

SL

SL

SL



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 16.12.2008
COM(2008) 887 konč.

2008/0263 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o določitvi okvira za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in
vmesnike do drugih vrst prevoza

{SEC(2008) 3083}

{SEC(2008) 3084}

(predložila Komisija)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

- **Razlogi za predlog in njegovi cilji**

Na podlagi vmesnega pregleda Bele knjige Evropske komisije o prometu je bilo ocenjeno, da bodo inovacije igrale pomembno vlogo pri oblikovanju bolj trajnostnega (t.j. varnega, učinkovitega, čistega in brezhibnega) cestnega prometa, zlasti z uporabo informacijskih in komunikacijskih tehnologij: **inteligentnih prometnih sistemov (ITS)**.

Vendar pa sprejemanje rešitev za ITS v cestnem prometu poteka počasneje, kot je bilo pričakovano, storitve, ki se uvajajo, pa so v glavnem razdrobljene. To je pripeljalo do številnih nacionalnih, regionalnih in lokalnih rešitev, ki niso jasno usklajene, kar ogroža celovitost enotnega trga. Posledica tega je neučinkovita raba ITS, ki ne more uspešno prispevati k doseganju (prometnih) ciljev in reševanju naraščajočih izzivov, s katerimi se sooča cestni promet.

Splošni cilj tega predloga je določiti okvir za pospešitev in uskladitev uvajanja in uporabe inteligentnih prometnih sistemov, ki se uporabljajo v cestnem prometu, vključno z vmesniki do drugih vrst prevoza (ITS), s čimer bi se podprl učinkovitejši in okolju prijaznejši, varnejši in zanesljivejši tovorni in potniški promet v Evropski uniji. Posebni cilji vključujejo povečanje medobratovalnosti sistema, zagotovitev brezhibnega dostopa, spodbujanje kontinuitete storitev in določitev učinkovitega mehanizma sodelovanja med vsemi zainteresiranimi stranmi v okviru ITS. V skladu z načelom subsidiarnosti uporaba (okvirne) direktive velja za najustreznejši način za doseganje predvidenega namena. Tehnične podrobnosti za izvajanje, t.j. postopke in specifikacije, bo Komisija sprejela s pomočjo odbora, ki ga bodo sestavljali predstavniki držav članic. Brez poseganja v vlogo tega odbora bo Komisija ustanovila Evropsko svetovalno skupino za ITS, v katero bo povabila predstavnike zainteresiranih strani s področja ITS, ki bodo Komisiji svetovali o poslovnih in tehničnih vidikih izvajanja in uvajanja ITS v EU.

- **Splošno ozadje**

Naraščajoča preobremenjenost našega prometnega sistema (cestni tovorni promet naj bi se po pričakovanjih do leta 2020 povečal za 55 %, cestni potniški promet pa za 36 %) in z njim povezana poraba energije ter negativni vplivi na okolje (emisije CO₂ iz prometa se bodo do leta 2020 povečale še za nadaljnjih 15 %) zahtevajo inovativen pristop k odzivanju na naraščajoče potrebe in zahteve v zvezi s prometom in mobilnostjo. Klasični ukrepi, kot je širjenje obstoječih prometnih omrežij, v takšnem obsegu ne bodo izvedljivi, zato bo treba poiskati nove rešitve.

V preteklosti je Komisija močno podpirala ITS za delo na področju raziskav in razvoja, povezanem s cestami, rezultati raziskav pa so se prvič uporabili v okviru „evroregionalnih“ projektov uvajanja ITS, ki so bili financirani v okviru programa za vseevropsko prometno omrežje.

Eden izmed ključnih predlogov v okviru i2010 je pobuda za inteligentni avtomobil, katere cilj je zmanjšati število prometnih nesreč, preobremenjenost cest, prometne zamaške, porabo goriva in emisije CO₂: elektronski nadzor stabilnosti (ESC) zmanjšuje število nesreč tako, da

voznikom pomaga nadzorovati avtomobil, ko ga začne zanašati s cestišča, cilj pobude e-klic pa je, da se prek črne skrinjice z elektroniko, ki je vgrajena v vozilo, prek brezžične povezave lokalnim centrom za obveščanje pošljejo informacije o sprožitvi zračne vreče in senzorja trčenja ter koordinate lokacije.

• **Obstoječe določbe na področju, na katero se nanaša predlog**

Ta predlog se nanaša na aplikacije in storitve ITS, povezane s cestnim prometom, vključno z vmesniki do drugih vrst prevoza. Podobne pobude, ki se nanašajo na druge vrste prevoza, so tudi program za raziskave o upravljanju zračnega prometa enotnega evropskega neba (SESAR) na področju zračnega prometa, evropski sistem za vodenje železniškega prometa (ERTMS) na področju železniškega prometa ter rečne informacijske storitve (RIS) na področju prometa po celinskih plovnih poteh. Ladijski promet je že uvedel omrežje SafeSeaNet in sistem za upravljanje in obveščanje ladijskega prometa (VTMIS) ter napreduje v smeri proti sistemu samodejnega prepoznavanja (AIS) in sistemu prepoznavanja in sledenja na velike razdalje (LRIT).

