

# EVROPSKÝ PARLAMENT

2004



2009

---

*Dokument ze zasedání*

**A6-0227/2009**

31. 3. 2009

## **ZPRÁVA**

o akčním plánu pro inteligentní dopravní systémy  
2008/2216(INI)

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodajka: Anne E. Jensen

**OBSAH**

	<b>Strana</b>
NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU .....	3
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....	11
STANOVISKO VÝBORU PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ .....	15
VÝSLEDEK ZÁVĚREČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU .....	18

## NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

### o akčním plánu týkajícím se inteligentních dopravních systémů (2008/2216(INI))

*Evropský parlament,*

- s ohledem na sdělení Komise ze dne 16. prosince 2008 nazvané Akční plán zavádění inteligentních dopravních systémů v Evropě (KOM(2008)0886),
- s ohledem na návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady stanovující rámec pro zavádění inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro propojení s ostatními druhy dopravy (KOM(2008)0887),
- s ohledem na bílou knihu Komise ze dne 12. září 2001 s názvem Evropská dopravní politika do roku 2010: čas učinit rozhodnutí (KOM(2001)0370),
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 8. července 2008 nazvané Doprava šetrnější k životnímu prostředí (KOM(2008)0433),
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 8. července 2008 nazvané Strategie pro provedení internalizace vnějších nákladů (KOM(2008)0435),
- s ohledem na zelenou knihu Komise ze dne 25. září 2007 nazvané Na cestě k nové kultuře městské mobility (KOM(2007)0551),
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 22. června 2006 nazvané Evropa v pohybu – udržitelná mobilita pro náš kontinent, přezkum Bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období (KOM(2006)0314),
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 17. září 2007 nazvané K celoevropsky bezpečnější, čistší a účinnější mobilitě: první zpráva o iniciativě Inteligentní automobil (KOM(2007)0541),
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 7. února 2007 nazvané Rámec právní úpravy pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu ve 21. století – postoj Komise k závěrečné zprávě skupiny na vysoké úrovni CARS 21, příspěvek ke strategii EU pro růst a zaměstnanost (KOM(2007)0022),
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 15. února 2006 nazvané O iniciativě Inteligentní automobil: zvyšování povědomí o informačních a komunikačních technologiích pro promyšlenější, bezpečnější a čistší vozidla (KOM(2006)0059),
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 26. června 2006 Logistika nákladní dopravy v Evropě – klíč k udržitelné mobilitě (KOM(2006)0336),
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 18. října 2007 nazvané Akční plán pro logistiku nákladní dopravy (KOM(2007)0607),

- s ohledem na sdělení Komise ze dne 11. ledna 2006 nazvané O tematické strategii pro městské životní prostředí (KOM(2005)0718),
- s ohledem na návrhy a hlavní pokyny Komise a postoje Evropského parlamentu ke strukturálním fondům a Fondu soudržnosti, jakož i k 7. rámcovému programu pro výzkum,
- s ohledem na svůj postoj ze dne 22. října 2008 o revidovaném návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel<sup>1</sup>,
- s ohledem na své usnesení ze dne 20. února 2008 o příspěvku k jarnímu zasedání Evropské rady v roce 2008 v souvislosti s Lisabonskou strategií<sup>2</sup>,
- s ohledem na své usnesení ze dne 11. března 2008 o evropské politice udržitelné dopravy s přihlédnutím k evropské politice v oblasti energetiky a životního prostředí<sup>3</sup>,
- s ohledem na své usnesení ze dne 15. ledna 2008 o CARS 21: Rámec právní úpravy pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu<sup>4</sup>,
- s ohledem na své usnesení ze dne 19. června 2008 o zprávě K celoevropsky bezpečnější, čistší a účinnější mobilitě: První zpráva o iniciativě Inteligentní automobil<sup>5</sup>,
- s ohledem na své usnesení ze dne 12. července 2007 o sdělení Evropa v pohybu – udržitelná mobilita pro náš kontinent<sup>6</sup>,
- s ohledem na své usnesení ze dne 5. září 2007 o logistice nákladní dopravy v Evropě – klíč k udržitelné mobilitě<sup>7</sup>,
- s ohledem na své usnesení ze dne 18. ledna 2007 o Evropském akčním programu pro bezpečnost silničního provozu – přezkum v polovině období<sup>8</sup>,
- s ohledem na své usnesení ze dne 26. září 2006 o tematické strategii pro městské životní prostředí<sup>9</sup>,
- s ohledem článku 45 jednacího řádu,
- s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch a stanovisko Výboru pro regionální rozvoj (A6-0227/2009),

---

<sup>1</sup> Přijaté texty, P6\_TA(2008)0509.

