

V Bruselu dne 16.12.2008

KOM(2008) 886 v konečném znění

SDĚLENÍ KOMISE

Akční plán zavádění inteligentních dopravních systémů v Evropě

1. ÚVOD

Cílem obnovené lisabonské agendy pro růst a zaměstnanost[1] je zajistit intenzivnější a trvalý růst a vytvořit větší počet pracovních míst a zlepšit jejich kvalitu. Přezkum bílé knihy z roku 2001 v polovině období[2] navíc zdůrazňuje klíčovou roli, kterou plní inovace při zajištění udržitelné, účinné a konkurenceschopné mobility v Evropě.

V této souvislosti je třeba překonat řadu značných problémů, aby evropský dopravní systém mohl v plné míře vyhovět potřebám mobility evropského hospodářství a společnosti:

- Přetížení silniční dopravy se podle odhadů týká 10 % silniční sítě a roční náklady vznikající v důsledku tohoto problému představují v EU 0,9–1,5 % HDP[3].

- 72 % všech emisí CO₂ souvisejících s dopravou vzniká v silniční dopravě, která v období let 1990–2005 vzrostla o 32 %[4].

- Přestože počet smrtelných obětí silničních dopravních nehod klesá (–24 % od roku 2000 v EU-27), jejich počet (42 953 smrtelných nehod v roce 2006) stále ještě o 6 000 případů převyšuje plánovaný cíl snížení počtu smrtelných nehod v období let 2001–2010 o polovinu[5].

Vzhledem k tomu, že se v období let 2000–2020 očekává zvýšení nákladní dopravy o 50 % a osobní dopravy o 35 %, je zapotřebí tyto problémy řešit ještě naléhavěji[6].

Hlavními politickými cíli, jež z těchto problémů vyplývají, je proto učinit dopravu a cestování:

- šetrnějšími k životnímu prostředí,
- účinnějšími, a to i s ohledem na energetickou účinnost[7],
- bezpečnějšími a lépe zajištěnými.

Je však zřejmé, že konvenční přístupy, jako např. rozvoj nové infrastruktury, nepřinesou potřebné výsledky v takovém časovém rámci, jaký je vyžadován s ohledem na rozsah těchto problémů. Abychom docílili rychlého pokroku, jehož je vzhledem k naléhavosti daných problémů třeba, musíme jednoznačně využít inovativních řešení. Je nejvyšší čas, aby inteligentní dopravní systémy začaly plnit svou úlohu a přinesly v této oblasti hmatatelné výsledky.

2. INTELIGENTNÍ DOPRAVNÍ SYSTÉMY

„Inteligentními dopravními systémy“ se rozumí uplatňování informačních a komunikačních technologií v dopravě. Tyto aplikace se vyvíjejí pro různé druhy dopravy a jejich interakci (včetně intermodálních uzlů).

V letecké dopravě se systém SESAR[8] stane rámcem pro zavádění nové generace uspořádání letového provozu. Ve vnitrozemské vodní dopravě se zavádějí říční informační

služby (RIS) zaměřené na řízení využívání vodních cest a nákladní dopravy. V železniční síti se postupně zavádí evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS) a telematické aplikace v nákladní dopravě (TAF-TSI). V lodní dopravě již byl zaveden systém SafeSeaNet a kontrolní a informační systém pro provoz plavidel (VTMIS) a postupuje se k automatickému identifikačnímu systému (AIS) a k identifikaci a sledování na velké vzdálenosti (LRIT). Mezi příklady aplikací inteligentních dopravních systémů v silniční dopravě patří systémy řízení a kontroly městské a dálniční dopravy, elektronický výběr mýtného a navigační systémy. Dosud však neexistuje žádný srovnatelný soudržný evropský rámec za účelem propojení silniční dopravy s jinými druhy dopravy.

3. OBLAST PŮSOBNOSTI

Cílem tohoto akčního plánu je urychlit a koordinovat zavádění inteligentních dopravních systémů (ITS) v silniční dopravě, včetně styčných bodů s jinými druhy dopravy.

