýká). Standardizační aktivity ESO a ISO byly také revidovány v kontextu Strategického rámce 2004 a podrobnosti o jejich aktuálních programech lze nalézt na webových stránkách CEN, CENELEC, ETSI a ISO.

ITSSG - 2007 a dále

25. ITSSG zaměří své aktivity po dobu následujících 12 až 18 měsíců na čtyři klíčové oblasti:
 - Současnou revizi procesů standardizace a zkušenosti plynoucí z projednávání a hodnocení protichůdných náhledů na roli mandátů a závažných otázek nad kontinuitou, relevancí a financováním aktivit evropských norem jako prostředku k prosazování

povinných požadavků. Zatímco se tento problém nedotýká norem ITS, přesto je vyřešení tohoto bodu kritickým momentem pro budoucí tvorbu smysluplných aplikací v rámci sektoru. ITSSG se bude snažit zaangažovat EK (DG TREN a DG ENTR), aby se dohodly na budoucí strategii distribuce a údržby norem ITS tak, aby to bylo zřejmé všem účastníkům a srozumitelné jak po stránce prosazování strategie, tak po stránce konkurenceschopnosti průmyslové sféry;

- ITSSG bude zkoumat dopady evropské legislativy na standardizaci ITS, zda-li se tvoří bariéry vývoji norem a pokud ano, jak lze toto řešit;
- ITSSG prozkoumá rozsah nutných aktivit, které přivedou průmyslovou sféru a veřejnou sféru ke konsensu nad přístupem k vývoji a údržbě norem;
- Pomáhat zvyšovat povědomí o aktivitách a postojích ITSSG napříč sektory a s EK, bude se hledat termín jednání na evropském kongresu ITS konaném v Aalborgu, Severní Jutsko, Dánsko od 18. do 20. června 2007.

26. V neposlední řadě bude ITSSG strategickým způsobem revidovat plány stávajících technických komisí ITS. Bude zvažovat, do jaké míry by současné členství v ITSSG mohlo být změněno tak, aby reflektovalo technologický a politický vývoj, jež má možnost spojit tradičně oddělené sektory pod jednou společnou a jednotnou střechou.

Příloha A

ŘÍDICÍ SKUPINA PRO NORMY V OBORU INTELIGENTNÍCH DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ (ITS) STRATEGICKÝ RÁMEC 2004 PRO NORMY INTELIGENTNÍCH DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ (ITS)

Oddíl 1 Úvod

Prvním publikovaným výsledkem skupiny ITSSG ⁷ je strategický rámec pro normy ITS identifikací vysoké úrovně kontextu evropské politiky, kde se projednává v širším měřítku role standardizace reflektující tento kontext. Zaměřením se na politiku a kontext její šířitelnosti, neměl by být dokument považován za podrobné stanovisko aktivity podporované průmyslem týkající se norem ITS. Namísto toho má za cíl ukázat, že bez pohledu na organizace, jež vývoj jednotlivých norem určují, existuje neustálá potřeba vzít v úvahu kontext vysoké politické úrovně. Tento dokument shrnuje pomocí příloh A až C současné trendy v práci příslušných klíčových technických komisí. Příloha D je glosářem zkratk používaných v dokumentu a příloha E je seznamem členů ITSSG.

Tento strategický rámec standardizace je určen dvěma sférám: těm, kteří normy v rámci ITS komunity tvoří a těm, kteří nastavují kontext politiky vysoké úrovně. Při tvorbě tohoto dokumentu věří ITSSG, že bude zajímavý pro širší sféru průmyslu, veřejného sektoru a uživatelů. ITSSG doufá, že příslušné standardizační orgány zajistí, aby se tento dokument dostal do rukou těch na pracovní úrovni (viz odstavec 28).

