

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

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 71 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise¹,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru²,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů³,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nárůst silniční dopravy spojený s růstem evropské ekonomiky a požadavky občanů na mobilitu je prvořadou příčinou zvyšujícího se zahušťování silniční infrastruktury, spotřeby energie i environmentálních a sociálních problémů.
- (2) Reakce na uvedené hlavní problémy se nemůže omezit na tradiční opatření, zejména včetně rozšíření stávající silniční dopravní infrastruktury. Významnou úlohu při hledání vhodných řešení pro Společenství budou mít inovace.
- (3) Použití informačních a komunikačních technologií v odvětví silniční dopravy a jeho styčných bodech s jinými druhy dopravy (ITS) významně přispěje ke zlepšení vlivu silniční dopravy na životní prostředí, účinnosti, včetně energetické účinnosti, bezpečnosti a zajištění silničního provozu a mobility nákladu a cestujících, a zároveň zajistí fungování vnitřního trhu a vyšší úroveň konkurenceschopnosti a zaměstnanosti.
- (4) Ve vývoji v odvětví silniční dopravy by se nyní měl projevit pokrok dosažený při používání informačních a komunikačních technologií v jiných druzích dopravy, zejména s cílem zajistit vyšší úroveň integrace v uvedené oblasti mezi silniční dopravou a jinými druhy dopravy.
- (5) V některých členských státech se vnitrostátní aplikace těchto technologií do odvětví silniční dopravy již zavádějí, ale toto zavádění zůstává roztržité a nekoordinované a nemůže zajistit zeměpisnou kontinuitu služeb ITS ve Společenství.
- (6) Má-li se zajistit koordinované a účinné zavádění ITS v celém Společenství, měly by být zavedeny společné specifikace. V prvé řadě by měly být upřednostněny čtyři hlavní oblasti vývoje a zavádění ITS.
- (7) Společné specifikace by mimo jiné měly vzít v úvahu zkušenosti a výsledky dosažené v této oblasti a měly by na nich stavět, zejména v souvislosti s iniciativou eSafety⁴ zahájenou Komisí v dubnu 2002. Komise v rámci uvedené iniciativy zřídila fórum eSafety, které podporuje a dále provádí doporučení na podporu vývoje, zavádění a využívání elektronických bezpečnostních systémů.

¹ Úř. věst. C , , s. .

² Úř. věst. C , , s. .

³ Úř. věst. C , , s. .

⁴ http://www.esafetysupport.org/download/European_Commission/048-esafety.pdf

- (8) Systémy ITS by měly stavět na interoperabilních systémech založených na otevřených a veřejných normách dostupných bez diskriminace všem dodavatelům a uživatelům aplikací a služeb.
- (9) Zavádění a využívání aplikací a služeb ITS s sebou ponese zpracování osobních údajů. Toto zpracování by mělo být prováděno v souladu s pravidly Společenství stanovenými mimo jiné ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů⁵ a ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ze dne 12. července 2002 o zpracování osobních údajů a ochraně soukromí v odvětví elektronických komunikací⁶.
- (10) Zavádění a využívání aplikací a služeb ITS a zejména dopravních a cestovních informačních služeb s sebou ponese zpracování a využívání silničních, dopravních a cestovních údajů, které tvoří součást dokumentů v držení veřejnoprávních subjektů členských států. Toto zpracování a využívání by mělo být prováděno v souladu s pravidly Společenství stanovenými ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/98/ES ze dne 17. listopadu 2003 o opakovaném použití informací veřejného sektoru⁷.
- (11) Směrnice 2007/46/ES⁸ stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, zatímco směrnice 2002/24/ES⁹ se týká schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel a směrnice 2003/37/ES¹⁰ schvalování typu zemědělských a lesnických traktorů, jejich přípojných vozidel a výměnných tažených strojů. Ačkoli ustanovení v těchto směrniciích upravují zařízení ITS instalovaná ve vozidlech, nevztahují se na vnější zařízení a programové vybavení ITS pro silniční infrastrukturu, která by tedy měly zahrnovat vnitrostátní postupy schvalování typu.
- (12) U aplikací a služeb ITS, pro které jsou zapotřebí přesné a zaručené služby určování času a polohy, by se měly využívat na družicích založené infrastruktury nebo jakákoliv technologie poskytující rovnocennou úroveň přesnosti¹¹.
- (13) Významné zúčastněné subjekty, jako jsou poskytovatelé služeb ITS, sdružení uživatelů ITS, provozovatelé dopravy a zařízení, zástupci výrobního průmyslu, sociální partneři, profesní sdružení a místní orgány, by měly mít možnost poskytovat Komisi poradenství k obchodním a technickým aspektům zavádění ITS ve Společenství.
- (14) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi¹².
- (15) Komise by zejména měla být zmocněna přijímat opatření, která se týkají změny příloh, a opatření, kterými se stanoví podrobnější specifikace pro vývoj, zavádění a využívání interoperabilních systémů ITS. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice mimo jiné jejím doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.