Akční plán naznačuje šest prioritních oblastí činnosti. Pro každou oblast byl stanoven soubor konkrétních opatření a pevný harmonogram. K provedení těchto opatření a stanovení rámce pro vymezení postupů a specifikací bude třeba zmobilizovat členské státy a další zúčastněné strany.

Akční plán také pomůže zkombinovat zdroje a nástroje, které jsou k dispozici, a vytvořit tak značnou přidanou hodnotu pro Evropskou unii.

4. PROČ JE V OBLASTI ITS POTŘEBNÝ EVROPSKÝ PŘÍSTUP?

ITS mohou přinést jednoznačné výhody, pokud jde o účinnost, udržitelnost, bezpečnost a zajištění silničního provozu, a zároveň přispívat k cílům vnitřního trhu a konkurenceschopnosti v rámci EU.

V Evropě bylo od 80. let v této oblasti zaznamenáno velké množství činností. Tyto činnosti byly obvykle zaměřeny na konkrétní oblasti, jako např. na ekologickou a energeticky účinnou dopravu, dopravní přetížení, řízení provozu, bezpečnost silničního provozu, bezpečnost obchodní dopravy nebo městskou mobilitu, ačkoli se často prováděly nekoordinovaným a roztržitým způsobem.

Navzdory tomuto vývoji je třeba některé otázky řešit na evropské úrovni, aby nevznikla nepřehledná změť aplikací a služeb ITS: zeměpisnou kontinuitu, interoperabilitu služeb a systémů a jejich normalizaci. Tím by se měly usnadnit panevropské aplikace, zajistit přesné a spolehlivé údaje v reálném čase a přiměřené pokrytí všech druhů cestování.

4.1. Zajištění dopravy šetrnější k životnímu prostředí

Při zajištění dopravy šetrnější k životnímu prostředí hrají aplikace ITS zásadní roli[9].

Rozlišeným výběrem poplatků za využívání určitých dopravních tras prostřednictvím systémů elektronického výběru mýtného lze ovlivnit poptávku po dopravě.

Aplikace ITS pro plánování cest, dynamickou palubní navigaci a podporu ekologické jízdy rovněž přispívají ke zmírnění dopravního přetížení, mobilitě šetrnější k životnímu prostředí a nižší spotřebě energie.

„Zelené dopravní koridory“[10] představují iniciativu EU na podporu integrované nákladní dopravy, v jejímž rámci se jednotlivé druhy dopravy navzájem doplňují s cílem dosáhnout alternativy k dopravě na dlouhé vzdálenosti mezi logistickými centry, jež bude šetrnější k životnímu prostředí. Pro dosažení tohoto cíle jsou nezbytné pokročilé technologie ITS.

4.2. Zvyšování účinnosti dopravy

Pro produkci a distribuci zboží jsou nezbytné účinné a nákladově efektivní multimodální logistické řetězce, jež umožňují organizovat dopravu tohoto zboží jak v rámci EU, tak i mimo ni, zejména v případě požadavků dodávek „just-in-time“ (přesně na čas). Nástroje ITS jsou základním předpokladem pro řízení těchto logistických řetězců zejména proto, že umožňují elektronickou výměnu informací o fyzickém toku zboží (eFreight).

K usnadnění mobility jsou nyní z veřejných i soukromých zdrojů nabízeny služby dopravních a cestovních informací v reálném čase (RTTI), a to stále častěji v kombinaci s družicovou navigací.

V mnoha částech Evropy jsou již ITS oporou účinného řízení meziměstského a městského provozu, přičemž zároveň podporují výměnu dopravních prostředků ve velkých centrech a přestupních uzlech.

Z dlouhodobého hlediska se projeví celkový potenciál systémů spolupráce založených na komunikaci mezi vozidly navzájem (V2V), mezi vozidlem a infrastrukturou (V2I) a mezi infrastrukturami navzájem (I2I) a určování polohy a času založené na systému GNSS[11].