<sup>2</sup> Přijaté texty, P6\_TA(2008)0057.

<sup>3</sup> Přijaté texty, P6\_TA(2008)0087.

<sup>4</sup> Přijaté texty, P6\_TA(2008)0007.

<sup>5</sup> Přijaté texty, P6\_TA(2008)0311.

<sup>6</sup> Úř. věst. C 175 E, 10.7.2008, s. 556.

<sup>7</sup> Úř. věst. C 187 E, 24.7.2008, s. 154.

<sup>8</sup> Úř. věst. C 244 E, 18.10.2008, s. 220.

<sup>9</sup> Úř. věst. C 306 E, 15.12.2006, s. 182.

- A. vzhledem k tomu, že inteligentní dopravní systémy (ITS) jsou vyspělé aplikace, které k dopravě a zajišťování inovačních služeb různých druhů dopravy a řízení dopravy využívají informační a komunikační technologií (IKT);
- B. vzhledem k tomu, že ITS mají velký potenciál pro účinnější využití všech druhů dopravy, který může vyhovět potřebám a výzvám evropské dopravní politiky;
- C. vzhledem k tomu, že přetížení silniční dopravy postihuje 10 % silniční sítě a roční výdaje činí 1 % HDP EU, počet smrtelných nehod stále dosahuje 42 953 (2006), což velmi převyšuje přechodný cíl snížit je do roku 2010 na 25 000, a silniční doprava se podílí 72 % na veškerých emisích CO<sub>2</sub> pocházejících z dopravy, přičemž 40 % evropských emisí CO<sub>2</sub> pochází z městské dopravy;
- D. vzhledem k tomu, že se ukázalo, že ITS jsou nezbytné pro snížení spotřeby energie a dopravu šetrnější k životnímu prostředí;
- E. vzhledem k tomu, že inteligentní systémy byly vyvinuty pro jiné druhy dopravy, jako je železniční doprava (ERTMS a TAF-TSI), námořní a vnitrozemská doprava (LRITS, SafeSeaNet, VTMS, RIS), letecká doprava (SESAR) a pozemní doprava, např. převoz dobytka;
1. zdůrazňuje, že ITS jsou klíčovým nástrojem pro účinné využití stávající infrastruktury a pro zajištění účinnější, bezpečnější a stálejší a ekologicky čistší dopravy, která přispívá k rozvoji udržitelné mobility pro občany a hospodářství;
  2. zdůrazňuje, že inteligentní dopravní systémy (ITS) mají pozitivní dopad na udržitelný rozvoj, zlepšují ekonomickou výkonnost všech regionů, včetně městských oblastí, vytvářejí podmínky pro vzájemnou přístupnost, podporují místní a meziregionální obchod, rozvíjejí vnitřní trh Evropské unie a vytvářejí pracovní příležitosti v oborech souvisejících se zaváděním inteligentních dopravních systémů;
  3. domnívá se, že ITS mohou zlepšit životní podmínky evropských občanů, zejména těch, kteří žijí v městských oblastech, a přispějí také k větší bezpečnosti silničního provozu, sníží emise škodlivých látek a znečištění životního prostředí, zvýší výkonnost dopravy, zlepši dostupnost v odlehlých oblastech a jejich prioritou bude snížení dopravního provozu;
  4. vyjadřuje politování nad zpožděním při přípravě společného rámce pro provádění ITS v EU a nedostatkem koordinovaného zavádění ITS s konkrétními cíli, zejména kvůli překážkám v interoperabilitě, nedostatku účinné spolupráce všech zúčastněných stran a nevyřešeným otázkám ochrany osobních údajů a odpovědnosti;
  5. vítá akční plán Komise pro ITS (akční plán) jako společný rámec opatření a programů s jasnými lhůtami pro dosažení výsledků;
  6. je přesvědčen, že je nezbytné vytvořit nástroj, který podpoří využití ITS v dopravní politice; podporuje legislativní nástroj pro stanovení rámce pro zavádění ITS a žádá, aby Komise poskytla více informací o současném stavu opatření, financování a programování

akčního plánu, aby bylo zajištěno, že ve směrnici, která stanoví rámec pro zavádění ITS, bude stanoven jasný soubor opatření s termíny;

7. je si vědom omezené finanční pomoci Společenství poskytnuté (v roce 2008) akci EasyWay, což je projekt pro zavádění systémů ITS po Evropě v koridorech hlavní transevropské sítě silnic (TERN) ve 21 členských státech EU, který vedou vnitrostátní orgány a provozovatelé silniční dopravy s přidruženými partnery z řad veřejných a soukromých subjektů;