Na področju cestnega prometa obstajajo tudi številne določbe, predvsem Direktiva 2004/52/ES o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov, Uredba (EGS) 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in Direktiva 2007/46/ES o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila. Zagotovljena bo jasna usklajenost z delom ustreznih odborov.

• **Usklajenost z drugimi politikami in cilji Unije**

Predlog bo podprl nekatere izmed (mikroekonomskih) ciljev lizbonske strategije za rast in delovna mesta. Predvsem bo prispeval k izpolnitvi cilja spodbujanja širjenja in učinkovite uporabe ITS. Še naprej bo prispeval k naslednjim ciljem:

- omogočanje vseh oblik inovacij; čezmejni prenos znanja o učinkovitem uvajanju ITS
- širjenje, izboljšanje in povezovanje evropske infrastrukture ter dokončanje prednostnih čezmejnih projektov: upoštevanje možnosti za vzpostavitev ustreznih sistemov oblikovanja cen za uporabo infrastrukture
- spodbujanje trajnostne uporabe virov in krepitev sinergij med varstvom okolja in rastjo, zlasti s pospeševanjem oblikovanja sredstev za internalizacijo zunanjih stroškov
- povečanje in izboljšanje naložb v R&R, predvsem v zasebnih podjetjih: boljši okvirni pogoji za izrabo inovativnih rešitev ITS.

Pri pregledu Bele knjige o prometu za leto 2006 je Komisija preobremenjenost cest, varnost preskrbe z energijo in podnebne spremembe opredelila kot glavne izzive za promet v Evropski uniji. V okviru tega pregleda so nastale smernice za politiko, ki zadevajo učinkovitost, inovacije, logistiko in okolju prijaznejši promet in so v celoti v skladu z bistvom lizbonske strategije.

Sporočilo o **okolju prijaznejšem prometu**, ki ga je Komisija sprejela julija 2008 (COM 2008(433)) v poglavju 4 predvideva **akcijski načrt o ITS za cestni promet**, ki ga bo spremljala zakonodajna pobuda, ki bo določala skupni pristop za dajanje obstoječih tehnologij na trg in za njihovo uporabo. Poleg tega bo zaradi učinkovitejše uporabe obstoječe infrastrukture potrebne manj nove infrastrukture, s čimer se bosta preprečila razdrobljenost habitata in zapečatenje tal.

Ta predlog sodi tudi v **strategijo EU za trajnostni razvoj**, saj obravnava nekaj ključnih vprašanj, ki so bila v postopku pregleda v letu 2005 opredeljena kot vprašanja, ki potrebujejo močnejšo spodbudo. Glavna povezava med njimi je cilj, da promet postane bolj trajnosten, npr. izpolnitev cilja, da se izboljša upravljanje povpraševanja po prometu in pomoč pri izpolnitvi cilja na področju varnosti v cestnem prometu, t.j. prepolovitev števila smrtnih žrtev v prometnih nesrečah do leta 2010 (v primerjavi z letom 2000). Med drugimi vprašanji, ki bodo obravnavana posredno, je tudi zmanjšanje porabe energije v EU, s čimer se bodo omejili tudi vplivi podnebnih sprememb.

Predlog poleg tega podpira tudi izvajanje Uredbe (ES) 1/2005 o zaščiti živali med prevozom in postopki, povezanimi z njim (navigacijski sistemi).

2. POSVETOVANJE Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCENA UČINKA

• Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi

Posvetovalne metode, glavni ciljni sektorji in splošni profil vprašanih

V obdobju od novembra 2007 in do konca januarja 2008 je bilo organiziranih trinajst razgovorov s strokovnjaki na visoki ravni in predstavniki iz zasebnih in javnih zainteresiranih organizacij. V okviru teh razgovorov se je oblikoval začetni sklop opažanj glede dejavnikov, ki ovirajo širše uvajanje ITS in njihovo uveljavitev na trgu. Obravnavani so bili tudi možni ukrepi, ki bi jih bilo mogoče izvršiti za namen hitrejšega sprejema ITS.

Te ugotovitve so bile predmet razprav in potrditve na dveh javnih delavnicah (22. februarja 2008 in 26. marca 2008), ki se ju je udeležilo več kot 200 udeležencev. Ti delavnici je dopolnil še forum e-varnost (Ljubljana, 25. april 2008).

Med 29. 2. 2008 in 31. 3. 2008 je prek interneta potekalo odprto posvetovanje. Rezultati so na voljo na spletni strani http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/its_en.htm.

Na koncu so delegati držav članic na seji v Bruslju, 26. maja 2008, razpravljali o utemeljitvah posebnih predlaganih ukrepov.