4.3. Zlepšení bezpečnosti a zajištění silničního provozu

Při výzkumu a počátečním zavádění se ukázal významný potenciál zlepšení bezpečnosti silničního provozu s pomocí systémů na podporu řízení, mezi něž patří např. elektronická kontrola stability (ESC), adaptivní tempomat (ACC), systém kontroly jízdní dráhy (upozornění na vybočení z jízdního pruhu a podpora pro změnu jízdního pruhu), systém varování před kolizí a systémy nouzového brzdění, jakož i další aplikace jako systém eCall (tísňové volání), systémy kontrolující bdělost řidiče, upozornění při překročení rychlosti a zablokování vozidla v případě požití alkoholu. Jen plošné zavedení systémů ESC a eCall[12] by v EU přispělo k záchraně až 6 500 lidských životů ročně.

Měly by být lépe využívány nejmodernější aktivní bezpečnostní systémy a pokročilé systémy pro podporu řízení, jež prokazatelným způsobem zvyšují bezpečnost cestujících ve vozidle a jiných účastníků silničního provozu (včetně zranitelných účastníků silničního provozu). Evropské prohlášení o zásadách rozhraní člověk/stroj (HMI)[13] by mělo být rozšířeno, aby umožňovalo šíření pohyblivých zařízení.

Navigační systémy a systémy sledování polohy a pohybu vozidel mohou pomoci při zajištění dálkového sledování vozidel a nákladů v průběhu jízdy, např. při přepravě nebezpečného zboží nebo živých zvířat. Pomocí těchto systémů lze navést řidiče nákladních automobilů na bezpečná parkoviště a pomoci jim při dodržování platných předpisů týkajících se doby jízdy a odpočinku. Zároveň by tyto systémy měly podporovat novou generaci digitálního tachografu.

4.4. Výhody pro EU spojené se zavedením ITS

Potenciál ITS lze plně rozvinout pouze za předpokladu, že zavádění těchto systémů v Evropě již nebude jako doposud probíhat omezeným a nejednotným způsobem, ale bude uskutečňováno v celoevropském měřítku. V této souvislosti má klíčový význam odstranění existujících překážek pro zavádění ITS. Úkoly EU při vytváření vhodných rámcových podmínek pro urychlené a koordinované zavedení ITS jsou jasně vymezené: stanovení priorit v jednotlivých oblastech politiky, výběr generických součástí ITS, které se budou používat společně nebo opakovaně, a sjednání jasného harmonogramu.

Společný evropský postup může bezprostředně přispět:

- k řešení složitosti zavádění ITS, do něhož je zapojen velký počet zúčastněných stran a které vyžaduje součinnost jak ze zeměpisného hlediska, tak i mezi jednotlivými partnery;
- k podpoře pokročilých služeb mobility pro občany při jejich pronikání na trh, přičemž bude zároveň podporována veřejná hromadná doprava jako alternativa k využívání osobního automobilu;
- k vytváření úspor z rozsahu pro nákladově efektivnější, rychlejší a méně rizikové zavádění ITS;
- k urychlení současného tempa zavádění ITS v silniční dopravě a zajištění kontinuity služeb v rámci Společenství;
- k posílení vedoucí úlohy evropského odvětví ITS na celosvětových trzích podporou dodávek inovativních produktů a služeb výrobcům vozidel, provozovatelům dopravy, dodavatelům logistických služeb a uživatelům.

Pro dosažení těchto cílů má EU k dispozici několik nástrojů: finanční podpora, iniciativy v oblasti normalizace a legislativní a jiná opatření.

5. KONZULTACE

Tento akční plán byl vypracován na základě příspěvků získaných v rámci rozsáhlých konzultací zúčastněných stran. Tyto příspěvky byly získány čtyřmi různými způsoby prostřednictvím: i) rozhovorů se zástupci soukromého a veřejného sektoru na vysoké úrovni; ii) pracovních seminářů; iii) internetového dotazníku a iv) cílených diskusí v existujících fórech se zúčastněnými stranami.