Tento dokument se zaměřuje na sektor pozemních komunikací a veřejné dopravy v multimodálním kontextu, například na inteligentní karty a dopravní informace. Zatímco jsou pro úplnost zmíněny i jiné druhy dopravy, nejsou v tomto dokumentu podrobně rozebrány. Oddíl 6 nastavuje roli ITSSG a další kroky, které povedou ke strategičtějšímu přístupu ke standardizaci pro ITS. Ve zkratce bude ITSSG:

- Rozšiřovat tento rámcový dokument
- Uvažovat nad procesem standardizace
- Efektivně pracovat s EK a jinými
- Podporovat tvorbu smysluplných norem ITS
- Revize pracovních plánů norem ITS podle příslušného kontextu
- Aktualizovat tento strategický rámec

Oddíl 2 Kontext politiky vysoké úrovně

Několik klíčových evropských strategií nastavuje kontext vysoké úrovně v rámci států EU a EHS/EFTA. Spadají do třech překrývajících se kategorií – doprava, eEvropa (včetně eSafety) a strategie ekonomické konkurence. Prosazování politiky se provádí skrze kombinaci nástrojů a mechanismů včetně právních, fiskálních a administrativní opatření, která pojímají přímo či nepřímo standardizační proces. Následující odstavce popisují jednotlivé kategorie politik tak, jak se vztahují na ITS, a specificky označují současné priority legislativních opatření.

Doprava

Dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout ⁸. Bílá kniha nastavuje směr evropské strategie pro dopravu založenou na principu dosažení rovnováhy mezi různými druhy dopravy, aby se vytvořila lepší a udržitelnější mobilita pro jednotlivce a obchod. Při této politice doznává kontinuální růst v silniční přepravě a potřebu bezpečnosti silničního provozu a snížení kongescí (s příslušnými environmentálními přínosy), a jako klíčové priority vnímá výkonnost dopravní sítě.

⁷ Příloha D obsahuje zkratky používané v tomto dokumentu

⁸ vydáno v září 2001

ITS jsou označeny jako klíčový nástroj k dosažení těchto priorit a standardizace hraje důležitou roli v umožnění a podpoře jejich implementace.

Dvě klíčové priority, kde normy jsou již vyvíjeny, aby zabezpečily interoperabilitu a které jsou vyvíjeny jako obecná dopravní opatření s použitím ITS jsou:

- Směrnice 2004/52/ES o interoperabilitě elektronických systémů mýtného v EU ⁹;
- Skupina na vysoké úrovni EU o bezpečnosti silničního provozu zkoumající dosažitelnost elektronické identifikace vozidla. ¹⁰

Akční Program EU Bezpečnosti silničního provozu má za cíl dostat Bílé knize a snížit počet úmrtí způsobených dopravou na polovinu do roku 2010. Připouští v této snaze jistou roli ITS s patřičným důrazem na agendu eSafety, která byla vyvinuta pod hlavičkou eEurope a která zahrnuje jistý počet standardizačních témat v rámci Komuniké Evropské Komise (EK) ¹¹, jež jsou popsány níže v odstavci 13.

Iniciativa Evropské Komise Transevropská silniční síť má za cíl ustanovit odpovídající a interoperabilní a dostupné poskytování služeb na strategických místech silniční sítě bez národních hranic (přeshraniční aplikace) a ve městech. Zaměřuje se na implementaci informační společnosti. Strategické dokumenty, jaké jsou popsány níže, a Euroregionální projekty ¹², které se podílejí na přeshraniční spolupráci implementací kontinuálních a interoperabilních služeb v sousedních přeshraničních oblastech, prokazují důležitost ITS a potřebnost standardizace ITS, jež může poskytnout rámec pro poskytování služeb, na které může průmyslová sféra reagovat.

eEurope

eEurope je širokospektrální iniciativa, která má za cíl optimalizovat použití nových a nově vznikajících elektronických technologií k podpoře udržitelné Evropy. Není určena výhradně na dopravu, ale ve svém Akčním plánu 2002 hraje ITS konkrétní roli pro řešení kongescí, bezpečnosti a poskytování služeb ¹³. Aplikuje se na širší okruh, než je doprava, například podporuje Jednotné Evropské Nebe, jež zavede interoperabilitu do evropského řízení letového provozu. Tento dokument ITSSG se soustředí na takové prvky, které se vztahují k pozemním komunikacím a multimodální dopravní informace. eEurope podporuje zavedení inteligentních karet (smart cards) ve veřejné dopravě a pro poskytování lepších dopravních informací, aby tak podpořila volbu a přístupnost po celé EU. Doporučení EK o dopravních informacích ¹⁴ poskytuje dodatečný podnět k tomuto cíli vysoké politiky, který závisí na ITS.