Povzetek odgovorov in njihovo upoštevanje

Na podlagi razgovorov so bili oblikovani naslednji glavni zaključki:

- Uveljavitev na trgu: uvajanje ITS je treba pospešiti zlasti na področju mestnega in tovornega prometa. To uvajanje mora biti politično utemeljeno, njegov cilj pa mora biti večja raba obstoječe infrastrukturne zmogljivosti ob sočasnem povečanju učinkovitosti in varnosti prevozov.

- Zahteve za izvajanje: medobratovalnost aplikacij in storitev mora biti dogovorjena na evropski ravni, s čimer se omogoči brezhibnost čezmejnih storitev. To vključuje usklajevanje in, kjer je primerno, standardizacijo pravil in postopkov zbiranja in obdelave podatkov.
- Strategija uvajanja: obsežno uvajanje in vključevanje storitev v avtomobile (npr. opozorilnik prekoračene hitrosti, e-klic, prometne informacije v realnem času) zahtevata celovito strategijo in usklajene ukrepe, ki jih enakovredno podpirajo vodilne zainteresirane strani iz sektorja, cestno prometni organi in upravljavci omrežij.
- Usklajevanje zainteresiranih strani: da bi od namer napredovali do učinkovitega izvajanja, je potrebna medsektorska skupina za usklajevanje, ki vključuje vse glavne akterje: razvijalce aplikacij, sektor in javne organe.

Ti zaključki so bili potrjeni in deloma razširjeni na podlagi rezultatov delavnic, in sicer na naslednji način:

- Izvajalska strategija: ta bi morala imeti obliko podrobnega načrta, ki jasno navaja predvidene ukrepe in odgovornosti različnih akterjev: Komisije, javnih organov, sektorja itd. Kjer je ustrezno, je treba ukrepe podkrepiti s primerno pravno podlago. Pri določenih aplikacijah in storitvah so za ustrezne veljali naslednji vidiki:
 - (1) Vmesnik človek-stroj (HMI): zaradi vpliva na varnost obstaja potreba po standardiziranih platformah in vmesnikih
 - (2) Varnostni sistemi vozil: sistemi sodelovanja (v primeru mobilne komunikacije med vozili in infrastrukturo) zahtevajo sočasno uvajanje v vozilu in na infrastrukturi
 - (3) E-klic: ne sme se uvesti kot samostojna aplikacija
 - (4) Elektronsko cestninjenje: izvajanje elektronskega cestninjenja na nacionalni in čezmejni ravni je pomembno za zagotovitev poštenega in pravičnega zaračunavanja cestnin vsem uporabnikom komercialnega prometa
 - (5) Upravljanje prometa: zapletenost dejavnosti upravljanja cestnega prometa, ki vključuje tako javna kot zasebna cestna prevozna sredstva in njihove vmesnike do drugih vrst prevoza zahtevajo novo, bolj celostno, na sistemu temelječe upravljanje prometa in nadzorne pristope. Ključnega pomena za izpolnitev tako ambicioznega cilja je široka platforma za izmenjavo informacij med ustreznimi stranmi: upravljavci omrežja in storitev, cestno prometnimi organi, regionalnimi/lokalnimi organi.
- Usklajevanje in koordinacija načrta: kljub jasni potrebi po usklajevalni strukturi na ravni EU, se ta ne sme prekrivati z obstoječimi podobnimi telesi, kot so forum e-varnost, ERTICO itd.
- Poslovni modeli: prednostna naloga je razvoj poslovnih modelov za dobro opredeljeno sodelovanje med zasebnimi in javnimi sektorji na področju aplikacij in storitev ITS.

Vsi ti elementi in prispevki so bili ustrezno proučeni v okviru ukrepov, ki sledijo (prim. akcijski načrt o ITS).

- **Zbiranje in uporaba izvedenskih mnenj**

Zadevna strokovna področja in izvedenska mnenja

Inteligentni prometni sistemi

Uporabljena metodologija

Intervjuji in delavnice z zainteresiranimi stranmi; srečanja s strokovnjaki iz držav članic; uvodna študija za oceno učinka akcijskega načrta ES o ITS

Glavne organizacije/strokovnjaki, s katerimi so potekala posvetovanja

V uvodno študijo za oceno učinka in opravljanje razgovorov z zainteresiranimi stranmi so bili vključeni višji svetovalci iz organizacij COWI-ECORYS in Ankerbold Consulting.

Med novembrom 2007 in januarjem 2008 je bilo organiziranih trinajst razgovorov s strokovnjaki na višji ravni in predstavniki iz naslednjih zainteresiranih strani: nacionalnih ministrstev za promet, vladnih agencij za razvoj in uvajanje ITS, mestnih organov, članske mednarodne organizacije, ki povezuje partnerje za namen razvoja storitev, ki temeljijo na ITS, upravljavcev cestninskih cest, ponudnika informacijskih storitev, ki temeljijo na ITS, članske organizacije, ki predstavlja industrijo težkega tovornega prometa, predstavnikov direktorjev nacionalnih cestno prometnih organov, operaterjev mobilnih telekomunikacij, dobavitelja elektronskih sestavnih delov za avtomobilsko industrijo, ter avtomobilske industrije in industrije tovornjakov.