Z rozhovorů vyplynulo několik základních potřeb. Zavádění ITS by mělo být řízeno na politické úrovni a měly by při něm být jasně stanoveny povinnosti včetně úlohy spolupráce veřejného a soukromého sektoru. Pro koordinaci zúčastněných stran je nezbytná meziodvětvová skupina na vysoké úrovni. Většina konzultovaných zúčastněných stran se domnívá, že by Evropská unie měla při dalším zavádění ITS převzít větší odpovědnost.

Mezi prioritní otázky bylo zařazeno řízení provozu, zmírnění dopravního přetížení v nákladních koridorech a ve městech, podpora součinnosti více druhů dopravy, palubní bezpečnostní systémy, dopravní a cestovní informace v reálném čase a otevřená palubní platforma pro integraci aplikací.

6. PRIORITNÍ OBLASTI PRO ČINNOST A SOUVISEJÍCÍ OPATŘENÍ

Šest navrhovaných prioritních oblastí vychází z příspěvků poskytnutých zúčastněnými stranami z veřejného a soukromého sektoru a předpokládá, že aplikace ITS, které se mají zavádět v krátkodobém až střednědobém horizontu, by měly být vyspělé, dostatečně interoperabilní a schopné působit v rámci Evropy jako katalyzátor.

Akční plán se opírá o řadu probíhajících iniciativ Evropské komise, mezi něž patří akční plán pro logistiku nákladní dopravy[14], akční plán pro městskou mobilitu[15], zavádění systému Galileo[16], soubor opatření pro dopravu šetrnější k životnímu prostředí[17], iniciativa i2010 pro inteligentní automobily[18], iniciativa eSafety[19], sedmý rámcový program pro výzkum a technický rozvoj[20], služba eCall[21], evropské technologické platformy[22] a jejich strategické plány výzkumu a iniciativa CARS 21[23].

Činnosti, které jsou zde popsány, neznamenají zopakování nebo zdvojení stávající práce, ale jsou spíše jejím doplněním, přičemž maximalizují součinnost a zaměřují se dohodnutým způsobem na nevyřešené prioritní otázky.

6.1. Oblast činnosti 1: Optimální využití silničních, dopravních a cestovních údajů

Řada moderních aplikací ITS využívá přesné informace o charakteristických vlastnostech silniční sítě a platných dopravních předpisech (např. o jednosměrných ulicích a omezeních rychlosti). Zatímco v minulosti tyto informace většinou poskytovaly veřejné orgány, v současnosti se čím dál více využívají komerční zdroje. Jde-li ovšem o bezpečnost silničního provozu, je nezbytné, aby tyto informace byly ověřené a aby byly dány k dispozici všem účastníkům silničního provozu za spravedlivých podmínek s cílem zajistit bezpečné a systematické řízení provozu. To se týká zejména digitálního mapování a s ním spojených postupů sběru údajů, ověřování a včasné aktualizace.

Podobné úvahy se vztahují rovněž na poskytování služeb dopravních a cestovních informací (v reálném čase). Ke specifickým otázkám mimo jiné patří „univerzální dopravní zprávy“, tj. druh zpráv poskytovaný bezplatně všem účastníkům silničního provozu v rámci veřejné informační služby, konzistentnost informací z různých zdrojů a potřeba dodržovat předpisy, které vyplývají z operací řízení sítě.

Navrhují se tato opatření:

Opatření | Plánovaný termín |

1.1 | Vymezení postupů poskytování služeb dopravních a cestovních informací v reálném čase v rámci EU, při němž se zohlední zejména tyto aspekty: poskytování dopravních informačních služeb soukromým sektorem poskytování údajů o dopravních předpisech dopravními orgány zaručený přístup veřejných orgánů k informacím týkajícím se bezpečnosti, které shromáždily soukromé společnosti zaručený přístup soukromých společností k příslušným veřejným údajům | 2010 |

1.2 | Optimalizace sběru a poskytování silničních údajů a plánů dispozičních řešení dopravních komunikací, dopravních předpisů a doporučovaných tras (zejména pro těžké nákladní automobily) | 2012 |

