



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 16.12.2008
KOM(2008) 887 v konečném znění

2008/0263 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterou se stanoví rámec pro zavedení inteligentních dopravních systémů v silniční dopravě a jejich styčné body s jinými druhy dopravy

{SEK(2008) 3083}

{SEK(2008) 3084}

(předložena Komisí)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Z přezkumu bílé knihy Evropské komise o dopravní politice v polovině období vyplývá, že inovace bude hrát významnou úlohu ve větší udržitelnosti silniční dopravy (tj. v její větší bezpečnosti, účinnosti, čistotě a hladkém průběhu), a to zvláště prostřednictvím nasazení informačních a komunikačních technologií: **inteligentních dopravních systémů**.

Zavádění řešení inteligentních dopravních systémů (dále jen „ITS“) je však pomalejší, než se očekávalo, a obecně roztržité. Výsledkem je rozdrobená struktura vnitrostátních, regionálních a místních řešení bez jasné harmonizace, což ohrožuje celistvost jednotného trhu. V důsledku toho se ITS využívají neúčinně, a nemohou tak efektivně přispívat k plnění cílů (dopravní) politiky a ke zvládání rozrůstajících se náročných úkolů, se kterými se silniční doprava potýká.

Obecným cílem tohoto návrhu je zavést rámec, který urychlí a koordinuje zavádění a využívání inteligentních dopravních systémů v silniční dopravě a jejich styčné body s jinými druhy dopravy (ITS) na podporu účinnější, ekologičtější, bezpečnější a jistější mobility nákladu a cestujících v Evropské unii. Ke zvláštním cílům patří zvýšení interoperability systému, zajištění hladkého přístupu, podpora kontinuity služeb a vytvoření mechanismu účinné spolupráce mezi všemi zúčastněnými subjekty v oblasti ITS. V souladu se zásadou subsidiarity je za nejvhodnější formu k dosažení zamýšleného účelu považováno využití (rámcové) směrnice. Technické podrobnosti provádění, tj. postupy a specifikace, však přijme Komise, které bude nápomocen výbor složený ze zástupců členských států. Aniž je dotčena úloha tohoto výboru, zřídí Komise Evropskou poradní skupinu pro ITS, do které budou přizváni příslušné zúčastněné subjekty v oblasti ITS a která bude Komisi poskytovat poradenství k obchodním a technickým aspektům realizace a zavádění ITS v EU.

• Obecné souvislosti

Zvyšující se přetížení našeho dopravního systému (očekává se, že nákladní silniční doprava vzroste do roku 2020 o 55 % a osobní silniční doprava o 36 %) a s tím související spotřeba energie a nepříznivé dopady na životní prostředí (emise CO₂ z dopravy se do roku 2020 zvýší o dalších 15 %) si žádají inovační přístup, který zareaguje na rostoucí potřeby a požadavky na dopravu a mobilitu. Tradiční opatření, jako rozšíření stávajících dopravních sítí, nebude v tomto rozsahu proveditelné a bude zapotřebí nalézt nová řešení.

V minulosti Komise značně podporovala výzkum a vývoj ITS pro silniční dopravu a první výsledky výzkumu byly použity prostřednictvím „euroregionálních“ projektů zavádění ITS financovaných v rámci programu transevropské dopravní sítě.

Jedním z klíčových návrhů v rámci iniciativy i2010 je iniciativa Inteligentní automobil, jejímž cílem je omezit počet silničních nehod, přetížení provozu a kolaps dopravy a snížit spotřebu pohonných hmot a emise CO₂. Elektronická kontrola stability (ESC) snižuje počet dopravních nehod, protože pomáhá řidičům ovládat automobil při smyku, a cílem systému eCall je využívat hardwarovou černou skříňku instalovanou ve vozidlech, která bezdrátově vyšle informace o aktivaci vzduchového vaku (airbagu) a ze snímače nárazu i lokalizační souřadnice místním tísňovým službám.

• Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu

Tento návrh se zaměřuje na aplikace a služby ITS spojené se silniční dopravou a jejich styčné body s jinými druhy dopravy. K podobným iniciativám zaměřeným na jiné druhy dopravy patří řízení letového provozu v rámci výzkumného programu pro jednotné evropské nebe (SESAR) v letecké dopravě, evropský systém řízení železniční dopravy (ERTMS) v železniční dopravě a říční informační služby (RIS) ve vnitrozemské vodní dopravě. V lodní dopravě již byl zaveden systém SafeSeaNet a kontrolní a informační systém pro provoz plavidel (VTMIS) a postupuje se k automatickému systému zjišťování totožnosti lodí (AIS) a k jejich identifikaci a sledování na velké vzdálenosti (LRIT).

Také v silniční dopravě existuje řada předpisů, jmenovitě směrnice 2004/52/ES o elektronickém výběru mýtného, nařízení (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a směrnice 2007/46/ES o rámci pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla. Bude zajištěna jasná součinnost s prací příslušných výborů.

- **Soulad s ostatními politikami a cíli Unie**

Návrh podpoří několik (mikroekonomických) cílů Lisabonské strategie pro růst a zaměstnanost. Především přispěje k cíli usnadnit rozšíření a účinné využívání ITS. Dále přispěje k cíli:

- usnadnit všechny formy inovace: přeshraniční předávání znalostí o účinném zavádění ITS;
- rozšířit, zlepšit a propojit evropskou infrastrukturu a dokončit prioritní přeshraniční projekty: zvážit argumenty pro vhodné systémy stanovení cen v rámci infrastruktury;
- podpořit udržitelné využívání zdrojů a posílit synergie mezi ochranou životního prostředí a růstem, zvláště prosadit vývoj prostředků na internalizaci externích nákladů;
- zvýšit a zlepšit investice do výzkumu a vývoje, zejména ze strany soukromých podniků: lepší rámcové podmínky pro využívání inovačních řešení ITS.

Při revizi bílé knihy o dopravní politice z roku 2006 zdůraznila Komise jako hlavní problémy dopravy v Evropské unii přetížení provozu, zabezpečení energie a změnu klimatu. Z této revize vyplynuly nové politické pokyny k účinnosti, inovacím, logistice a zlepšení dopadů dopravy na životní prostředí, které jsou plně v souladu s podstatou **Lisabonské strategie**.

Sdělení o dopravě **šetnější k životnímu prostředí**, přijaté Komisí v červenci 2008 (KOM 2008(433)), stanoví v kapitole 4 **akční plán pro ITS v silniční dopravě**, provázený legislativní iniciativou, který stanoví společný přístup k prosazení a používání stávajících technologií na trhu. Účinnější využívání stávající infrastruktury navíc znamená, že bude zapotřebí méně nové infrastruktury, a předejde se tak roztríštěnosti stanovišť i zakrytí půdy.

Tento návrh také zapadá do **strategie EU pro udržitelný rozvoj**, jelikož se zabývá několika klíčovými otázkami, které byly v procesu přezkumu v roce 2005 označeny jako otázky, jež potřebují silnější impuls. Jejich společným klíčovým spojením je cíl učinit dopravu udržitelnější, např. splnit záměr zlepšit řízení poptávky po dopravě a pomoci splnit cíl bezpečnosti silničního provozu snížením počtu osob usmrčených při silničních dopravních nehodách do roku 2010 na polovinu (v porovnání s rokem 2000). Dalšími otázkami, které budou řešeny nepřímo, je snížení spotřeby energie v EU, a tedy omezení účinků na změnu klimatu.

Návrh navíc podporuje provádění nařízení (ES) č. 1/2005 o ochraně zvířat během přepravy a souvisejících činností (navigační systémy).