### ***Horizontální otázky***

8. upozorňuje, že ITS by měly být zaváděny ve všech druzích dopravy a pro všechny cestující v Evropě v koordinaci s aplikacemi systému Galileo; výrazně podporuje jejich okamžité zavedení v zájmu posílení intermodality mezi veřejným a soukromým sektorem a v rámci veřejné dopravy pomocí zlepšení celkové informovanosti a zvýšení řízení kapacity;
9. vyzývá Komisi a členské státy, aby se zabývaly otázkou odpovědnosti, která tvoří hlavní překážku hladkému a plynulému rozvoji ITS v Evropě;
10. domnívá se, že interoperabilita v rozvoji ITS je pro jeho plynulé a účinné zavedení v Evropě rozhodující; domnívá se, že by se v případě investic do TERN (výstavba nebo udržování silničních sítí) mělo věnovat úsilí nezbytnému zavedení služeb ITS;
11. žádá Komisi, aby – vzhledem k tomu, že na evropském trhu ITS již existuje značná nabídka – stanovila specifikace pro minimální požadavky týkající se aplikací a služeb ITS, které by mohly splnit všechny členské státy a které jsou pro účinné zavádění, využívání a fungování ITS nezbytné;
12. domnívá se, že je důležité vypracovat posouzení poptávky na trhu, které vyhodnotí skutečnou potřebu přesahující stanovenou minimální úroveň aplikací a služeb ITS a posilovat aspekty ITS ve vnitřním trhu pomocí normalizace a odpovídajícího regulačního rámce;
13. zdůrazňuje význam přeshraniční spolupráce na vnějších hranicích EU, a to jak na úrovni technické, tak administrativní, neboť je velmi důležitá pro účinné zavedení ITS v EU;

### **Optimální využití silničních, dopravních a cestovních údajů (opatření č. 1)**

14. zdůrazňuje potřebu zajistit nezbytné množství údajů a informací jako minimum pro účinné zavádění ITS v následujících pěti základních oblastech: dopravní a cestovní informace v reálném čase; údaje o silničních sítích; veřejné údaje pro digitální mapy; údaje pro minimální všeobecné informační služby o dopravě a multimodální plánovače cest z domu do domu;
15. vyžaduje, aby minimální všeobecné informační služby o dopravě pokrývaly transevropskou síť (TEN-T);

16. zdůrazňuje, že k přijetí a k zavedení ITS v širším měřítku je nutné zohlednit jak informace o dopravě, tak jízdní řády různých dopravních prostředků;
17. zdůrazňuje význam poskytování informací pro cestující a infrastrukturu v reálném čase a jejich zpřesnění, význam spolehlivosti a jednotnosti při respektování konkrétních evropských podmínek (geografických, kulturních a jazykových) a zajištění geografické kontinuity;
18. domnívá se, že je nezbytné, aby rozvoj ITS zajistil přístup soukromého sektoru k silničním, dopravním a cestovním údajům při respektování soukromí a s ohledem na otázku práv duševního vlastnictví;

### ***Služby inteligentních systémů dopravy pro kontinuitu řízení provozu a nákladní dopravy na evropských dopravních koridorech a městských aglomeracích (opatření č. 2)***

19. domnívá se, že je nezbytné zajistit harmonizované, interoperabilní a spolehlivé ITS při zachování svobodné volby uživatelů ITS;
20. vyzývá Komisi a členské státy, aby zkoordinovaly a propojily ITS s iniciativami EU pro městskou mobilitu v zájmu účinnější mobility dopravy a plynulosti řízení a v zájmu snížení přetížení silnic, koridorů sítí TEN-T a městských aglomerací;
21. domnívá se, že je nezbytná přeshraniční spolupráce a rozvoj programů pro účinný rozvoj a provádění ITS, jako je projekt EasyWay;
22. vyzývá Komisi, aby určila prioritní informace, dopravní zařízení a normy vozidel pro pokračující zavádění ITS a opatření podporující harmonizovanější dálniční infrastrukturu;
23. považuje za nezbytné, aby byl odhad ekonomických nákladů na vozidlo a na infrastrukturu související se zavedením ITS založen na analýze nákladů a výnosů pokrývajících všechny související náklady (ekonomické, společenské a environmentální);

### ***ITS ve službách městské mobility (opatření č. 2a)***

24. doporučuje vypracovat postupy a systémy informování uživatelů o nabídce městských dopravních prostředků a o stavu jejich sítí, zejména využitím techniky GSM;
25. doporučuje provést důsledný přezkum tarifních systémů příslušných úřadů dané oblasti a uplatňovat zejména vhodné technické postupy;
26. vybízí k rozvoji intermodálních technik, které osobám se sníženou pohyblivostí umožní lepší přístup k dopravním prostředkům a k městské mobilitě;