1.4 | Vymezení specifikací týkajících se údajů a postupů bezplatného poskytování minimálních univerzálních dopravních informačních služeb (včetně určení způsobu ukládání poskytovaných zpráv) | 2012 |

1.5 | Podpora rozvoje vnitrostátních služeb plánování multimodálních cest ode dveří ke dveřím s náležitým zohledněním alternativ veřejné dopravy a jejich propojení v rámci Evropy | 2009 až 2012 |

6.2. Oblast činnosti 2: Kontinuita služeb ITS v oblasti řízení provozu a nákladní dopravy v evropských dopravních koridorech a městských aglomeracích

Potřeba přizpůsobit se rostoucím objemům dopravy, zejména v hlavních evropských dopravních koridorech a městských aglomeracích, a zároveň podporovat environmentální udržitelnost a energetickou účinnost vyžaduje inovativní řešení při řízení dopravy a silničního provozu. V této souvislosti je bezproblémové a dynamické řízení silničního provozu a dopravy přínosem pro nákladní dopravu na dlouhé vzdálenosti a ve městě a zároveň zlepšuje součinnost více druhů dopravy.

Technologie ITS jsou nezbytné pro zavádění systému eFreight[24], v jehož rámci jsou v průběhu cesty bezpečným způsobem zpřístupněny online informace o místě a stavu

přepravovaného zboží (zejména nebezpečného zboží a živých zvířat). Tento koncept lze rozšířit i na další činnosti v rámci dodavatelského řetězce, jako např. na výměnu údajů týkajících se obsahu pro regulační či komerční účely pomocí inovativních technologií, jako např. technologie radiofrekvenční identifikace (RFID)[25] a na základě aplikací globálního družicového polohového systému EGNOS/Galileo. V budoucnosti by tak mohl vzniknout koncept „inteligentního nákladu“, což znamená, že by zboží samo poskytovalo informace o své totožnosti, místě a čase, přičemž by byl napojen na širokou škálu informačních služeb.

Výběr poplatků za používání určitých tras nebo oblastí je v rostoucí míře založen na různých parametrech, mezi něž patří např. rozměry vozidla, úrovně emisí, ujetá vzdálenost nebo denní doba. Řešení ITS využívající družicové systémy určování polohy a mobilní komunikace nabízejí nové možnosti uplatňování těchto druhů přístupů k infrastruktuře a vybírání poplatků.

Navrhují se tato opatření:

Opatření | Plánovaný termín |

2.1 | Vymezení souboru společných postupů a specifikací s cílem zajistit kontinuitu služeb ITS pro osobní a nákladní dopravu v dopravních koridorech a městských/meziměstských regionech. Tato práce by měla zahrnovat srovnávání a normalizaci toků informací ode dveří ke dveřím, rozhraní, řízení provozu a plánování cest a zejména plánování akcí a nouzové plánování. | 2011 |

2.2 | Určení služeb ITS, které se zavedou na podporu nákladní dopravy (eFreight), a rozvoj vhodných opatření pro jejich uskutečnění. Zvláštní pozornost bude věnována aplikacím na sledování a lokalizaci zboží s využitím moderních technologií, mezi něž patří např. RFID a zařízení na určování polohy založeným na systému EGNOS/Galileo. | 2010 |

2.3 | Podpora rozsáhlejšího zavedení aktualizované multimodální evropské rámcové architektury ITS pro inteligentní dopravní systémy a vymezení rámcové architektury ITS pro městskou dopravní mobilitu, včetně integrovaného přístupu k plánování cest, poptávce po dopravě, řízení provozu, řízení nouzových situací, zpoplatnění cest a využití parkovacích zařízení a zařízení veřejné dopravy | 2010 |

2.4 | Provedení interoperability elektronických systémů pro výběr mýtného[26] | 2012/2014 |

6.3. Oblast činnosti 3: Bezpečnost a zajištění silničního provozu

Aplikace ITS pro zvýšení bezpečnosti a zajištění silničního provozu již prokázaly svou účinnost, ale jejich celkový přínos pro společnost je závislý na rozsahu jejich zavedení. Mezi otázky vyžadující další pozornost patří navržení bezpečného rozhraní člověk/stroj (HMI) (s použitím výsledků práce vykonané v rámci „Evropského prohlášení o zásadách“), integrace pohyblivých zařízení[27] a zajištění bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu (např. starších občanů). Při řešení těchto otázek je proto rozhodující podporovat osvědčené postupy v těchto oblastech.