Akční plán 2002 iniciativy eEurope přijal Rozhodnutí EK o dalším vývoji infrastruktury Galileo, mající za cíl uvedení evropské satelitní lokalizační infrastruktury do roku 2010, aby tak stávající GPS zahrnuly pod hlavičkou eEurope. Galileo reprezentuje oblast hlavních investic EU a očekává se, že nabídne možnosti pro lepší poskytování služeb pomocí ITS. Pod rámcem spolupráce nad projektem Galileo (Galileo Joint Undertaking) se dosahuje značného a rychlého vývoje včetně politických dohod mezi EU a jinými státy (včetně USA), legislativních opatření ¹⁵ a technického vývoje v rámci výzkumného Rámcového programu 6 EK.

⁹ 29. dubna 2004

¹⁰ EC supported ERTICO-led feasibility study; papers available at www.ertico.com

¹¹ COM(2003)542 final

¹² ARTS, CENTRICO, CORVETTE, SERTI, VIKING

¹³ Action Plan 2005 is now in place and does not include ITS priorities given its strong focus in Action Plan 2002.

¹⁴ 2001/551/EC dated 4.6.2001.

¹⁵ for example, Council Regulation 1321/2004 (12/07/2004) on the establishment of structure for the management of the European satellite radio-navigation programmes; Draft Council Regulation COM(2004)477 on the implementation of the deployment and commercial operating phases of Galileo

eSafety

Komuniké EK o ICT pro bezpečná a inteligentní vozidla označuje kroky EK a kroky pro mnoho dalších účastníků včetně normalizačních institutů, průmyslových sdružení a členských států jako odpověď na 28 doporučení ve zprávě eSafety publikované v listopadu 2003, která se zaměřila na poskytování bezpečnějších vozidel pomocí opatření ITS.

eSafety je celá zamýšlená pro ITS, obecně se zaměřující na pozemní komunikace a na záležitosti multimodální přepravy a dopravních informací. Práce se ubírá kupředu díky podílu mnoha pracovních skupin. Jako součást eSafety, klade Evropská Komise především důraz na následující regulativní a kvasiregulativní záležitosti:

- Podpora harmonizovaných panevropských vozidlových služeb tísňového volání, které stavějí na lokalizační podpoře E-112. Evropská Komise především podporuje příslušné standardizační aktivity jako součást podpory stanovení datových požadavků a přenosových protokolů, specifikaci rozhraní, routování a postupy manipulace. Bez tohoto by panevropské služby nebyly možné.
- Pracovní skupina Rozhraní člověk-stroj se zaměřuje na mobilní přístroje a bude dávat doporučení ve světle stávajícího Ustanovení a Principů. Evropská Komise také podporuje vývoj posuzování, testování a certifikační postupy na standardní pracovní zátěž a postupy pro komplexní vozidlové pracovní prostředí, pomoc při poskytování řešení, která splňují přípustnou úroveň použitelnosti pro koncového zákazníka.
- Pomocí pracovní skupiny RTTI Evropská Komise analyzuje odpovědi na Doporučení TTU uvedené v odstavci 11 výše, se zvláštním zaměřením na dosažení panevropských služeb a udržitelných obchodních modelů. Zajištěním příslušných norem pro zavedení takových služeb je klíčovou částí diskuzí v této oblasti.
- Odstranění právních bariér časově omezenému použití radaru krátkého dosahu na vlnách 24GHz UWB, aby se pomohlo dosáhnout harmonizovaného přístupu k rádiovému spektru v EU.

Bezpečnost vozidel v EU je chráněna pomocí schválení typu vyžadované hierarchií směrnic mající za cíl harmonizaci požadavků na konstrukci vozidla týkající se bezpečnosti a ochrany životního prostředí. Současně se režim celkové harmonizace (tzv. Schválení typu EK celého vozidla – EC Whole Vehicle Type Approval) vztahuje na auta a motorky při začátku používání služby, čímž se zajistí vysoké úrovně bezpečnosti a odstranění technických bariér obchodu v rámci jednotného trhu (všechny státy EU a EHS). To bude brzy rozšířeno na většinu komerčních vozidel na dobrovolné bázi (odstranění obchodních bariér) a později na povinné bázi k zajištění vyšších standardů a pro současnou dobu se aplikuje částečná harmonizace na tyto vozidla pomocí mnoha (asi 50) systémů a součástí směrnic. Paralelně, ale v právním smyslu nezávisle, vyvíjí Světové Fórum pro harmonizaci předpisů pro vozidla (také známo jako Pracovní skupina 29 Komise pro pozemní přepravu UNECE ¹⁶) po více než 40 let předpisy založené na schválení typu podle Ženevské dohody z roku 1958, jež jsou technicky stejné nebo podobné směrnicím EU.