### ***Bezpečnost a ochrana silnic (opatření č. 3)***

27. vyzývá Komisi a členské státy, aby se připravily na harmonizované zavedení a integraci systému eCall ve všech zemích EU do roku 2010, jakmile budou dokončeny normalizační testy;
28. domnívá se, že aplikace a zavádění ITS by měly:
- podporovat pokročilé systémy pro podporu řízení (ADAS) s dostatečným potenciálem ke zlepšení silniční bezpečnosti, jako je elektronická kontrola stability (ESC) a eCall, který by sám při plném zavedení mohl ročně v EU ušetřit až 6 500 životů;
  - posílit bezpečnost silnic zabráněním rychlé jízdě, jízdě v opilosti a jízdě bez bezpečnostního pásu;
  - zlepšit zdravotní a bezpečnostní podmínky podporou používání důstojných a bezpečných parkovacích míst a poskytováním vhodných služeb řidičům kamionů prostřednictvím portálu truckinform<sup>1</sup> a
  - zlepšit ochranu řidičů a nákladu v nákladní dopravě před krádeží, loupeží a přepadením, a tím také lépe čelit organizovanému zločinu, zejména v příhraničních oblastech a v mezinárodní nákladní přepravě z a do třetích zemí;
29. naléhavě žádá Komisi, aby usilovala o další snížení nákladů na komunikaci, aby se zvýšila míra využití komunikačních a informačních prostředků podporovaných telekomunikačními sítěmi;
30. vítá navrhovanou iniciativu pro logistiku nákladní dopravy (eFreight) a naléhavě vyzývá Komisi, aby zavedla zásadu „inteligentního nákladu“ s cílem dosáhnout multimodálního využití služeb ITS pro nákladní přepravu se zaměřením na přepravu nebezpečného zboží;
31. žádá Komisi a členské státy, aby věnovaly přepravě osob a přepravě zboží stejnou pozornost s cílem zabránit znevýhodnění osobní přepravy, které má negativní vliv především na mobilitu osob;
32. podporuje vhodný regulační rámec pro rozhraní člověk/stroj (HMI) a další protokoly ITS a zdůrazňuje potřebu zabývat se otázkami odpovědnosti;
33. vyzývá Komisi, aby se zabývala otázkou zranitelných uživatelů dopravy, včetně lidí s omezenou pohyblivostí, a aby rozšířila opatření na podporu zavádění systémů ADAS a dalších, jako jsou ITS a HMI, na jednostopá vozidla v rámci dílčích akcí navrhovaných v akčním plánu;
34. vyzývá Komisi, aby využila možností dopravní informačních systémů s ohledem na preventivní opatření pro omezení smogu a příliš vysoké koncentrace ozónu a pro snížení hlučnosti, prašnosti a emisí NO<sub>x</sub> a CO<sub>2</sub>;

#### ***Integrace vozidla do dopravní infrastruktury (opatření č. 4)***

---

<sup>1</sup> [www.truckinform.eu](http://www.truckinform.eu)



35. zdůrazňuje význam určení společného složení platformy pro normalizovaná rozhraní a protokoly, které by usnadnily využití ITS, systémů spolupráce a specifíků pro výměnu mezi jednotlivými infrastrukturami (I2I), mezi vozidlem a infrastrukturou (V2I) a mezi jednotlivými vozidly (V2V);
36. vyzývá Komisi, aby vyhotovila plán ITS se společnými platformami pro aplikace a zavádění ITS a s účastí soukromého a veřejného sektoru a aby stanovila příslušný rámec pro řešení otázek odpovědnosti ITS;
37. upozorňuje, že by mělo být podporováno vzdělávání v oblasti aplikací ITS v zájmu rozšíření znalostí uživatelů o dopravě a usnadnění interakce člověk/stroj;
38. vyzývá Komisi a členské státy, aby zajistily otevřené fórum pro výměnu informací a řešení záležitostí týkajících se ITS;

#### ***Bezpečnost a ochrana údajů a otázky odpovědnosti (opatření č. 5)***

39. zdůrazňuje potřebu respektovat soukromí a domnívá se, že by se při vytváření architektury a stanovení prováděcích opatření mělo od samého počátku respektovat soukromí a otázky bezpečnosti a ochrany údajů (ochrana soukromí ve fázi návrhu);
40. vybízí všechny strany zúčastněné v aplikacích ITS, aby vyhověly směrnici ES o ochraně osobních údajů a soukromí na komunikacích (směrnice 95/46/ES<sup>1</sup> a 2002/58/ES<sup>2</sup>) a vyzývá Komisi k zajištění vhodného využití údajů v rámci aplikací a zavádění ITS;
41. domnívá se, že využívání anonymních údajů o aplikacích ITS je pro plynulé zavedení ITS nutné a že zaručí soukromí a soulad s právním rámcem ES pro ochranu údajů;

