

## **P6\_TA(2009)0308**

### **Akční plán o inteligentních dopravních systémech**

#### **Usnesení Evropského parlamentu ze dne 23. dubna 2009 o akčním plánu pro inteligentní dopravní systémy 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 28. 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 článek 45 jednacího řádu,
  - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch a stanovisko Výboru pro regionální rozvoj (A6-0227/2009),
- A. vzhledem k tomu, že inteligentní dopravní systémy (ITS) jsou vyspělé aplikace, které

---

<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> Úř. věst. C 41 E, 19.2.2009, s. 1.

<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, 18.10.2007, s. 220.

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

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, VTMISS, 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)***

35. zdůrazňuje význam určení společného složení platformy pro normalizovaná rozhraní a protokoly, které by usnadnily využití ITS, systémů spolupráce a specifík 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)***

---

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

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 směrnicím 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 náležitě 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 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 aby je zařadily 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

---

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

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

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