Da bi se združile ugotovitve, nastale v okviru teh razgovorov, sta bili 22. februarja 2008 in 26. marca 2008 organizirani dve delavnici, ki se ju je udeležilo več kot 200 udeležencev. Ti je dopolnil še forum e-varnost¹, ki je 25. aprila 2008 potekal v Ljubljani.

Na koncu so delegati držav članic razpravljali o utemeljitvah določenih ukrepov, predstavljenih 26. maja 2008 na seji v Bruslju.

Povzetek prejetih in uporabljenih nasvetov

Hitrejše in bolj usklajeno uvajanje ITS za ceste v Evropi zahteva vzpostavitev široke usklajevalne strukture in formalnega foruma vseh zainteresiranih strani, na katerem se bodo lahko srečali javni organi in komercialni akterji in sodelovali v razpravah o dejavnostih oblikovanja konsenza za spodbujanje javno-zasebnega sodelovanja. Kjer ustrezne platforme še niso razvite, se za dosego soglasja priporoča organizacija „okroglih miz“. Potrebna je nekakšna oblika strukture upravljanja ITS s hierarhijo skupin za oblikovanje soglasja in usklajevanje uvajanja ITS na lokalni/regionalni, nacionalni in evropski ravni.

Sredstva, uporabljena za javno objavo strokovnih nasvetov

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

Povzetek rezultatov prvega kroga posvetovanja z zainteresiranimi stranmi je na voljo na spletu:

http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/its_en.htm.

- **Ocena učinka**

V okviru ocene učenka so bile obravnavane tri možnosti politike:

Možnost A: Brez dodatnih novih ukrepov

Ta možnost upošteva trenutne dejavnosti Komisije, npr. posebne raziskave, pobudo za inteligentni avtomobil (raziskave, tehnično usklajevanje in ozaveščanje), podporo uvajanju (EasyWay, CIVITAS), ločeno standardizacijo in posvetovanje z zainteresiranimi stranmi. Službe Komisije bodo še naprej nudile finančno podporo raziskavam in razvoju, prostovoljnimi sporazumom, posebnim mandatom za standardizacijo in (omejenemu) regulativnemu delu, vendar je usklajenost med javnim in zasebnim sektorjem ter med državami članicami zelo majhna.

Če se bo ta pristop nadaljeval, se bo nadaljevalo tudi trenutno drobljenje čezmejnih aplikacij in storitev ITS, kar bo povzročilo neuravnoteženo uvajanje in pomanjkanje kontinuitete storitev ITS v vsej Uniji.

Možnost B: premostitev težav z osredotočanjem na usklajevalne ukrepe in ukrepe sinergije

Možnost B bo osrednja točka naslednjih glavnih prednostnih ukrepov:

- (1) opredelitev **funkcionalne odprte platforme v vozilu**, ki omogoča večnamensko uporabo glavnih sestavnih delov (komunikacijskih tehnologij, pozicioniranja, zmogljivosti obdelave in vmesnika človek-stroj)
- (2) ustanovitev **skupine na visoki ravni** v obliki foruma zainteresiranih strani na področju ITS za namen izmenjave informacij, oblikovanja splošne vizije in izdelave smernic, povezanih z uvajanjem ITS, ter svetovanja Komisiji
- (3) opredelitev okvira za optimizirano uporabo **cestnih in prometnih podatkov**
- (4) vzpostavitev okvira za **kontinuiteto storitev ITS** (npr. vmesniki med medmestnim in mestnim prometom)
- (5) obravnavanje **vpprašanj** o varnosti in zaščiti podatkov, **zasebnosti in odgovornosti**

V okviru te možnosti se bodo obravnavala tudi horizontalna vprašanja, ki posredno vplivajo na sprejemanje ITS, posebna pozornost pa bo namenjena izboljšani usklajenosti med vsemi zainteresiranimi stranmi. Pričakuje se, da bo pristop od zgoraj navzdol konstruktiven in učinkovit in da bo pripeljal do sprejetja časovno usklajenih ukrepov, ki bodo posameznim storitvam ITS omogočili uveljavitev na trgu na bolj usklajen in bolje podprt način, kot je to možno po osnovnem scenariju A.

Na podlagi možnosti B se bodo uporabili instrumenti, ki so na voljo službam Komisije, da bi se podprla skupna zahteva za standardizacijo in prepoznale ter prednostno opredelile zahteve za finančno podporo ali zakonodajno delo.