#### ***Evropská spolupráce a koordinace ITS (opatření č. 6)***

42. vyzývá Komisi a členské státy, aby ve vztahu k zavádění systémů ITS v Evropě vyvinuly silné vedení a skutečný systém správy;
43. zasazuje se o podporu vývoje vnitrostátního a evropského multimodálního plánovače tras z místa na místo – za náležitého zohlednění alternativ ve veřejné dopravě – a o jeho propojení v rámci Evropy;
44. naléhá na Komisi, aby lépe využívala zkušenosti EU s programy globálního navigačního družicového systému (GNSS) EGNOS a Galileo a aby posilovala multimodální propojení;
45. zdůrazňuje, že tyto technologie by se měly uplatňovat do té míry, aby se zabránilo vzájemné neslučitelnosti jednotlivých druhů dopravy, a že by měla existovat volnost

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31.

<sup>2</sup> Úř. věst. L 201, 31.7.2002, s. 37.

výběru, pokud jde o uplatnění těchto technologií;

46. vyzývá Komisi a členské státy, aby braly v úvahu, že ITS by měly do procesu plánování a realizace aktivně zapojit místní a regionální orgány a zúčastněné strany, které působí na území EU;
47. zdůrazňuje význam partnerství veřejného a soukromého sektoru při zavádění ITS a vyzývá Komisi a členské státy, aby podnikly aktivní kroky k prosazení a usnadnění jejich využití;
48. vyzývá Komisi, aby plně objasnila financování akčního plánu a jeho programování, a žádá Radu, aby zajistila potřebné finanční prostředky;
49. doporučuje členským státům, aby se v rámci přezkumu v polovině období zabývaly využitím prostředků ze strukturálních fondů určených na městskou mobilitu a snížením přetíženosti komunikací v době dopravní špičky prostřednictvím inteligentních dopravních systémů a zařadily je do seznamu priorit pro období 2010 až 2013;
50. poukazuje na potřebu lépe definovat a využívat významný potenciál městských oblastí a vyzdvihuje úlohu, kterou při dosahování vyváženého rozvoje a uskutečňování střednědobých a dlouhodobých cílů mohou hrát venkovské a odlehlé oblasti;
51. domnívá se, že v zájmu usnadnění dopravních toků, snížení nehodovosti a zvýšení bezpečnosti je naprosto nutné zavádět inteligentní dopravní systémy v oblastech, které mají velký turistický potenciál; zastává názor, že ITS přispívají k hospodářskému rozvoji regionů, včetně odlehlých regionů;
52. zdůrazňuje význam meziregionální, přeshraniční a nadnárodní spolupráce při rozvoji a zavádění ITS a naléhavě žádá Komisi, aby vytvořila systém pro výměnu osvědčených postupů, který by byl široce přístupný ve všech jazycích EU, a naléhavě žádá členské státy, aby zajistily sdílení a výměnu osvědčených postupů mezi jednotlivými regiony, aby došlo k předávání znalostí v oblasti ITS a zároveň nedocházelo k fragmentaci systému.

o  
o o

53. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě, Komisi a vládám a parlamentům členských států.

## VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Akční plán zavádění inteligentních dopravních systémů (ITS) v Evropě, ohlášený ve sdělení Komise<sup>1</sup>, poskytuje podrobný politický rámec a určuje opatření pro koordinované zavádění ITS na úrovni EU.

ITS jsou pokročilé systémy, které využívají informačních a komunikačních technologií (ICT) k dopravě a zajišťování inovačních služeb různých druhů dopravy a řízení dopravy pro různé uživatele, jako jsou cestující, uživatelé a provozovatelé infrastruktury silniční dopravy, správci vozových parků a provozovatelé pohotovostních služeb.

### Výzvy a vymezení problému

Přetížení silniční dopravy, zvýšení emisí CO<sub>2</sub> a počtu smrtelných dopravních nehod jsou označovány za hlavní problémy, které evropská doprava musí překonat, přičemž za faktory hovořící ve prospěch zavádění ITS v EU jsou dopravní účinnost, udržitelnost, bezpečnost a ochrana spolu se zvýšením konkurenceschopnosti.

Komise upozorňuje, že zatímco pro různé druhy dopravy bylo vyvinuto nebo zavedeno několik aplikací – ERTMS<sup>2</sup> a TAF-TSI<sup>3</sup> pro železniční dopravu, LRTIS<sup>4</sup>, SafeSeaNet a VTMS<sup>5</sup> pro námořní dopravu, Říční informační systém pro vnitrozemskou lodní dopravu a SESAR<sup>6</sup> pro leteckou dopravu, neexistuje žádný podobný propracovaný rámec pro silniční dopravu.