⁵ Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31.

⁶ Úř. věst. L 201, 31.7.2002, s. 37.

⁷ Úř. věst. L 345, 31.12.2003, s. 90.

⁸ Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁹ Úř. věst. L 124, 9.5.2002, s. 1.

¹⁰ Úř. věst. L 171, 9.7.2003, s. 1.

¹¹ Viz nařízení Rady č. 1/2005 ze dne 22. prosince 2004, Úř. věst. L 3, 5.1.2005, s. 1 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 683/2008 ze dne 9. července 2008, Úř. věst. L 196, 24.7.2008, s. 1.

¹² Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (16) Má-li být zaručen koordinovaný přístup, měla by Komise zajistit koherenci mezi činnostmi výboru zřízeného touto směrnicí a činnostmi výboru zřízeného směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství¹³, výboru zřízeného nařízením Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě¹⁴ a výboru zřízeného směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla¹⁵.
- (17) Jelikož cíle této směrnice, a to zajistit koordinované zavádění interoperabilních systémů ITS ve Společenství, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodu jeho rozsahu či účinků lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality podle uvedeného článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné k dosažení uvedeného cíle,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

Tato směrnice stanoví rámec pro koordinované zavádění a využívání inteligentních dopravních systémů ve Společenství a vývoj specifikací potřebných za uvedeným účelem.

Použije se na všechny inteligentní dopravní systémy v oblasti silniční dopravy a styčné body s jinými druhy dopravy.

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice se:

- a) „inteligentními dopravními systémy (ITS)“ rozumí systémy, ve kterých jsou použity informační a komunikační technologie, na podporu silniční dopravy (včetně infrastruktury, vozidel a uživatelů) a pro styčné body s jinými druhy dopravy;
- b) „interoperabilitou“ rozumí kapacita systémů a základních obchodních procesů pro výměnu údajů a sdílení informací a znalostí;
- c) „aplikací ITS“ rozumí operativní nástroj pro používání ITS;
- d) „službou ITS“ rozumí zavedení aplikace ITS prostřednictvím správně vymezeného organizačního a provozního rámce s cílem přispět k bezpečnosti, účinnosti a pohodlí uživatele nebo usnadnit či podporovat přepravní a cestovní operace;
- e) „poskytovatelem služeb ITS“ rozumí jakýkoliv poskytovatel služby ITS, ať již veřejný nebo soukromý;
- f) „uživatelem ITS“ rozumí jakýkoliv uživatel aplikací nebo služeb ITS včetně cestovatelů, uživatelů a provozovatelů silniční dopravní infrastruktury, správců vozových parků a provozovatelů tísňových služeb;

¹³ Úř. věst. L 166, 30.4.2004, s. 124.

¹⁴ Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 8.

¹⁵ Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

- g) „přenosným zařízením“ rozumí komunikační nebo informační zařízení, které si řidič může vzít do vozidla a používat při řízení, například mobilní telefon, navigační systém nebo kapesní osobní počítač;
- h) „platformou“ rozumí všeobjímající funkční, technické a operační prostředí, které umožňuje zavádění, poskytování nebo využívání aplikací a služeb ITS.

Článek 3

Zavádění ITS

1. Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby zajistily koordinované zavádění a využívání interoperabilních aplikací a služeb ITS ve Společenství.
2. Členské státy zejména:
 - a) zajistí, aby uživatelům ITS a poskytovatelům služeb ITS byly zpřístupněny příslušné spolehlivé a pravidelně aktualizované údaje o silniční dopravě;
 - b) zajistí, aby bylo možné vyměňovat silniční dopravní a cestovní údaje a jiné příslušné informace mezi příslušnými středisky dopravních informací a kontroly provozu v různých regionech nebo v různých členských státech;
 - c) přijmou nezbytná opatření pro integraci systémů ITS souvisejících s bezpečností a zajištěním do vozidel a silniční infrastruktury a pro vývoj bezpečných rozhraní člověk/stroj, zejména u přenosných zařízení;
 - d) přijmou nezbytná opatření pro integraci různých aplikací ITS, která zahrnují výměnu informací a komunikaci mezi vozidly a silniční infrastrukturou v rámci jedné platformy.
3. Pro účely aplikací a služeb ITS, které vyžadují globální, nepřetržité, přesné a zaručené služby určování času a polohy, se využijí na družicích založené infrastruktury nebo jakákoliv technologie poskytující rovnocennou úroveň přesnosti.
4. Při přijímání opatření stanovených v odstavcích 1 a 2 vezmou členské státy v úvahu zásady stanovené v příloze I.