Možnost B+: možnost B, razširjena z direktivo in komitološkim postopkom

Možnost B+ temelji na istih ukrepih kot možnost B, vendar formalizira vidik sodelovanja in usklajevanja. Skupino na visoki ravni za ITS bosta nadomestila

- (1) **Evropski odbor za ITS**, ki ga sestavljajo predstavniki držav članic, da bi pomagali Komisiji pri sprejemanju posebnih ukrepov na opredeljenih področjih (kar ustreza osnovnim pripravljalnim ukrepom možnosti B) prek komitološkega postopka, in
- (2) **Svetovalna skupina za ITS**, ki jo sestavljajo predstavniki na visoki ravni iz različnih ustreznih sektorjev (t.j. ponudniki storitev ITS, združenja uporabnikov, prevozniki in upravljavci objektov, proizvodna industrija, socialni partnerji, obstoječa strokovna združenja itd.) in ki Komisiji svetuje o poslovnih in tehničnih vidikih ter obravnava zahteve in prednostne naloge ponudnikov in uporabnikov.

Komisija bo ob pomoči Evropskega odbora za ITS

- v okviru svojih pristojnosti in kjer je to potrebno odločala o posebnih ukrepih za:
 - (1) oblikovanje postopkov in specifikacij, zlasti za pospešeno uvajanje in uporabo prometnih in potovalnih podatkov, upravljanje evropskega cestnega prometa, kontinuiranost storitev ITS v tovornem in potniškem prometu, varnost v cestnem prometu, opredelitev odprte platforme v vozilih za storitve ITS, vključno predvsem z uporabo procesa standardizacije (CEN/CENELEC/ETSI)
 - (2) homologacijo opreme in programske opreme ITS, ki se nanaša na cestno infrastrukturo, izven področja uporabe direktiv 2002/24/ES, 2003/37/ES in 2007/46/ES².
- izmenjevala informacije z državami članicami.

S predlogom sekundarne zakonodaje prek komitološkega postopka bi se Komisiji omogočilo, da zahteva učinkovito uskladitev zainteresiranih strani za odpravo obstoječih ozkih grl in ovir.

Glavna razlika med možnostma B in B+ je sprejem direktive, ki državam članicam nalaga dolžnosti v zvezi z glavnimi prednostnimi območji, opredeljenimi v okviru možnosti B, ter zamenjava skupine na visoki ravni z Evropskim odborom za ITS, ki Komisiji pomaga v komitološkem postopku. Ob upoštevanju tako neposrednega vpliva (spodbujanje sprejemanja ITS) kot posrednega vpliva (podpiranje oblikovanja gospodarske, socialne in okoljske politike) **za najboljšo možnost velja možnost B+**, saj bo njen vpliv večji od vpliva drugih možnosti, zlasti kar zadeva sodelovanje in možnost hitrejšega sprejemanja sporazumov o posebnih vprašanjih, ki ovirajo uvajanje ITS po Evropi. Predvideni pozitivni vplivi na preobremenjenost na cestah, varnost v cestnem prometu in emisije bodo tako hitreje doseženi.

² ITS zajemajo tudi predpisi, ki se nanašajo na radijsko oziroma telekomunikacijsko terminalsko opremo (Direktiva R&TTE 1999/5/ES), elektromagnetno združljivost (Direktiva EMC 2004/108/ES), električno opremo (Direktiva LVD 2006/95/ES), skupni regulativni okvir za elektronska komunikacijska omrežja in storitve ([Direktiva 2002/21/ES](#)), odobritev elektronskih komunikacijskih omrežij in storitev ([Direktiva 2002/20/ES](#)) in dostop do in medsebojno povezavo elektronskih komunikacijskih omrežij in združljivosti z njimi povezanih zmogljivosti ([2002/19/ES](#)). Podobne določbe so potrebne za opremo in programsko opremo ITS, povezano s cestno infrastrukturo.

3 PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

• Povzetek predlaganih ukrepov

Predlagani akcijski načrt o ITS opredeljuje prednostna področja za pospeševanje usklajenega uvajanja aplikacij in storitev ITS po vsej Evropski uniji.

Predlagana direktiva določa okvir za izvajanje tega akcijskega načrta o ITS. Obveznosti, ki jih direktiva nalaga državam članicam, bo Komisija podprla s skupnimi specifikacijami, ki jih bo oblikovala v okviru komitološkega postopka in ki bodo usmerjene v zagotavljanje vseevropskega usklajenega uvajanja medobratovalnih ITS. To delo Komisija opravi ob pomoči Evropskega odbora za ITS. S tem je določen tudi okvir za izmenjavo informacij z državami članicami.

Brez posega v vlogo odbora Komisija ustanovi Svetovalno skupino za ITS, ki jo sestavljajo izvršilni organi na visoki ravni, ki predstavljajo zainteresirane strani z vseh pomembnih področij (ponudniki storitev ITS, združenja uporabnikov, prevozniki in upravljavci objektov, proizvodna industrija, socialni partnerji, strokovna združenja), in ki bo Komisiji svetovala o poslovnih in tehničnih vidikih uvajanja in uporabe ITS v Evropski uniji. Svetovalna skupina za ITS bo zbirala in združevala zaključke z obstoječih forumov, kot so forum e-varnost, ERTRAC itd.