Navzdory použití různých aplikací, např. elektronických systémů mýtného, navigačních systémů nebo řízení dopravy, rozvoj ITS pro silniční dopravu a jejich propojení s jinými druhy dopravy je stále pomalý a roztržitý, s nedostatkem kontinuity a propojenosti. Aby se zabránilo vzniku nepřehledné směti aplikací a služeb ITS na regionální, vnitrostátní nebo evropské úrovni a aby bylo zajištěno účinnější zavedení ITS v EU, je navrhován akční plán.

### Šest prioritních opatření

Akční plán stanoví společný rámec v EU pro rozvoj ITS v silniční dopravě, včetně propojení s jinými druhy dopravy. Zabývá se záležitostmi geografické kontinuity, interoperabilitou služeb a systémů a normalizací ITS.

Akční plán zahrnuje specifická opatření s cílovými daty pro šest oblastí prioritních opatření.

1. Optimální využití silničních, dopravních a cestovních údajů: dopravní a cestovní informační služby v reálném čase na úrovni EU (2010), silniční údaje (2012) a údaje pro digitální mapy (2011), minimální univerzální dopravní informace (2012) a multimodální

---

<sup>1</sup> KOM(2008)0886.

<sup>2</sup> Evropský systém řízení železniční dopravy.

<sup>3</sup> Telematická aplikace pro technickou specifikaci pro interoperabilitu nákladní dopravy

<sup>4</sup> Identifikace a sledování na velké vzdálenosti

<sup>5</sup> Kontrolní a informační systém pro provoz plavidel

<sup>6</sup> Výzkumný projekt řízení letecké dopravy v rámci jednotného evropského nebe.

plánovače cest z domu do domu (2009–2012).

2. Služby inteligentních systémů dopravy pro kontinuitu řízení provozu a nákladní dopravy na evropských dopravních koridorech a městských aglomeracích: kontinuita služeb ITS (2011), eFreight (2010), multimodální evropské rámcové architektury ITS (2010) a městské dopravní mobility (2010), elektronický systém silničního mýta (2012/2014).

3. Aplikace ITS pro silniční bezpečnost a zajištění: pokročilé systémy pro podporu řízení vozidel (ADAS) a systémy ITS související s bezpečností a zajištěním (2009–2014), eCall (2009), rozhraní člověk/stroj (HMI) (2010), zranitelní uživatelé silnic (2014), zabezpečená parkovací místa (2010).

4. Integrace vozidla do dopravní infrastruktury: otevření architektury platformy vozidla (2011), systémy spolupráce (2010–2013), mezi jednotlivými infrastrukturami (I2I) (2010), mezi vozidlem a infrastrukturou (V2I) (2011), mezi jednotlivými vozidly (V2V) (2013), mandát pro Evropskou normalizační organizaci (2009–2014).

5. Bezpečnost a ochrana údajů a odpovědnost: bezpečnost a ochrana dat (2011), odpovědnost (2011).

6. Evropská spolupráce a koordinace v oblasti ITS: právní rámec pro koordinaci (2008), nástroje na podporu rozhodnutí (2011), pokyny pro financování (2010), platforma ITS pro spolupráci v oblasti městské mobility.

Pro dosažení těchto prioritních opatření Komise doporučuje využít množství dostupných nástrojů, např. finanční podporu, normalizační iniciativy, legislativní i mimolegislativní opatření, ale neurčuje konkrétní nástroje pro jednotlivá opatření.

### **Připomínky k akčnímu plánu**

První čtyři oblasti činnosti akčního plánu zahrnují specifické klíčové oblasti, zatímco dvě poslední více horizontální a zahrnují průřezové otázky. Cílem akčního plánu je řešit problémy geografické kontinuity, interoperability služeb a systémů a normalizace. Toto jsou nepochybně témata, kde může být využita přidaná hodnota a může zajistit pozitivní výsledek z hlediska účinné, čisté, bezpečné a zajištěné dopravy.

Je třeba poznamenat, že akční plán je doplněn návrhem na směrnici stanovující rámec pro rozvoj ITS v oblasti dopravy a pro propojení s dalšími druhy dopravy. Tento rámec je politickým nástrojem, **kteří spolu s** prováděním akčního plánu **může vyvinout** společné specifikace, které mohou být přijaty v rámci regulativního postupu s kontrolou.

Přestože akční plán neobsahuje žádnou konkrétní částku na své provedení, některé činnosti jsou financovány z nástrojů Společenství. Například opatření EasyWay (2007–2009) přispívá k provádění několika oblastí činnosti akčního plánu ITS a je to projekt financovaný programem TEN-T pro zavádění ITS na koridorech hlavní transevropské síti silnic v 21 členských státech EU vedený vnitrostátními orgány a provozovateli silničního provozu s přidruženými partnery z veřejného a soukromého sektoru.