2. KONZULTACE ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Konzultace zúčastněných stran**

Metody konzultací, hlavní cílová odvětví a obecný profil respondentů

Od listopadu 2007 do konce ledna 2008 bylo uspořádáno třináct rozhovorů s odborníky na vysoké úrovni a s osobnostmi ze soukromých i veřejných zainteresovaných organizací. Tyto rozhovory vedly k prvotnímu soupisu postřehů k faktorům, které brání širšímu zavedení systémů ITS a jejich pronikání na trh. Hovořilo se také o potenciálních opatřeních, která lze provést, aby se dosáhlo rychlejšího zavádění ITS.

Za účelem projednání a konsolidace těchto zjištění byly uspořádány dva veřejné semináře (ve dnech 22. února 2008 a 26. března 2008), kterých se zúčastnilo více než 200 účastníků. Doplnilo je zasedání fóra eSafety (Lublaň, dne 25. dubna 2008).

V období od 29. února 2008 do 31. března 2008 proběhla veřejná konzultace na internetu. Výsledky jsou dostupné na adrese http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/its_en.htm.

A konečně, delegáti členských států projednali zdůvodnění zvláštních navržených opatření na schůzce v Bruselu dne 26. května 2008.

Shrnutí odpovědí a způsob, jakým byly vzaty v úvahu

Výsledkem rozhovorů jsou níže uvedené závěry:

- Pronikání na trh: Je zapotřebí urychlit zavádění ITS zvláště v oblastech městské a nákladní dopravy. Toto zavádění by mělo být politicky podloženo a zaměřeno na dosažení většího využívání stávající kapacity infrastruktury a zároveň na zvýšení účinnosti a bezpečnosti přepravních operací.
- Požadavky na provádění: Je zapotřebí dohodnout interoperabilitu aplikací a služeb na celoevropské úrovni a umožnit tak plynulost služeb přes hranice. Patří sem harmonizace a popřípadě normalizace pravidel a postupů pro sběr a zpracování údajů.
- Strategie zavádění: Široké zavádění a integrace služeb umístěných ve voze (např. upozornění na překročení rychlosti, eCall, dopravní informace v reálném čase) vyžaduje celkovou strategii a sladěná opatření podporovaná předními zúčastněnými subjekty z řad průmyslu, orgánů silničního provozu a provozovatelů sítí.
- Koordinace zúčastněných subjektů: Je zapotřebí meziodvětvová koordinační skupina, na které se podílejí všichni významní aktéři – vývojáři aplikací, průmysl a orgány veřejné moci – aby se postoupilo od záměrů k účinné realizaci.

Výsledkem seminářů bylo níže uvedené schválení a částečné rozšíření těchto závěrů:

- Prováděcí strategie: Měla by mít podobu podrobného plánu, který zřetelně uvádí předpokládané kroky a povinnosti různých aktérů – Komise, orgánů veřejné moci, průmyslu atd. Kroky by měly být případně podloženy vhodným právním základem. Co se týče zvláštních aplikací a služeb, byly za významné považovány tyto aspekty:
 - 1) Interakce člověka se strojem (HMI): Kvůli bezpečnostním důsledkům jsou zapotřebí normalizované platformy a rozhraní.
 - 2) Bezpečnostní systémy vozidel: Systémy spolupráce (kde dochází k interakci vozidel a infrastruktury prostřednictvím mobilních komunikací) vyžadují synchronizované zavádění do vozidel a infrastruktury.
 - 3) eCall: Tato aplikace by neměla být zaváděna samostatně.
 - 4) Elektronické platby: Celostátní a přeshraniční vynucování elektronického výběru mýtného se považuje za důležité, aby se zajistilo, že všem komerčním uživatelům dopravy bude účtováno poctivě a spravedlivě.
 - 5) Řízení provozu: Složitost operací řízení silničního provozu, které zahrnují veřejné i soukromé prostředky silniční dopravy a jejich styčné body s jinými druhy dopravy, vyžaduje nové, ucelenější, systémové přístupy k řízení a kontrole provozu. Za zásadní pro splnění tohoto ambiciózního cíle se považuje široká platforma pro výměnu informací mezi příslušnými stranami – provozovateli sítí a služeb, orgány silničního provozu a regionálními/místními orgány.
- Plán součinnosti a koordinace: I když je jednoznačně zapotřebí koordinační struktura EU, neměla by se překrývat s podobnými stávajícími subjekty, jako je fórum eSafety, ERTICO atd.
- Obchodní případy: Vývoj obchodních případů pro správné určení spolupráce mezi soukromým a veřejným sektorem v souvislosti s aplikacemi a službami ITS je považován za prioritu.