Článek 4

Specifikace

1. Komise vymezí specifikace pro zavádění a využívání ITS, zejména v těchto prioritních oblastech:
 - a) optimální využití silničních, dopravních a cestovních údajů;
 - b) kontinuita služeb ITS v oblasti řízení provozu a nákladní dopravy v evropských dopravních korydorech a v aglomeracích;
 - c) bezpečnost a zajištění silničního provozu;
 - d) integrace vozidla do dopravní infrastruktury.
2. Specifikace vycházejí ze zásad stanovených v příloze I a zahrnují alespoň základní prvky stanovené v příloze II.
3. Tato opatření, jejichž účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejím doplněním, jsou přijata regulativním postupem s kontrolou podle čl. 8 odst. 2.

Článek 5

Schvalování typu zařízení a programového vybavení ITS pro silniční infrastrukturu

1. Pokud je to nutné z důvodů účinnosti, včetně energetické účinnosti, bezpečnosti, zajištění nebo ochrany životního prostředí, jsou před uvedením do provozu

schváleny jako typ zařízení a softwarové aplikace ITS, které nespádají do oblasti působnosti směrnic 2002/24/ES, 2003/37/ES a 2007/46/ES.

2. Členské státy oznámí Komisi vnitrostátní subjekty zodpovědné za schvalování typu zařízení a softwarových aplikací ITS, na které se vztahuje tato směrnice. Komise sdělí tyto údaje ostatním členským státům.
3. Všechny členské státy uznají schválení typu vystavená vnitrostátními subjekty jiných členských států uvedenými v odstavci 2.

Článek 6

Pravidla pro soukromí, bezpečnost a opakované použití informací

1. Členské státy zajistí, aby zpracování osobních údajů v souvislosti s provozem ITS bylo prováděno v souladu s pravidly Společenství, která chrání svobody a základní práva jednotlivců, zejména se směrnicemi 95/46/ES a 2002/58/ES.
2. Členské státy zejména zajistí, aby jejich údaje a záznamy o ITS byly chráněny proti zneužití, včetně nedovoleného přístupu, úprav nebo ztráty.
3. Použije se směrnice 2003/98/ES¹⁶.

Článek 7

Postup pro provádění změn

Komise může pozměnit přílohy tak, aby se v nich projeví zkušenosti získané používáním této směrnice, a může přílohy dále přizpůsobovat technickému pokroku.

Tato opatření, jejichž účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice mimo jiné jejím doplněním, jsou přijata regulativním postupem s kontrolou podle čl. 8 odst. 2.

Článek 8

Výbor

1. Komisi je nápomocen výbor nazvaný *Evropský výbor pro ITS (EIC)*, dále jen „výbor“, složený ze zástupců členských států, kterému předsedá zástupce Komise.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Článek 9

Evropská poradní skupina pro ITS

Komise zřídí Evropskou poradní skupinu pro ITS, jež jí poskytuje poradenství k obchodním a technickým aspektům zavádění a využívání ITS ve Společenství. Skupina je složena ze zástupců na vysoké úrovni z řad příslušných poskytovatelů služeb ITS, sdružení uživatelů, provozovatelů dopravy a zařízení, výrobního průmyslu, sociálních partnerů, profesních sdružení, místních orgánů a dalších příslušných fór.

Článek 10

Podávání zpráv

1. Členské státy Komisi nejpozději do *[šesti měsíců po vstupu této směrnice v platnost]* předloží podrobnou zprávu o svých vnitrostátních činnostech a projektech v souvislosti s prioritními oblastmi stanovenými v čl. 4 odst. 1, která obsahuje alespoň informace stanovené v příloze III.

¹⁶ Úř. věst. L 345, 31.12.2003, s. 90.