## Stanoviska zpravodaje

Zpravodaj vítá akční plán Komise, který stanoví několik konkrétních opatření s jasnými lhůtami pro dodání výsledků. ITS mají velký potenciál zajistit, aby se dopravní systém stal energeticky účinnějším, méně přetíženým, bezpečnějším a šetrnějším k životnímu prostředí.

Pozitivní reakci na akční plán Komise vyjádřili odborníci na ITS, kteří se účastnili krátkého slyšení o tomto tématu, jež se odehrálo v Evropském parlamentu dne 22. ledna 2009.<sup>1</sup> Je čas stanovit společný rámec pro ITS a již neodkládat celoevropský plán koordinovanějšího a ucelenějšího zavádění aplikací a služeb ITS ve všech druzích dopravy.

Opatření a kroky v oblasti dopravní politiky jsou nezbytné k zajištění minimálních služeb ITS na úrovni EU. Rovněž je třeba koordinovat provádění různých existujících iniciativ (e-call), opatření (EasyWay) nebo přijatých postupů (elektronický systém mýtného), aby bylo zajištěno hladké a plynulé zavedení ITS ve všech členských státech EU.

Zavedení ITS může zajistit více svobody pro jednotlivce tím, že zajistí větší informovanost pro každého. Informace v reálném čase by měly pokrývat všechny druhy dopravy a být poskytovány všem cestujícím a logistickým operacím. Proto je zde zřejmá potřeba shromáždit velké množství údajů, aby mohlo být zvýšeno využití ITS. Měla by být přijímána opatření a kroky pro harmonizovanější, interoperabilní a spolehlivější systémy ITS v Evropě, ale zároveň by se mělo dbát na zachování svobodné volby uživatelů.

Zavádění systémů ADAS (ESC, e-Call) nebo systémů zlepšujících zdravotní a bezpečnostní podmínky, např. zabezpečená parkovací místa pro kamiony a komerční vozidla, řešení otázek vztahujících se ke zranitelným uživatelům a HMI, včetně pohyblivých zařízení, je nezbytné pro splnění bezpečnostních cílů.

Co se týče integrace vozidel do infrastruktury, je nezbytné stanovit vhodný rámec pro kooperativní systémy mobility, společné specifikace pro I2I, V2I a V2V a platformy pro aplikace ITS. V tomto ohledu je k plynulému rozvoji ITS klíčové vyřešit záležitosti odpovědnosti a soukromí.

Přestože společné normy a platformy jsou potřebné k usnadnění životů lidí, kteří přecházejí hranice, je důležité zdůraznit, že ITS není nástroj pro vytvoření dohledu nad společností. V rané fázi navrhování ITS je třeba brát v úvahu respekt k soukromí a osobní údaje používat v souladu právním rámcem ES.

Dalšími záležitostmi, kterými je třeba se zabývat, jsou finanční podpora pro ITS, dostupnost, městská mobilita, vzdělávání, lepší využívání prostředků EU z programů GNSS, lepší správa, kontrola a hodnocení.

---

<sup>1</sup> <http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/hearingsCom.do?language=EN&body=TRAN> and [mms://wm.streampower.be/ep/archive/ep-channel04\\_20090122.wmv](mms://wm.streampower.be/ep/archive/ep-channel04_20090122.wmv)



12. 2. 2009

## STANOVISKO VÝBORU PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

k akčnímu plánu pro inteligentní dopravní systémy  
(2008/2216(INI))

Navrhovatel: Giovanni Robusti

### NÁVRHY

Výbor pro regionální rozvoj vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako příslušný výbor, aby do svého návrhu usnesení začlenil tyto návrhy:

1. zdůrazňuje, že inteligentní dopravní systémy (Intelligent Transport Systems – ITS) mají pozitivní dopad na udržitelný rozvoj, zlepšují ekonomickou výkonnost všech regionů, včetně městských oblastí, vytvářejí podmínky pro vzájemnou přístupnost, podporují místní a meziregionální obchod, rozvíjejí vnitřní trh Evropské unie a vytvářejí pracovní příležitosti v oborech souvisejících se zaváděním inteligentních dopravních systémů;
2. domnívá se, že ITS mohou zlepšit životní podmínky evropských občanů, zejména těch, kteří žijí v městských oblastech, a přispějí také k vyšší bezpečnosti silničního provozu, sníží emise škodlivých látek a znečištění životního prostředí, zvýší účinnost dopravy, zlepší dostupnost v odlehlých oblastech a umožní dosáhnout přednostního cíle, kterým je omezit dopravu;
3. usiluje o to, aby nové technologie byly zaváděny s cílem zlepšit energetickou účinnost jak na regionální úrovni, tak na úrovni Společenství;
4. vyzývá Komisi a členské státy, aby braly v úvahu, že ITS by měly do procesu plánování a realizace aktivně zapojit místní a regionální orgány a zúčastněné strany, které působí na území EU;
5. zdůrazňuje význam partnerství veřejného a soukromého sektoru při zavádění ITS a vyzývá Komisi a členské státy, aby podnikly aktivní kroky směrem k prosazení a usnadnění jejich využití;
6. usiluje o prosazení integrovaného přístupu, který členské státy povede k tomu, aby své