Ekonomická konkurenceschopnost

Umožnit a udržet trvalý rozvoj ekonomické konkurenceschopnosti založené na otevřeném a jediném trhu leží ve středu zájmu evropských politik. Zajištěním jisté úrovně podmínek se odehrává příslušnými legislativními a jinými opatřeními, včetně podpory

¹⁶ For further information on the work of UNECE and the World Forum see www.unece.org

standardizace a to jsou klíčové prvky v přístupu Evropské Komise a mají přímou návaznost na ITS.

Evropská Komise také podporuje inovaci a realizaci nových technologií na trhu prostřednictvím programů výzkumu a vývoje, které jsou finančně podporovány. Zejména Rámcový výzkumný program FP6 zahájený v roce 2003 potvrzuje trvalý příspěvek EK k předkonkurenčnímu vývoji technologie a ITS v rámci obecného zájmu otevírající možnosti pro výzkum, které mají přímou návaznost na standardizaci.

Oddíl 3 Role norem

Mezinárodní nebo evropské normy mají potenciál podporovat zavedení politického kontextu vysoké úrovně v oblasti dopravy, eEurope, eSafety a ekonomickou konkurenceschopnost formálně skrze aparát státní správy a neformálně pomocí podpory průmyslu, který odpovídá na celkový kontext kladně. Nedávná zpráva komise vycházející z prezidentství Nizozemí v EU ¹⁷ označuje normy ICT klíčem k zajištění interoperability a růstu trhu. Normy mohou – mimo jiné – ovlivnit technický návrh, zajištění kvality, systémový proces a funkční charakteristiky výrobků, které jsou v kontextu ITS relevantní.

Oddíly 4 a 5 uvedené níže označují klíčové metody a přístupy k výrobě a údržbě jednotlivých norem. Hlavní výzvou ITS standardizace je dosažení různými způsoby interoperability, kompatibility, přiblížení a přístupnosti služeb po celé EU a státech EHS/EFTA. Při řešení těchto výzev a snaze splnit tento politický kontext by měla standardizace také podporovat konkurenci, umožnit rozšířený trh pro výrobky a služby, podporovat technologický pokrok a zabraňovat zaměňování výrobků a služeb. Jednotlivé normy ITS, i přes svou technickou povahu, musí být při své prezentaci srozumitelné a transparentní.

Tato obecná role standardizace se zcela rovnocenně vztahuje na čtyři základní aplikační oblasti ITS:

- bezpečnost vozidel a provozu na pozemní komunikaci;
- efektivita silniční sítě a řízení provozu na pozemní komunikaci, včetně platebních mechanismů;
- dopravní informace
- bezdrátové a zlepšené služby veřejné dopravy

Oddíl 4 Standardizační mandáty – Evropský nástroj

Existuje jasný kontext politických cílů a priorit, včetně priorit předpisové základny. Zaměřuje se na poskytování lepší dopravy a lepších služeb pomocí ITS provozovaných aplikací, které jsou pro koncové uživatele prokazatelně přínosné. Tento kontext je naznačen ve výše uvedených odstavcích.

Evropská Komise a EHS/EFTA používá proces 'mandátu standardizace', kde vidí prioritu především ve vývoji norem ITS ve všeobecném právním kontextu. Tímto procesem Komise společně se sekretariátem EFTA vydává mandát evropským normalizačním institutům (ESOs) a všeobecně zajišťuje finanční podporu pro vytvoření odpovídajících norem v daném časovém období. Proces mandátu se vztahuje na členské státy, a tudíž zajišťuje plnohodnotnější pochopení na národní úrovni. Příklady mandátů, které spadají do této kategorie jsou:

- M329 – který volá po harmonizaci norem pro podporu použití krátkovlnného vysílače UWB na frekvenci 24GHz, jež je veden pod příslušnou evropskou legislativou ¹⁸

¹⁷ Rethinking the European ICT Agenda; PWC August 2004

¹⁸ Directive 1999/5/EC

- M338 – který vyzývá evropské normalizační instituty (ESOs) k vytvoření pracovního plánu pro usnadnění implementace navrhované směrnice o interoperabilitě EFC.