• Pravna podlaga

Člen 71(1) Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti

• Načelo subsidiarnosti

Načelo subsidiarnosti se uporablja, če predlog ni v izključni pristojnosti Skupnosti.

Predlog spoštuje načelo subsidiarnosti, ker obravnava nadnacionalne vidike, ki jih države članice ne morejo v zadostni meri regulirati, npr. medobratovalnost naprav, kakor tudi vzpostavitev notranjega trga za storitve ITS. Prvič, ukrep v glavnem zadeva nadnacionalno uvajanje, da se oblikujejo evropske in/ali usklajene čezmejne storitve za prometne in potovalne informacije ter upravljanje prometa. Drugič, če Unija ne bo sprejela nadaljnjih ukrepov, bodo države članice nadaljevale z razvijanjem in izvajanjem individualnih rešitev, zaradi česar bi lahko prišlo do razdrobljenega tehnološkega spektra, ki bi lahko ogrozil bodoče usklajevanje in standardizacijo ali pripeljal do dolgotrajnih procesov na področju medobratovalnosti (kot kaže evropski elektronski cestninski sistem). Nadaljnje slabšanje položaja cestnega prometa (nesreče, preobremenjenost cest, čezmejna prekinjenost) bi bilo v nasprotju z zahtevami Pogodbe (zlasti čl. 70 „skupna prometna politika“ in čl. 154 „pospeševanje medsebojnega povezovanja in medobratovalnosti nacionalnih omrežij“). Tretjič, ukrep na ravni Skupnosti je potreben in bo prinesel vidne koristi z vidika vplivov (npr. skupnih pravil o odgovornosti, kakor tudi varnosti podatkov in zasebnosti) ali obsega (npr. prek zmanjševanja stroškov za aplikacije ITS na podlagi skupnih specifikacij in omogočanja ekonomije obsega). Cilj predlaganega ukrepa se lahko doseže samo na ravni Skupnosti in na podlagi pravnega akta Skupnosti.

• Načelo sorazmernosti

Predlog je skladen z načelom sorazmernosti iz naslednjih razlogov:

Posamezno sprejemanje vseh potrebnih podrobnih specifikacij s strani Sveta in Evropskega parlamenta ne bi bilo ne praktično ne časovno učinkovito. Udeležba Komisije je omejena na minimum, kolikor je to potrebno za doseganje ciljev predloga, in ne presega tistega, kar je potrebno za navedeni namen. V podporo državam članicam je delo Komisije ob pomoči Evropskega odbora ITS omejeno na opredeljevanje postopkov in specifikacij na dobro opredeljenih prednostnih področjih, ki zahtevajo nadnacionalni pristop. Z manjšimi prenesenimi pristojnostmi bi bilo ogroženo vseevropsko celovito in usklajeno uvajanje medobratovalnih ITS v cestnem prometu in njihovih vmesnikov do drugih vrst prevoza. Predlog je v skladu z načelom sorazmernosti.

Finančno in upravno breme tega predloga je omejeno na potne stroške v času sej odbora in svetovalne skupine.

- **Izbira instrumentov**

Predlagani instrument: direktiva.

Druga sredstva ne bi bila primerna iz naslednjih razlogov:

samoregulativni pristop, ki ga je do sedaj izvajal sektor, ne zadostuje in zahteva zavezujoče odločbe na evropski ravni.

Regulacija bi pomenila preveč predpisov, če se upošteva, da se številni zahtevani ukrepi za optimalne ravni uvajanja ITS lahko razlikujejo od države do države. Po drugi strani blagi ukrepi, vključno s priporočili in podporo usklajevanju, posredno ne bi prinesli splošne izboljšave pospešenega in usklajenega uvajanja ter uporabe inteligentnih prometnih sistemov, ki se uporabljajo v cestnem prometu, vključno z vmesniki do drugih vrst prevoza.

Uporabniki ter proizvajalci strojne in programske opreme zahtevajo določeno raven „varnosti“ v zvezi s storitvami, ki jih je treba zagotoviti, ter ustrezno opremo za njihovo izvajanje ali uporabo.

Zato to vprašanje zahteva določitev pravnega okvira na evropski ravni, pri čemer bo direktiva državam članicam omogočila, da prilagodijo vzpostavljeni in dogovorjeni okvir svojim posameznim potrebam.

Direktiva je najprimernejši instrument, saj obveznosti, naložene državam članicam, prepoznavajo različne ravni uporabe in uvajanja ITS, kar jim omogoča, da se osredotočijo na svoje prednostne naloge pri izvajanju, obenem pa ima Komisija pristojnosti in odgovornost, da skupaj z Evropskim odborom za ITS opredeli tehnične podrobnosti (t.j. postopke in specifikacije), ki podpirajo izvajanje direktive.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Povračilo potnih stroškov (4 seje Evropskega odbora za ITS in Svetovalne skupine na leto): 122 200,00 EUR

5. DODATNE INFORMACIJE

- **Evropski gospodarski prostor**

Predlagani akt se nanaša na zadevo EGP in ga je zato treba razširiti na Evropski gospodarski prostor.