2. Členské státy Komisi nejpozději do *[dvou let po vstupu této směrnice v platnost]* poskytnou své plány pro vnitrostátní opatření ITS na následujících pět let včetně alespoň informací stanovených v příloze III.
3. Poté členské státy předloží každý rok zprávu o pokroku dosaženém v provádění těchto plánů.
4. Komise každé dva roky předloží zprávu Evropskému parlamentu a Radě.

Článek 11

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do *[24 měsíců po vstupu této směrnice v platnost]*. Neprodleně sdělí Komisi znění těchto vnitrostátních právních předpisů a srovnávací tabulku mezi těmito předpisy a touto směrnicí.
Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.
2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 12

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 13

Určení

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne [...].

Za Radu
předseda/předsedkyně

PŘÍLOHA I

ZÁSADY ZAVÁDĚNÍ ITS PODLE ČLÁNKU 3

Výběr a zavádění aplikací a služeb ITS vychází z vyhodnocení potřeb a řídí se těmito zásadami:

- a) **účinnost** – schopnost hmatatelně přispět k řešení klíčových problémů, které ovlivňují silniční dopravu v Evropě (např. omezení přetížení provozu, snížení emisí, zlepšení energetické účinnosti, dosažení vyšší úrovně bezpečnosti a zajištění);
- b) **hospodárnost** – poměr nákladů k výkonu s ohledem na splnění cílů;
- c) **zeměpisná kontinuita** – schopnost zajistit jednotlé služby napříč Společenstvím, zejména v transevropské dopravní síti;
- d) **interoperabilita** – schopnost systémů vyměňovat si údaje a umožnit sdílení informací a znalostí;
- e) **stupeň vyspělosti** – úroveň vývoje.

PŘÍLOHA II
ZÁKLADNÍ PRVKY SPECIFIKACÍ
PODLE ČLÁNKU 4

1) Optimální využití silničních, dopravních a cestovních údajů

Specifikace pro optimální využití silničních, dopravních a cestovních údajů zahrnují:

- a) definici potřebných požadavků, aby dopravní a cestovní informace v reálném čase byly přesné a dostupné uživatelům ITS přes hranice, zejména:
 - dostupnost přesných veřejných silničních a dopravních údajů v reálném čase používaných pro dopravní a cestovní informace v reálném čase pro poskytovatele služeb ITS,
 - usnadnění elektronické výměny mezi příslušnými orgány veřejné moci a zúčastněnými subjekty a příslušnými poskytovateli služeb ITS přes hranice,
 - včasnou aktualizaci veřejných silničních a dopravních údajů pro dopravní a cestovní informace v reálném čase příslušnými orgány veřejné moci a zúčastněnými subjekty,
 - včasnou aktualizaci dopravních a cestovních informací v reálném čase poskytovateli služeb ITS,
- b) definici potřebných požadavků pro sběr silničních a dopravních údajů (včetně např. plánů dispozičních řešení dopravních komunikací, dopravních omezení a doporučených tras, zejména pro těžká nákladní vozidla) a pro jejich poskytování poskytovatelům služeb ITS, zejména:
 - dostupnost veřejných silničních a dopravních údajů (včetně např. plánů dispozičních řešení dopravních komunikací, dopravních omezení a doporučených tras) shromažďovaných příslušnými orgány veřejné moci pro poskytovatele služeb ITS,
 - usnadnění elektronické výměny mezi příslušnými orgány veřejné moci a poskytovateli služeb ITS,
 - včasnou aktualizaci veřejných silničních a dopravních údajů (včetně plánů dispozičních řešení dopravních komunikací, dopravních omezení a doporučených tras) příslušnými orgány veřejné moci,
 - včasnou aktualizaci služeb a aplikací ITS poskytovateli služeb ITS pomocí těchto veřejných silničních a dopravních údajů,
- c) definici potřebných požadavků, aby veřejné silniční a dopravní údaje používané pro digitální mapy byly přesné a dostupné výrobcům digitálních map a poskytovatelům služeb, zejména:
 - dostupnost veřejných silničních a dopravních údajů používaných pro digitální mapy pro výrobce digitálních map a poskytovatele služeb,
 - usnadnění elektronické výměny mezi příslušnými orgány veřejné moci a zúčastněnými subjekty a soukromými výrobci a poskytovateli digitálních map,
 - včasnou aktualizaci veřejných silničních a dopravních údajů pro digitální mapy příslušnými orgány veřejné moci a zúčastněnými subjekty,
 - včasnou aktualizaci digitálních map výrobcí digitálních map a poskytovateli služeb,

- d) definici minimálních požadavků na bezplatné poskytování „univerzálních dopravních zpráv“ všem uživatelům silnic i na jejich minimální obsah, zejména:
- používání normalizovaného seznamu dopravních událostí souvisejících s bezpečností („univerzální dopravní zprávy“), které by měly být uživatelům ITS sdělovány bezplatně,
 - slučitelnost a integraci „univerzálních dopravních zpráv“ do služeb ITS pro dopravní a cestovní informace v reálném čase.