Všechny tyto prvky a příspěvky byly řádně zváženy v následných krocích (srvn. akční plán pro ITS).

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Příslušné vědecké/odborné oblasti

Inteligentní dopravní systémy

Použitá metodika

Rozhovory se zúčastněnými subjekty a semináře; schůzky s odborníky z členských států, přípravná studie pro posouzení dopadů akčního plánu ES pro ITS

Hlavní konzultované organizace/odborníci

Přípravná studie pro posouzení dopadů byla svěřena vedoucím poradcům ze společnosti COWI-ECORYS a provedení rozhovorů se zúčastněnými subjekty vedoucím poradcům ze společnosti Ankerbold Consulting.

Od listopadu 2007 do ledna 2008 bylo uspořádáno třináct rozhovorů s odborníky na vysoké úrovni a s osobnostmi z těchto komunit zúčastněných subjektů: vnitrostátní ministerstva dopravy, vládní agentury pro vývoj a zavádění ITS, městské orgány, členské mezinárodní organizace sdružující partnery, kteří vyvíjejí služby založené na ITS, provozovatelé dálničního mýtného, poskytovatelé informačních služeb založených na ITS, členské organizace zastupující odvětví těžké silniční dopravy, zástupci ředitelů vnitrostátních orgánů silničního provozu, provozovatelé mobilních telekomunikací, dodavatelé elektronických součástí automobilovému průmyslu, automobilový průmysl a odvětví nákladní dopravy.

Za účelem konsolidace zjištění, která vyplynula z těchto rozhovorů, byly uspořádány dva semináře, jeden dne 22. února a jeden dne 26. března 2008, kterých se celkem zúčastnilo více než 200 účastníků. Tyto semináře doplnilo vyhrazené fórum eSafety¹, které se konalo v Lublani dne 25. dubna 2008.

A konečně, delegáti členských států projednali zdůvodnění zvláštních opatření předložených na schůzce v Bruselu dne 26. května 2008.

Shrnutí obdržených a použitých stanovisek

Rychlejší a koordinovanější zavádění ITS pro silniční dopravu v Evropě vyžaduje vytvoření široké koordinační struktury a formální fórum, na kterém se budou podílet všechny zúčastněné subjekty a kde se mohou setkat orgány veřejné moci a komerční subjekty a projednat, jak dosáhnout shody, a podpořit tak spolupráci veřejného a soukromého sektoru. Tam, kde ještě nebyly vyvinuty vhodné platformy, se doporučuje za účelem dosažení shody uspořádat „kulaté stoly“. Je zapotřebí určitá forma struktury řízení ITS s hierarchií panelů pro budování shody a koordinaci zavádění ITS na místní/regionální, vnitrostátní a evropské úrovni.

Prostředky zveřejnění odborných stanovisek

Shrnutí výsledků prvního kola konzultací se zúčastněnými subjekty je dostupné na internetu: http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/its_en.htm.

- **Posouzení dopadů**

Analýza dopadů se zabývá třemi možnostmi politiky:

Možnost A: Bez dalších nových opatření

U této možnosti se zohledňují pokračující činnosti Komise, např. specificky zaměřený výzkum, iniciativa Inteligentní automobil (výzkum, technická harmonizace a osvěta), podpora zavádění (EasyWay, CIVITAS), izolovaná normalizace a konzultace se zúčastněnými subjekty. Útvary Komise by nadále využívaly finanční podporu výzkumu a zavádění, dobrovolné dohody, konkrétní normalizační pověření a (omezenou) regulativní činnost – jen v malém rozsahu by však probíhala koordinace mezi veřejným a soukromým sektorem a mezi členskými státy.