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o določitvi okvira za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in vmesnike do drugih vrst prevoza

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 71(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije³,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora⁴,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij⁵,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Povečanje cestnega prometa, povezano z rastjo evropskega gospodarstva in zahtevami državljanov po mobilnosti, je osnovni vzrok čedalje večje preobremenjenosti cestne infrastrukture in porabe energije, kakor tudi okoljskih in družbenih problemov.
- (2) Na navedene velike izzive se ni mogoče odzvati zgolj s klasičnimi ukrepi, ki vključujejo predvsem širjenje obstoječe cestno prometne infrastrukture. Glavno vlogo pri iskanju ustreznih rešitev za Skupnost bodo imele inovacije.
- (3) Uporaba informacijskih in komunikacijskih tehnologij v sektorju cestnega prometa in njegovih vmesnikov do drugih vrst prevoza (ITS) bo v veliki meri prispevala k izboljšanju okoljske uspešnosti, učinkovitosti, vključno z energetske učinkovitostjo, varnosti cestnega prometa ter mobilnosti potnikov in tovora, obenem pa bo zagotovila delovanje notranjega trga in večjo raven konkurenčnosti in zaposlovanja.
- (4) Napredek pri uporabi informacijskih in komunikacijskih tehnologij pri drugih vrstah prevoza bi se zdaj moral odražati v dosežkih v sektorju cestnega prometa, zlasti glede zagotavljanja višjih ravni vključevanja na navedenem področju med cestnim prometom in drugimi vrstami prevoza.

³ UL C , , str. .

⁴ UL C , , str. .

⁵ UL C , , str. .

- (5) V nekaterih državah članicah se je nacionalna uporaba teh tehnologij že začela izvajati v sektorju cestnega prometa, vendar je takšno izvajanje še vedno razdrobljeno in neusklajeno in ne more zagotoviti geografske kontinuitete storitev ITS po vsej Skupnosti.
- (6) Za zagotovitev usklajenega in učinkovitega uvajanja ITS v celotni Skupnosti je treba uvesti skupne specifikacije. Najprej je treba dati prednost štirim glavnim področjem razvoja in uvajanja ITS.
- (7) Skupne specifikacije morajo med drugim upoštevati izkušnje in rezultate, ki so bili na tem področju že pridobljeni, in iz njih izhajati predvsem v okviru pobude e-varnost⁶, ki jo je aprila 2002 predstavila Komisija. Komisija je na podlagi navedene pobude ustanovila forum e-varnost, da bi pospešila in nadaljevala z izvajanjem priporočil glede podpore razvoju, uvajanju in uporabi sistemov e-varnosti.
- (8) ITS bi morali izhajati iz medobratovalnih sistemov, ki temeljijo na odprtih in javnih standardih, ki so na nediskriminatorni osnovi na voljo za vse izvajalce in uporabnike aplikacij in storitev.
- (9) Uvajanje in uporaba aplikacij in storitev ITS bo pomenila tudi obdelavo osebnih podatkov. Tovrstna obdelava bi se morala izvajati v skladu s pravili Skupnosti, ki so bila med drugim določena v Direktivi 95/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. oktobra 1995 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov⁷ in Direktivi 2002/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. julija 2002 o obdelavi osebnih podatkov in varstvu zasebnosti na področju elektronskih komunikacij⁸.
- (10) Uvajanje in uporaba aplikacij in storitev ITS ter predvsem prometnih in potovalnih informativnih storitev bosta pomenila obdelavo in uporabo cestnih, prometnih in potovalnih informacij, ki jih vsebujejo dokumenti, ki jih hranijo organi javnega sektorja držav članic. Takšna obdelava in uporaba se morata izvajati v skladu s pravili Skupnosti, kot je določeno v Direktivi 2003/98/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. novembra 2003 o ponovni uporabi informacij javnega sektorja.⁹
- (11) Direktiva 2007/46/ES¹⁰ vzpostavlja okvir za odobritev motornih vozil in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, medtem ko se Direktivi 2002/24/ES¹¹ in 2003/37/ES¹² nanašata na homologacijo dvo- in trikolesnih motornih vozil oziroma kmetijskih in gozdarskih traktorjev, njihovih priklopnikov in zamenljivih vlečenih strojev. Čeprav določbe iz teh direktiv zajemajo v vozilih nameščeno opremo, povezano z ITS, ne veljajo za zunanjo opremo ITS na cestni infrastrukturi in programske opremo, ki bi morala biti ustrezno zajeta v nacionalnih postopkih za homologacijo.

⁶ http://www.esafetysupport.org/download/European_Commission/048-esafety.pdf

⁷ UL L 281, 23.11.1995, str. 31.

⁸ UL L 201, 31.7.2002, str. 37.