2) Kontinuita služeb ITS v oblasti řízení provozu a nákladní dopravy v evropských dopravních koridorech a v aglomeracích

Specifikace pro kontinuitu a interoperabilitu služeb řízení provozu a nákladní dopravy v evropských dopravních koridorech a v aglomeracích zahrnují:

- a) definici minimálních/potřebných požadavků na kontinuitu služeb ITS pro nákladní a osobní dopravu v dopravních koridorech a v různých druzích dopravy, zejména:
- usnadnění elektronické výměny dopravních údajů a informací mezi příslušnými středisky dopravních informací / kontroly provozu přes hranice, napříč regiony nebo mezi městskými a meziměstskými oblastmi,
 - používání normalizovaných informačních toků nebo dopravních rozhraní mezi příslušnými středisky dopravních informací / kontroly provozu,
- b) definici nezbytných opatření pro používání inovačních technologií ITS (radiofrekvenční identifikační zařízení (RFID) nebo Galileo/Egnos) při realizaci aplikací ITS (zejména sledování a vyhledávání nákladu během jeho cesty a napříč různými druhy dopravy) pro logistiku nákladní dopravy (eFreight), zejména:
- dostupnost příslušných technologií ITS pro vývojáře aplikací ITS a jejich využívání těmito vývojáři,
 - integraci výsledků vyhledávání (prostřednictvím RFID nebo programu Galileo/EGNOS) do nástrojů a středisek řízení provozu,
- c) definici nezbytných opatření pro vývoj architektury ITS pro městskou mobilitu včetně integrovaného a multimodálního přístupu pro plánování cesty, poptávku po dopravě a řízení provozu, zejména:
- dostupnost veřejné dopravy, plánování cesty, poptávky po dopravě, dopravních údajů a údajů o parkování pro městská kontrolní střediska,
 - usnadnění elektronické výměny údajů mezi různými městskými kontrolními středisky pro veřejnou nebo soukromou dopravu a napříč všemi možnými druhy dopravy,
 - integraci veškerých příslušných údajů a informací do jedné architektury.

3) Bezpečnost a zajištění silničního provozu

Specifikace pro aplikace ITS pro bezpečnost a zajištění silničního provozu zahrnují:

- a) definici nezbytných opatření pro harmonizované zavádění panevropského systému eCall, včetně:
- dostupnosti požadovaných palubních údajů ITS, které mají být vyměňovány,
 - dostupnosti potřebného zařízení v (záchranných) centrech silniční infrastruktury (přístupová místa k veřejným službám), která přijímají údaje vysílané z vozidel,

- usnadnění elektronické výměny údajů mezi vozidly a (záchrannými) centry silniční infrastruktury (přístupová místa k veřejným službám),
- b) definici nezbytných opatření, která zaručí bezpečnost uživatelů silnic, pokud jde o jejich palubní rozhraní člověk/stroj a používání přenosných zařízení i o zajištění palubní komunikace;
- c) definici nezbytných opatření, která zaručí bezpečnost a pohodlí zranitelných uživatelů silnic u všech aplikací ITS;
- d) definici nezbytných opatření, která zajistí bezpečná parkovací místa pro nákladní a užitková vozidla a parkovací a rezervační systémy založené na ITS, zejména:
 - dostupnost dostatečných parkovacích prostor,
 - dostupnost silničních informací o parkování pro uživatele,
 - usnadnění elektronické výměny údajů mezi silničními parkovišti, středisky a vozidly,
 - integraci příslušných technologií ITS do vozidel i do silničních parkovacích prostor, které aktualizují informace o dostupném parkovacím prostoru pro účely rezervace.