Bezpečnost dopravních systémů může být ohrožena i z vnějšku. Je třeba zohlednit bezpečnost dopravy, zejména potřebu chránit cestující a pracovníky v odvětví dopravy a zabezpečit dopravní zařízení a infrastrukturu, aniž by byla ohrožena efektivita a účinnost dopravních služeb.

Navrhují se tato opatření:

Opatření | Plánovaný termín |

3.1 | Podpora zavádění pokročilých systémů pro podporu řízení a systémů ITS týkajících se bezpečnosti a zajištění silničního provozu, včetně jejich instalace v nových vozidlech (prostřednictvím schválení typu) a případně jejich dodatečné instalace v ojetých vozidlech | 2009 až 2014 |

3.2 | Podpora prováděcí platformy pro harmonizované zavedení panevropského systému e-Call[28], včetně informačních kampaní, modernizace infrastruktury přístupových míst k veřejným službám a posouzení potřeby regulace | 2009 |

3.3 | Vytvoření regulačního rámce pro bezpečné rozhraní člověk/stroj ve vozidle a integrace pohyblivých zařízení na základě Evropského prohlášení o zásadách[29], které se týká bezpečných a účinných palubních informačních a komunikačních systémů | 2010 |

3.4 | Vypracování vhodných opatření včetně pokynů pro osvědčené postupy týkajících se dopadu aplikací a služeb ITS na bezpečnost a pohodlí zranitelných účastníků silničního provozu | 2014 |

3.5 | Vypracování vhodných opatření včetně pokynů pro osvědčené postupy týkajících se bezpečných parkovišť pro nákladní automobily a užitková vozidla a pokynů pro parkovací a rezervační systémy s využitím telematiky | 2010 |

6.4. Oblast činnosti 4: Zapojení vozidla do dopravní infrastruktury

Využití součástí nebo systémů ITS je stanoveno v několika existujících nebo plánovaných právních aktech a dobrovolných dohodách, jež se vztahují na užitková nebo soukromá vozidla. Jako příklady lze uvést ustanovení o přepravě nebezpečného zboží a živých zvířat, digitálním tachografu[30], elektronickém výběru mýtného a systému eCall. Vzhledem k tomu, že většina těchto aktů a dohod doposud vznikala nezávisle na sobě, není mezi nimi téměř žádná součinnost, přestože potřeby jsou stejné.

Zjednodušením a integrací těchto aplikací do soudržné architektury otevřeného systému by mohla být zvýšena jejich účinnost a využitelnost, mohly by se snížit náklady a zvýšit možnosti rozšíření. To by mohlo do budoucna umožnit integraci nových či aktualizovaných aplikací podle zásady „plug and play“, například v pohyblivých zařízeních a zařízeních využívajících služby GNSS pro pokročilé určení polohy a času. Tato architektura otevřeného systému by byla zapojena do otevřené palubní platformy zaručující interoperabilitu/propojení se systémy a zařízeními infrastruktury. S pomocí tohoto modulárního přístupu by bylo možné později integrovat dodatečné funkce, například s ohledem na bezpečnost vozidla a bezpečné rozhraní HMI, osobní mobilitu, logistickou podporu a přístup k multimodálním informacím a případné elektronické určení totožnosti vozidla.

Tato platforma by měla být nejprve zavedena pouze v užitkových vozidlech. Příznivý ohlas na tyto aplikace by poté mohl přispět k rychlejšímu zavedení integrovaných aplikací ITS v soukromých vozidlech, a podnítit tak vznik celoevropského trhu s původními a náhradními palubními produkty a službami.