Mandáty také mohou být použity jako nástroj administrativy pro podporu obecných kroků, jako je tomu v případě

- M270 – který volá po programu práce pro ITS v silniční dopravě, aby se podpořily cíle Bílé Knihy, která byla dokončena v srpnu 2002 a zahrnovala sadu podrobně rozpracovaných postupných kroků; a
- Očekávaný mandát k označení a řešení mezer v normách pro podporu ITS ve vozidle v rámci kontextu eSafety (jak je uvedeno v Komuniké EK).

Oddíl 5 Jiné cesty ke standardizaci

V situaci, kdy zástupci průmyslu vidí svůj potenciál v nových technologiích a službách ITS a hledají cesty ke standardizaci požadavků na návrh nebo funkční charakteristiky výrobku pro vstup na trh nebo z obchodních důvodů, vznikají jednotlivé pracovní položky a rychle se vyvíjejí. Tento přístup ze spodu nahoru ('bottom up') je obvyklým procesem používaným evropskými normalizačními instituty a má tendenci nepřitáhnout nebo nevyžadovat finanční podporu od EK nebo EFTA, nicméně tuto podporu lze využít pro prozkoumání konkrétního problému, a to z důvodu konkurence nebo z politických důvodů.

Navíc návrhy přístupem 'bottom up' mohou být konkrétně prezentovány EK a EFTA k získání finanční podpory, například v rámci Akčního plánu norem eEurope nebo jiných specifických politických iniciativ. Za těchto podmínek EK a EFTA mohou plnit svou funkci bez vydávání formálnějšího mandátu.

Oddíl 6 Role ITSSG a další kroky

ITSSG má za cíl poskytovat strategický pohled, jenž by umožnil každé účastníci se organizaci efektivně porozumět požadavkům norem, a kde a jakým způsobem by měly být vydávány. Funkcí ITSSG není navrhnout detailní pracovní programy standardizace.

Tento dokument nastavuje všeobecný kontext, kterému by měly standardizační aktivity odpovídat. ITSSG provede následné kroky k usnadnění a monitorování pokroku:

- **rozšiřovat** tento rámcový dokument během roku 2004 v komunitě norem ITS, aby se podpořily inovační snahy průmyslu, které zůstávají a je vnímáno, že i nadále zůstanou, relevantní pro všeobecný kontext;
- **zvážit**, do jaké míry stávající standardizační proces a současné složení technických komisí a pracovních skupin umožňuje úspěšné zpracování norem ITS, a vytvořit doporučení pro ICTSB, jak překonat případné bariéry a nedostatky při implementaci ITS vznikající při samotném standardizačním procesu
- kde je to potřeba, **pracovat** s Evropskou Komisí při navrhování nových smysluplných mandátů, které odráží politický kontext; a **hledat** nové mandáty tam, kde existuje dialog s Komisí a jinými mezinárodními organizacemi na roli a efektivitě norem ITS
- **podporovat** členy ITSSG evropské normalizační instituty (ESOs), aby oproti mandátům a jiným opatřením při adaptaci jejich programů práce zpracovaly skrze technické komise potřebné normy odpovídající všeobecnému kontextu
- **zajistit** efektivní rozhraní mezi výzkumem a jinými aktivitami jako jsou pilotní implementace nebo zkušební úseky a standardizace, podporující podle konkrétní situace účastníky procesu.

- **prosazovat** roli konsensuální standardizace ke všem účastníkům procesu jako primární nástroj pro poskytování technických řešení na požadavky trhu v oblasti ITS
- **revidovat** na vysoké úrovni pracovní programy každého normalizačního institutu členského státu EU formou roční revize, aby se zajistila její relevanci vůči strategickému kontextu; případně předávat podněty k vývoji maticového přístupu pro odhalení priorit/nedostatků. Příložené přílohy, jejímiž autory jsou uvedené organizace, poskytují pro tuto revizi startovní můstek.
- **aktualizovat** tento rámcový dokument, jeho přílohy a jakákoliv schémata s prioritami každý rok včetně vypracování způsobů, jak měřit úspěšnost této práce.