činnosti operativně koordinovaly, aby lhůty pro provádění opatření regionální politiky plánovaných na období 2007–2013 odpovídaly lhůtám pro plnění cílů stanovených akčním plánem;

7. poukazuje na potřebu lépe definovat a využívat významný potenciál městských oblastí a vyzdvihuje úlohu, kterou při dosahování vyváženého rozvoje a uskutečňování střednědobých a dlouhodobých cílů mohou hrát venkovské a odlehlé oblasti;
8. zastává názor, že je naprosto nutné zavádět inteligentní dopravní systémy v oblastech, které mají velký turistický potenciál, s ohledem na usnadnění dopravních toků, snížení nehodovosti a zvýšení bezpečnosti; zastává názor, že ITS přispívají k hospodářskému rozvoji regionů, včetně regionů odlehlých;
9. vyzývá Komisi a členské státy, aby přihlížely ke geografické specifičnosti Evropy a přikládaly větší význam regionálním oblastem, které velkou měrou přispívají k vytváření příležitostí pro meziregionální říční a námořní dopravu, a aby dávaly podněty ke stále většímu propojování této formy dopravy s jejími tradičními formami;
10. zdůrazňuje význam meziregionální, přeshraniční a nadnárodní spolupráce při rozvoji a zavádění ITS a naléhavě žádá Komisi, aby vytvořila systém pro výměnu osvědčených postupů, který by byl široce přístupný ve všech jazycích EU, a naléhavě žádá členské státy, aby zajistily sdílení a výměnu osvědčených postupů mezi jednotlivými regiony, aby došlo k předávání znalostí v oblasti ITS a zároveň nedocházelo k fragmentaci uvnitř systému.



## VÝSLEDEK ZÁVĚREČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU

<b>Datum přijetí</b>	12.2.2009
<b>Výsledek závěrečného hlasování</b>	+:           45 -:           0 0:           0
<b>Členové přítomní při závěrečném hlasování</b>	Emmanouil Angelakas, Stavros Arnaoutakis, Elspeth Attwooll, Rolf Berend, Victor Boștinaru, Wolfgang Bulfon, Giorgio Carollo, Bairbre de Brún, Gerardo Galeote, Iratxe García Pérez, Monica Giuntini, Pedro Guerreiro, Gábor Harangozó, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Mieczysław Edmund Janowski, Gisela Kallenbach, Evgeni Kirilov, Miloš Koterec, Constanze Angela Krehl, Florencio Luque Aguilar, Jamila Madeira, Iosif Matula, Miroslav Mikolášik, Jan Olbrycht, Maria Petre, Markus Pieper, Giovanni Robusti, Wojciech Roszkowski, Catherine Stihler, Margie Sudre, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák
<b>Náhradník(ci) přítomný(i) při závěrečném hlasování</b>	Emanuel Jardim Fernandes, Stanisław Jałowiecki, Zita Pleštinská, Samuli Pohjamo, Christa Prets, Flaviu Călin Rus, Richard Seeber, Iuliu Winkler
<b>Náhradník(ci) (čl. 178 odst. 2) přítomný(i) při závěrečném hlasování</b>	Wolf Klinz, Sepp Kustatscher, Toine Manders

## VÝSLEDEK ZÁVĚREČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU

<b>Datum přijetí</b>	31.3.2009
<b>Výsledek závěrečného hlasování</b>	+: 34 -: 2 0: 0
<b>Členové přítomní při závěrečném hlasování</b>	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Paolo Costa, Luis de Grandes Pascual, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Luís Queiró, Reinhard Rack, Ulrike Rodust, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Michel Teychenné, Yannick Vaugrenard, Armando Veneto, Roberts Zile
<b>Náhradník(ci) přítomný(i) při závěrečném hlasování</b>	Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Marie Panayotopoulos-Cassiotou
<b>Náhradník(ci) (čl. 178 odst. 2) přítomný(i) při závěrečném hlasování</b>	Elisabeth Schroedter