Rozvoj systémů spolupráce založených na výměně informací a na komunikaci mezi vozidly a silniční infrastrukturou rovněž pokračuje rychlým tempem a je třeba ho dále podporovat.

Navrhují se tato opatření:

Opatření | Plánovaný termín |

4.1 | Přijetí architektury otevřené palubní platformy pro poskytování služeb a aplikací ITS včetně standardních rozhraní. Výsledky této činnosti by byly následně předány příslušným normalizačním subjektům. | 2011 |

4.2 | Rozvoj a vyhodnocení systémů spolupráce s cílem vymezit harmonizovaný přístup; posouzení strategií zavádění, včetně investic do inteligentní infrastruktury | 2010–2013 |

4.3 | Vymezení specifikací pro systémy spolupráce založené na komunikaci mezi infrastrukturami navzájem (I2I), vozidlem a infrastrukturou (V2I) a mezi vozidly navzájem (V2V) | 2010 (I2I) 2011 (V2I) 2013 (V2V) |

4.4 | Vymezení mandátu pro evropské normalizační organizace k vypracování harmonizovaných norem pro provedení ITS, zejména pokud jde o systémy spolupráce | 2009–2014 |

6.5. Oblast činnosti 5: Bezpečnost údajů a jejich ochrana a otázky odpovědnosti

Zpracování údajů (zejména osobního a finančního charakteru) v aplikacích ITS vyvolává řadu otázek, protože se jedná o práva občanů na ochranu údajů. Zároveň je třeba pro všechny zúčastněné strany, zejména pro občany, zajistit integritu údajů, jakož i jejich důvěrnost a dostupnost. Využíváním aplikací ITS zároveň vznikají další požadavky s ohledem na odpovědnost. Všechny tyto otázky mohou být významnou překážkou pronikání některých služeb ITS na trh, pokud se neprokáže, že práva občanů jsou v plné míře chráněna.

Navrhují se tato opatření:

Opatření | Plánovaný termín |

5.1 | Posouzení bezpečnosti a ochrany osobních údajů v souvislosti se zpracováním těchto údajů v aplikacích a služeb ITS a navržení opatření v plném souladu s právními předpisy Společenství | 2011 |

5.2 | Vyřešení otázek odpovědnosti v souvislosti s využíváním aplikací ITS a zejména palubních bezpečnostních systémů | 2011 |

6.6. Oblast činnosti 6: Evropská spolupráce a koordinace v oblasti ITS

Koordinované zavádění ITS v EU vyžaduje intenzivní a účinnou spolupráci mezi všemi zúčastněnými stranami na úrovni EU, aby v ideálním případě došlo k přiblížení požadavků spojených se zaváděním, k lepší synchronizaci zavádění a zamezení řešení v rámci jednotlivých států nebo výrobců, která vytváří překážky pro evropskou integraci.

Aby veřejné orgány v Evropě mohly přijímat fundovaná investiční rozhodnutí, je třeba šířit nejlepší dostupné poznatky týkající se nákladů a přínosů projektů ITS z hlediska celého životního cyklu a zkušenosti získané v této oblasti. S ohledem na celoevropské zavedení jsou proto nezbytné dohody o společných metodách posuzování a jednotné nástroje pro přijímání rozhodnutí.

Koordinované zavádění ITS v Evropě navíc vyžaduje intenzivnější zapojení měst a regionálních orgánů, zejména na městské a meziměstské úrovni. Měly by být poskytovány pokyny a technická podpora s cílem usnadnit a podpořit postupy dosažení shody a rozhodování.

K provedení opatření zahrnutých v tomto akčním plánu bude rovněž zapotřebí vhodná struktura řízení. Členské státy by měly usilovat o dosažení dohody o společném programu ITS, jakož i o metodách praktického a koordinovaného provedení, například prostřednictvím vzájemně sladěných investic nebo harmonizačních iniciativ.