4) Integrace vozidla do dopravní infrastruktury

Specifikace pro ITS pro integraci vozidla do dopravní infrastruktury zahrnují:

- a) definici nezbytných opatření pro integraci různých aplikací ITS do otevřené palubní platformy založenou zejména na:
 - označení funkčních požadavků stávajících nebo plánovaných aplikací ITS,
 - definici architektury otevřeného systému, která zaručí interoperabilitu/propojení se systémy a zařízeními infrastruktury,
 - integraci budoucích nových nebo modernizovaných aplikací ITS způsobem „zapoj a spusť“ do otevřené palubní platformy,
 - využití normalizačního procesu k přijetí architektury a na otevřených palubních specifikacích,
- b) definici nezbytných opatření pro další pokrok ve vývoji a zavádění systémů spolupráce (infrastruktura vozidla), zejména:
 - usnadnění výměny údajů a informací mezi jednotlivými vozidly, vozidlem a infrastrukturou a jednotlivými infrastrukturami,
 - dostupnost příslušných údajů nebo informací, které mají být vyměňovány, pro příslušné strany (vozidlo nebo silniční infrastruktura),
 - používání normalizovaného formátu zpráv u této výměny údajů mezi vozidlem a infrastrukturou,
 - definici komunikační infrastruktury pro každý typ výměny (mezi jednotlivými vozidly, vozidlem a infrastrukturou a jednotlivými infrastrukturami),
 - využívání normalizačních procesů k přijetí příslušných architektur.

PŘÍLOHA III

POKYNY K OBSAHU ZPRÁV O VNITROSTÁTNÍCH OPATŘENÍCH ITS PODLE ČLÁNKU 10

- 1) Zprávy v souvislosti s prioritními oblastmi stanovenými v čl. 4 odst. 1 poskytované členskými státy podle článku 10 se týkají vnitrostátní úrovně. Mohou však být případně rozšířeny na regionální nebo vybranou místní úroveň.
- 2) Zpráva, která má být poskytnuta podle čl. 10 odst. 1, obsahuje alespoň tyto informace:
 - a) současnou vnitrostátní strategii, pokud jde o ITS;
 - b) její cíle a jejich základní zdůvodnění;
 - c) stručný popis stavu zavádění ITS a rámcových podmínek;
 - d) prioritní oblasti pro současné kroky a související opatření;
 - e) údaje, jak tato strategie a tyto kroky nebo opatření podporují koordinované a interoperabilní zavádění aplikací ITS a kontinuitu služeb ve Společenství (viz čl. 4 odst. 1).
- 3) Zpráva, která má být poskytnuta podle čl. 10 odst. 2, obsahuje alespoň tyto informace:
 - a) vnitrostátní strategii, pokud jde o ITS, včetně jejích cílů;
 - b) podrobný popis zavádění ITS a rámcových podmínek;
 - c) plánované prioritní oblasti pro kroky a související opatření, včetně toho, jak řeší prioritní oblasti stanovené v čl. 4 odst. 1;
 - d) údaje o provádění současných i plánovaných opatření, pokud jde o
 - nástroje,
 - zdroje,
 - konzultace a aktivní zúčastněné subjekty,
 - nejdůležitější momenty,
 - monitorování.

(COD)

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. **NÁZEV NÁVRHU: 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**

2. **RÁMEC ABM/ABB**

Hlava 6: Energie a doprava

3. **ROZPOČTOVÉ LINIE**

3.1. **Rozpočtové linie (provozní linie a související linie na technickou a administrativní pomoc) (ex-linie B.A) včetně okruhů:**

3.2. **Doba trvání akce a finančního dopadu:**

3.3. **Rozpočtové charakteristiky:**

Rozpočtová linie	Druh výdajů		Nové	Příspěvek ESVO	Příspěvky od kandidátských zemí	Okruh ve finančním výhledu

4. SHRNUÍ ZDROJŮ

4.1. Finanční zdroje

4.1.1. Shrnutí položek závazků (PZ) a položek plateb (PP)

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Druh výdajů	oddíl č.		2010	2011	2012	2013	2014	2015 a násl.	Celkem
-------------	----------	--	------	------	------	------	------	--------------	--------

Provozní výdaje¹⁷

Položky závazků (PZ)	8.1.	a							
Položky plateb (PP)		b							

Administrativní výdaje jako součást referenční částky¹⁸

Technická a administrativní pomoc (NP)	8.2.4.	c							
--	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

CELKOVÁ REFERENČNÍ ČÁSTKA

Položky závazků		a+c							
Položky plateb		b+c							

Administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky¹⁹

Lidské zdroje a související výdaje (NP)	8.2.5.	d	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,606
Administrativní náklady, kromě nákladů na lidské zdroje a souvisejících nákladů, nezahrnuté do referenční částky (NP)	8.2.6.	e	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,732