Pokračování tohoto přístupu povede v konečném důsledku k pokračování současného rozdrobení aplikací a služeb ITS v jednotlivých státech a výsledkem bude nevyvážené zavádění a nedostatečná kontinuita služeb ITS v Unii.

Možnost B: Překonávání problémů soustředěním na koordinační a synergická opatření

Možnost B se zaměří na tato hlavní prioritní opatření:

¹ www.esafetysupport.org/en/news/esafety_forum_comments_on_ec_its_action_plan.htm

- 1) definování otevřené **funkční palubní platformy**, která umožní víceúčelové využití klíčových součástí (komunikační technologie, určení polohy, kapacita zpracování a rozhraní člověk/stroj);
- 2) ustavení **skupiny na vysoké úrovni** jakožto fóra pro zúčastněné subjekty v oblasti ITS za účelem výměny informací, vytvoření obecné vize, zpracování pokynů, které se týkají zavádění ITS, a poskytování poradenství Komisi;
- 3) vymezení rámce pro optimalizované využití **silničních a dopravních údajů**;
- 4) vývoj rámce pro **kontinuitu služeb ITS** (např. styčné body mezi meziměstskou a městskou dopravou);
- 5) řešení otázek bezpečnosti a ochrany údajů, **soukromí a odpovědnosti**.

Tato možnost se bude zabývat horizontálními otázkami, které se nepřímo dotýkají zavádění ITS, se zaměřením na lepší součinnost mezi všemi zúčastněnými subjekty. Předpokládá se, že konstruktivní a účinné bude řízení shora dolů, které povede k synchronizovaným krokům, jež umožní jednotlivým službám ITS pronikat na trh harmonizovanějším a lépe podporovaným způsobem než v základním scénáři A.

Možnost B bude využívat nástroje dostupné útvarům Komise na podporu společných žádostí o normalizaci a k určení a upřednostnění požadavků na finanční podporu nebo legislativní práci.

Možnost B+: Možnost B rozšířená o směrnici a postup projednávání ve výborech

Možnost B+ vychází ze stejných opatření jako možnost B, ale formalizuje aspekt spolupráce a koordinace. Skupinu na vysoké úrovni pro ITS by nahradil

- 1) **Evropský výbor pro ITS** složený ze zástupců členských států, který bude Komisi nápomocen při přijímání konkrétních opatření ve vymezených oblastech (jež odpovídají základním umožňujícím opatřením podle možnosti B) prostřednictvím postupu projednávání ve výborech, a
- 2) **poradní skupina pro ITS** složená ze zástupců na vysoké úrovni z různých příslušných odvětví (tj. poskytovatelé služeb ITS, sdružení uživatelů, provozovatelé dopravy a zařízení, výrobní průmysl, sociální partneři, stávající profesní sdružení atd...), která bude Komisi poskytovat poradenství k obchodním a technickým aspektům a projednávat požadavky a priority poskytovatelů služeb a uživatelů.

Komise by s pomocí Evropského výboru pro ITS

- v rámci své působnosti přijímala v nutných případech rozhodnutí o zvláštních opatřeních v oblasti:
 - 1) zavádění postupů a specifikací, zejména pro zrychlené zavádění a využívání dopravních a cestovních informací, řízení evropského silničního provozu, kontinuitu služeb ITS pro nákladní a osobní dopravu, bezpečnost a zajištění silničního provozu a definici otevřené palubní platformy pro služby ITS, zvláště včetně využití normalizačního procesu (CEN/CENELEC/ETSI);
 - 2) schvalování typu zařízení a programového vybavení ITS pro silniční infrastrukturu, které nespadá do oblasti působnosti směrnic 2002/24/ES, 2003/37/ES a 2007/46/ES²;
- prováděla výměnu informací s členskými státy.