Navrhují se tato opatření:

Opatření | Plánovaný termín |

6.1 | Návrh právního rámce pro evropskou koordinaci celoevropského zavádění ITS | 2008 |

6.2 | Rozvoj souboru nástrojů na podporu investičních rozhodnutí s ohledem na aplikace a služby ITS. Při tom je třeba z kvantitativního hlediska zhodnotit hospodářské, sociální, finanční a provozní dopady a zohlednit takové aspekty jako uživatelskou přijatelnost, náklady a výhody vznikající v průběhu celého životního cyklu. Navíc je nutné určit a posoudit osvědčené postupy pro pořízení a zavedení zařízení. | 2011 |

6.3 | Vypracování pokynů pro financování zařízení a služeb ITS z veřejných prostředků EU (např. z TEN-T a strukturálních fondů) a vnitrostátních zdrojů na základě posouzení jejich hospodářské, sociální a provozní hodnoty | 2010 |

6.4 | Vytvoření zvláštní platformy ITS pro spolupráci mezi členskými státy a zástupci regionálních a místních správních orgánů na podporu iniciativ ITS v oblasti městské mobility | 2010 |

7. VÝHLED DO BUDOUCNA

Tento akční plán navrhuje postup pro soudržné a urychlené zavedení ITS v rámci Evropy na základě politických cílů. Výše uvedené prioritní oblasti činnosti a jejich prováděcí opatření mají sloužit tomuto cíli. Sloučením a doplněním různých činností podporovaných v minulosti na úrovni EU a na úrovni jednotlivých členských států bude v rámci tohoto přístupu možné v plné míře těžit z pokračující práce a úspěšného zavádění nových aplikací a služeb. Taková součinnost bude nejlepším předpokladem k tomu, aby ITS významně přispěly k dosažení udržitelnější mobility v Evropě.

Akční plán zahrnuje krátkodobá až dlouhodobá opatření na podporu zavádění ITS v EU, ale i dlouhodobou perspektivu plánování, v jejímž rámci je jasně vymezena funkce ITS v evropském dopravním systému budoucnosti.

Evropská komise předloží zprávu o dosažených výsledcích a o provádění tohoto akčního plánu v roce 2012. V této zprávě budou rovněž přezkoumány a případně rozšířeny prioritní oblasti a rozsah působnosti jednotlivých opatření.

K tomuto sdělení je připojen návrh směrnice, kterou se stanoví rámec pro koordinaci zavádění inteligentních dopravních systémů.

[1] KOM(2005) 24.

[2] KOM(2006) 314.

[3] CEMT/ITF(2007): Dopravní přetížení – celosvětový problém: rozsah a perspektivy dopravního přetížení ve vnitrozemské, námořní a letecké dopravě.

[4] GŘ TREN(2008): Energetika a doprava v číslech 2007/08.

[5] Viz poznámka pod čarou 4.

[6] Viz poznámka pod čarou 2.

[7] KOM(2006) 545.

[8] SESAR: Výzkumný program v oblasti uspořádání letového provozu v rámci jednotného evropského nebe.

[9] KOM(2008) 433 — Sdělení o dopravě šetrnější k životnímu prostředí.

[10] KOM(2007) 607.

[11] Globální družicový navigační systém.

[12] KOM(2007) 541.

[13] K(2008) 1742.

[14] KOM(2007) 607.

[15] Bude přijat v prosinci 2008.

[16] http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo.

[17] KOM(2008) 433.

[18] KOM(2007) 541.

[19] www.esafetysupport.org.

[20] <http://cordis.europa.eu/fp7>.

[21] www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox.

[22] <http://cordis.europa.eu/technology-platforms>.

[23] KOM(2007) 22.

[24] KOM(2007) 607: Sdělení Komise – Akční plán pro logistiku nákladní dopravy.

[25] KOM(2007) 96.

[26] Směrnice 2004/52/ES.

[27] Pohyblivá zařízení jsou části komunikačního a informačního vybavení, které si řidič může vzít do vozidla pro použití během jízdy. K takovým zařízením patří mobilní telefon, navigační systém, kapesní počítač apod.

[28] KOM(2005) 431, KOM(2003) 542.

[29] K(2006) 7125.

[30] Nařízení (ES) č. 2135/98.