Celkové orientační finanční náklady zásahu

PZ CELKEM včetně nákladů na lidské zdroje		a+c +d +e	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338
PP CELKEM včetně nákladů na lidské zdroje		b+c +d +e	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338

Spoluúčast

Pokud financování návrhu předpokládá spoluúčast členského státu či jiných subjektů (uveďte, o které se jedná), je třeba v níže uvedené tabulce vyplnit odhadovanou výši finanční spoluúčasti (pokud se předpokládá finanční spoluúčast více subjektů, lze doplnit další řádky).

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

¹⁷ Výdaje, které nespadají pod kapitolu xx 01 příslušné hlavy xx.

¹⁸ Výdaje v rámci článku xx 01 04 hlavy xx.

¹⁹ Výdaje v rámci kapitoly xx 01 kromě článků xx 01 04 nebo xx 01 05.

Spolufinancující subjekt		2010	2011	2012	2013	2014	2015 a násl.	Celkem
.....	f							
PZ CELKEM včetně spolufinancování	a+c +d +e +f	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338

4.1.2. Soulad s finančním plánem

- ☐ Návrh je v souladu se stávajícím finančním plánem.
- ☐ Návrh si vyžádá změnu plánu a úpravu příslušného okruhu finančního výhledu.
- ☐ Návrh může vyžadovat použití ustanovení interinstitucionální dohody²⁰ (tj. nástroje pro flexibilitu nebo revizi finančního výhledu).

4.1.3. Finanční dopady na straně příjmů

- ☐ Návrh nemá žádné finanční dopady na příjmy
- ☐ Návrh má finanční dopady na příjmy s následujícím účinkem:

v milionech EUR (zaokrouhleno na 1 desetinné místo)

Rozpočtová linie	Příjem	Před akcí [Rok n-1]	Situace po akci					
			2010	2011	2012	2013	2014	2015
	a) Příjmy v absolutních číslech							
	b) Změna v příjmech	Δ						

4.2. Lidské zdroje – pracovníci na plný úvazek (včetně úředníků, dočasných zaměstnanců a externích pracovníků) – viz podrobnosti v bodě 8.2.1.

Roční potřeba	2010	2011	2012	2013	2014	2015 a násl.
Celkový objem lidských zdrojů	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83

5. CHARAKTERISTIKY A CÍLE

5.1. Potřeba, která má být uspokojena v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu

5.2. Přidaná hodnota zásahu ze strany Společenství, provázanost návrhu s dalšími finančními nástroji a možná synergie

5.3. Cíle, očekávané výsledky a související ukazatele návrhu v kontextu rámce ABM

5.4. Způsob provádění (orientační)

X **Centralizované řízení**

²⁰

Viz body 19 a 24 interinstitucionální dohody.

- X přímo ze strany Komise
- ☐ nepřímo na základě pověření pro:
 - ☐ výkonné agentury
 - ☐ subjekty, které Společenství zřídila, uvedené v článku 185 finančního nařízení
 - ☐ vnitrostátní veřejné subjekty / subjekty pověřené veřejnou službou
- ☐ **Sdílené nebo decentralizované řízení**
 - ☐ spolu s členskými státy
 - ☐ spolu se třetími zeměmi
- ☐ **Společné řízení s mezinárodními organizacemi (uved'te, s kterými)**

Příslušné poznámky:

6. MONITOROVÁNÍ A HODNOCENÍ

6.1. Monitorovací systém

6.2. Hodnocení

6.2.1. *Hodnocení předem (ex-ante)*

6.2.2. *Opatření přijatá po průběžném/následném hodnocení (ex post) (na základě podobných zkušeností z minulosti)*

6.2.3. *Podmínky a periodičita budoucího hodnocení*

7. OPATŘENÍ PROTI PODVODŮM

Nevztahuje se na tento návrh.