² ITS také upravují právní předpisy, které se týkají rádiových zařízení a telekomunikačních koncových zařízení (směrnice 1999/5/ES), elektromagnetické kompatibility (směrnice 2004/108), elektrických zařízení (směrnice 2006/95), společného předpisového rámce pro sítě a služby elektronických komunikací ([směrnice 2002/21/ES](#)), oprávnění pro sítě a služby elektronických komunikací ([2002/20/ES](#)) a přístupu k sítím elektronických komunikací a přiřazeným zařízením a jejich vzájemného propojení ([směrnice 2002/19/ES](#)). Podobná ustanovení jsou zapotřebí pro zařízení a programové vybavení ITS pro silniční infrastrukturu.

Navrhování sekundárních právních předpisů postupem projednávání ve výborech by Komisi umožnilo prosadit účinnou koordinaci mezi zúčastněnými subjekty a odstranit tak stávající problémy a překážky.

Hlavním rozdílem mezi B a B+ je přijetí směrnice, která ukládá členským státům povinnosti v hlavních prioritních oblastech vymezených v rámci možnosti B, a nahrazení skupiny na vysoké úrovni Evropským výborem pro ITS, který je Komisi nápomocen postupem projednávání ve výborech. Při zvážení jak přímých dopadů (podpora rozšíření ITS), tak nepřímých dopadů (podpora vytvoření hospodářských, sociálních a environmentálních politik) je **upřednostňovanou možností možnost B+**, protože bude mít větší dopad než ostatní možnosti, zvláště pokud jde o spolupráci a potenciál pro rychlejší uzavírání dohod o konkrétních otázkách brzdících zavádění ITS v Evropě. Tak bude dříve dosaženo očekávaných příznivých účinků na přetížení, bezpečnost silničního provozu a emise.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

• Shrnutí navrhovaných opatření

Navržený akční plán pro ITS uvádí prioritní oblasti pro zrychlení koordinovaného zavádění aplikací a služeb ITS v Evropské unii.

Navržená směrnice stanoví rámec pro provádění akčního plánu pro ITS. Povinnosti uložené směrnicí členským státům podpoří Komise zavedením společných specifikací, prostřednictvím projednávání ve výborech, zaměřených na zajištění celoevropského koordinovaného zavádění interoperabilních systémů ITS. Tuto práci provede Komise, které je nápomocen Evropský výbor pro ITS. Směrnice také stanoví rámec pro výměnu informací s členskými státy.

Aniž je dotčena úloha výboru, zřídí Komise poradní skupinu pro ITS složenou z vedoucích činitelů na vysoké úrovni, kteří zastupují zúčastněné subjekty z nejvýznamnějších oblastí (poskytovatelé služeb ITS, sdružení uživatelů, provozovatelé dopravy a zařízení, výrobní průmysl, sociální partneři, stávající profesní sdružení), jež Komisi poskytuje poradenství k obchodním a technickým aspektům zavádění a využívání ITS v Evropské unii. Tato poradní skupina pro ITS bude sbírat a sestavovat příspěvky od stávajících fór, jako je fórum eSafety, ERTRAC atd.

• Právní základ

Ustanovení čl. 71 odst. 1 Smlouvy o založení Evropského společenství

• Zásada subsidiarity

Zásada subsidiarity se uplatní, nespadá-li návrh do výlučné pravomoci Společenství.

Návrh je v souladu se zásadou subsidiarity, protože se zabývá nadnárodními aspekty, jako je interoperabilita zařízení a vytvoření vnitřního trhu pro služby ITS, jež nemohou uspokojivě vyřešit členské státy. Především se opatření týká hlavně nadnárodního zavedení technologií s cílem vytvořit evropské služby nebo harmonizované přeshraniční služby pro dopravní a cestovní informace a řízení provozu. Za druhé, kdyby Unie nepřijala žádné další opatření, členské státy by pokračovaly ve vyvíjení a provádění individuálních řešení, což by potenciálně vedlo k roztržitému technologickému spektru, které by mohlo ohrožovat harmonizaci a normalizaci, nebo by to mělo za následek zdoluhavé postupy pro dosažení interoperability (jak ukazuje evropská služba elektronického mýtného). Další zhoršování situace v silničním provozu (nehody, přetížení, přeshraniční diskontinuita) by bylo v rozporu s požadavky Smlouvy (zvláště s článkem 70 „společná dopravní politika“ a článkem 154 „podpora propojení a interoperability vnitrostátních sítí“). Za třetí, opatření na úrovni Společenství jsou zapotřebí a byla by jednoznačně užitečná z důvodu účinků (např. společná pravidla pro odpovědnost či bezpečnost údajů a soukromí) i rozsahu (např. snížení nákladů na aplikace ITS díky společným specifikacím a umožnění úspor z rozsahu). Cíle navrhovaného opatření lze tedy dosáhnout pouze na úrovni Společenství na základě právního aktu Společenství.

• Zásada proporcionality

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality z těchto důvodů:

Jednotlivé přijetí všech potřebných podrobných specifikací Radou a Evropským parlamentem by nebylo proveditelné ani časově účinné. Zapojení Komise je omezeno na minimum nutné pro splnění cílů návrhu a nepřekračuje uvedený účel. Je omezeno na definici, na podporu členských států, a s pomocí Evropského výboru pro ITS, postupů a specifikací ve správně určených prioritních oblastech, které vyžadují nadnárodní přístup. Menší svěřená pravomoc by ohrozila celoevropské integrované a koordinované zavádění interoperabilních systémů ITS v silniční dopravě a jejich styčné body s jinými druhy dopravy. Návrh je v souladu se zásadou proporcionality.

Finanční a administrativní zatížení tohoto návrhu je omezeno na cestovní výdaje na schůzky výboru a poradní skupiny.

- **Volba nástrojů**

Navrhovaný nástroj: směrnice.

Jiné prostředky by nebyly přiměřené z tohoto důvodu:

Samoregulační přístup dosud uplatňovaný dotyčným odvětvím není postačující a vyžaduje závazné předpisy na evropské úrovni.

Nařízení by bylo příliš preskriptivní vzhledem k tomu, že mnohá opatření nutná pro optimální úroveň zavádění ITS se mohou v jednotlivých zemích lišit. Na druhou stranu mírná opatření, včetně doporučení a podpory koordinace, by přímo nevedla k obecnému zlepšení zrychleného a koordinovaného zavádění a využívání inteligentních dopravních systémů v silniční dopravě a jejich styčných bodů s jinými druhy dopravy.

Uživatelé i výrobci technického a programového vybavení vyžadují v souvislosti se službami, které mají být poskytovány, určitou úroveň „bezpečnosti“ a související zařízení, aby tyto služby mohli poskytovat nebo využívat.

Proto tato otázka vyžaduje právní rámec na evropské úrovni, kde směrnice členským státům umožní přizpůsobit zavedené a dohodnuté rámce jejich individuálním potřebám.

Nejvhodnějším nástrojem je směrnice, jelikož povinnosti uložené členským státům zohledňují různé úrovně používání a zavedení systémů ITS, což jim umožňuje soustředit se na své priority provádění, a současně se Komisi ponechává pravomoc a odpovědnost stanovovat s pomocí Evropského výboru pro ITS technické podrobnosti (tj. postupy a specifikace) na podporu provádění této směrnice.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Úhrada cestovních výdajů (4 schůzky Evropského výboru pro ITS a 4 schůzky poradní skupiny ročně): 122.200,00 EUR

5. DALŠÍ INFORMACE

- **Evropský hospodářský prostor**

Navrhovaný akt se týká EHP, a proto by jeho oblast působnosti měla být rozšířena i na Evropský hospodářský prostor.