8. PODROBNOSTI O ZDROJÍCH

8.1. Cíle návrhu z hlediska jejich finanční náročnosti²¹

Položky závazků v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

(Je třeba uvést cílové okruhy, akce a výstupy)	Druh výstupu	Prům. nákl.	2010		2011		2012		2013		2014		2015 a násl.		CELKEM	
			Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem
OPERATIVNÍ CÍL Č. 1 ²²																
Akce 1.....																
Výstup 1																
Výstup 2																
Akce 2.....																
Výstup 1																
Mezisoučet cíl 1																
OPERATIVNÍ CÍL Č. 2 ¹																
Akce 1.....																
Výstup 1																
Mezisoučet cíl 2																
OPERATIVNÍ CÍL Č. n ¹																
Mezisoučet cíl n																
NÁKLADY CELKEM																

²¹ Pro informaci: V rámci víceletého programu transevropské dopravní sítě na období 2007–2013 byl naplánován rozpočet 300 mil. EUR na projekty v oblasti silničních systémů ITS.

²² Jak je popsáno v bodě 5.3.

8.2. Administrativní výdaje

8.2.1. Počet a druh lidských zdrojů

Pracovní místa		Zaměstnanci využití k řízení akce ze stávajících nebo dodatečných zdrojů (počet pracovních míst / plných pracovních úvazků)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Úředníci nebo dočasní zaměstnanci ²³ (XX 01 01)	A*/AD	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
	B*, C*/AS T	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33
Zaměstnanci financování ²⁴ podle čl. XX 01 02							
Ostatní zaměstnanci ²⁵ financování podle čl. XX 01 04/05							
CELKEM		0,83	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83

8.2.2. Popis úkolů, které vyplývají z akce

8.2.3. Původ lidských zdrojů (statutární pracovní místa)

- ☐ Pracovní místa vyčleněná v současnosti na řízení programu, který má být nahrazen nebo prodloužen.
- ☐ Pracovní místa předběžně vyčleněná v rámci procesu RSP/PNR na rok n
- ☐ Pracovní místa, o něž je třeba požádat v příštím procesu RSP/PNR
- ☒ Pracovní místa, jež mají být obsazena převedením stávajících zdrojů v rámci řídicího útvaru (interní přeobsazování)
- ☐ Pracovní místa požadovaná pro rok n, avšak neplánovaná v procesu RSP/PNR dotyčného roku

²³ Tyto náklady NEJSOU zahrnuty v referenční částce.

²⁴ Tyto náklady NEJSOU zahrnuty v referenční částce.

²⁵ Tyto náklady jsou zahrnuty do referenční částky.

8.2.4. Další administrativní výdaje zahrnuté v referenční částce (XX 01 04/05 – Výdaje na správu a řízení)

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

Rozpočtová linie (číslo a okruh)	2010	2011	2012	2013	2014	2015 a násl.	CELK EM
1 Technická a administrativní pomoc (včetně souvisejících personálních nákladů)							
Výkonné agentury ²⁶							
Další technická a administrativní pomoc							
- interní (intra muros)							
- externí (extra muros)							
Technická a administrativní pomoc celkem							

8.2.5. Finanční náklady na lidské zdroje a související náklady nezahrnuté v referenční částce

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

Druh lidských zdrojů	2010	2011	2012	2013	2014	2015 a násl.
Úředníci nebo dočasní zaměstnanci (XX 01 01)	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101
Zaměstnanci financovaní podle čl. XX 01 02 (pomocní pracovníci, přidělení národní odborníci, smluvní zaměstnanci atd.) (upřesněte rozpočtovou linii)						
Náklady na lidské zdroje a související náklady celkem (NEZAHNUTÉ do referenční částky)	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101

Výpočet – **Úředníci a dočasní zaměstnanci**

²⁶

Měl by být uveden odkaz na konkrétní legislativní finanční výkaz dotyčných výkonných agentur.

Výpočet – **Zaměstnanci financovaní podle článku XX 01 02**

8.2.6. Další administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 a násl.	CELKEM
XX 01 02 11 01 – Služební cesty							
XX 01 02 11 02 – Schůze a konference	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,312
XX 01 02 11 03 – Výbory ²⁷	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,420
XX 01 02 11 04 – Studie a konzultace							
XX 01 02 11 05 – Informační systémy							
2 Ostatní výdaje na řízení celkem (XX 01 02 11)							
3 Ostatní výdaje administrativního charakteru (upřesněte i s odkazem na rozpočtovou linii)							
Administrativní výdaje celkem, kromě nákladů na lidské zdroje a souvisejících nákladů (NEZAHNUTÉ do referenční částky)	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,732

Výpočet - **Další administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky**

Požadavky na lidské a administrativní zdroje budou pokryty z finančních zdrojů, které lze přidělit řídicímu GŘ v rámci každoročního postupu ve světle rozpočtových omezení.

²⁷ Výbor pro ITS v rámci projednávání ve výborech.