⁹ UL L 345, 31.12.2003, str. 90

¹⁰ UL L 263, 9.10.2007, str. 1

¹¹ UL L 124, 9.5.2002, str. 1

¹² UL L 171, 9.7.2003, str. 1

- (12) Za aplikacije in storitve ITS, za katere se zahtevata natančna in zjamčena časovna razporeditev in pozicioniranje, je treba uporabiti satelitsko infrastrukturo ali kakršno koli tehnologijo, ki zagotavlja enakovredno raven natančnosti¹³.
- (13) Glavne zainteresirane strani, kot so ponudniki storitev ITS, združenja uporabnikov ITS, prevozniki in upravljavci objektov, predstavniki proizvodne industrije, socialni partnerji, strokovna združenja in lokalni organi, bi morali imeti možnost, da Komisiji svetujejo o komercialnih in tehničnih vidikih uvajanja ITS v Skupnosti.
- (14) Ukrepe, potrebne za izvajanje te direktive, je treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil¹⁴.
- (15) Komisija bi zlasti morala biti pooblaščenca za sprejemanje ukrepov, ki zadevajo spremembo Prilog in ukrepov, ki določajo podrobnejše specifikacije za razvoj, izvajanje in uporabo medobratovalnih ITS. Ker so ti ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebistvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem z novimi nebistvenimi določbami, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.
- (16) Za namen zagotovitve usklajenega pristopa bi morala Komisija zagotoviti usklajenost med dejavnostmi odbora, ustanovljenega na podlagi te direktive, in dejavnostmi odbora, ustanovljenega z Direktivo 2004/52/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov v Skupnosti¹⁵, odbora, ustanovljenega z Uredbo Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu¹⁶, in odbora, ustanovljenega z Direktivo 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila¹⁷.
- (17) Ker cilja te direktive, t.j. zagotovitve usklajenega uvajanja medobratovalnih ITS v vsej Skupnosti, države članice ne morejo izpolniti v zadostni meri in ker ta cilj zaradi obsega in učinkov lažje izpolni Skupnost, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. Skladno z načelom sorazmernosti, navedenim v tem členu, ta direktiva ne presega okvirov, ki so potrebni za doseganje navedenih ciljev –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Vsebina in področje uporabe

¹³ Glej Uredbo Sveta št. 1/2005 z dne 22. decembra 2004, UL L 3, 5.1.2005, str. 1 in Uredbo (ES) št. 683/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. julija 2008, UL L 196, 24.7.2008, str. 1.

¹⁴ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

¹⁵ UL L 166, 30.4.2004, str. 124.

¹⁶ UL L 370, 31.12.1985, str. 8.

¹⁷ UL L 263, 9.10.2007, str. 1.

Ta direktiva določa okvir za usklajeno uvajanje in uporabo inteligentnih prometnih sistemov v Skupnosti ter razvoj specifikacij, potrebnih za navedeni namen.

Uporablja se za inteligentne prometne sisteme na področju cestnega prometa in vmesnike do drugih vrst prevoza.

Člen 2

Opredelitve pojmov

Za namene te direktive veljajo naslednje opredelitve:

- (a) „inteligentni prometni sistemi (ITS)“ pomenijo sisteme, v katerih se uporabljajo informacijske in komunikacijske tehnologije in ki se uporabljajo za podporo cestnega prometa (vključno z infrastrukturo, vozili in uporabniki) in vmesnike do drugih vrst prevoza;
- (b) „medobratovalnost“ pomeni zmogljivost sistemov ter zmogljivost osnovnih poslovnih procesov za izmenjavo podatkov ter informacij in znanja;
- (c) „aplikacija ITS“ pomeni operativni instrument za uporabo ITS;
- (d) „storitev ITS“ pomeni uvajanje aplikacije ITS v dobro opredeljenem organizacijskem in delovnem okviru s ciljem prispevati k varnosti uporabnikov, učinkovitosti, udobju in/ali olajšati ali podpreti prevoze in potovanja;
- (e) „ponudnik storitve ITS“ pomeni vsakega ponudnika storitve ITS, bodisi javnega bodisi zasebnega;
- (f) „uporabnik ITS“ pomeni vsakega uporabnika aplikacij in storitev ITS, vključno s potniki, uporabniki in upravljavci cestno prometne infrastrukture, upravljavci vozniških parkov in služb za nujno pomoč;
- (g) „nomadska naprava“ pomeni del komunikacijske ali informacijske opreme, ki jo lahko voznik vgradi v vozilo za uporabo med vožnjo, npr. mobilni telefon, navigacijski sistem ali žepni osebni računalnik;
- (h) „platforma“ pomeni vseobsegajoče funkcionalno, tehnično in delovno okolje, ki omogoča uvajanje, izvajanje ali uporabo aplikacij in storitev ITS.

Člen 3

Uvajanje ITS

1. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe, da zagotovijo usklajeno uvajanje in uporabo medobratovalnih aplikacij in storitev ITS v Skupnosti.
2. Države članice zlasti:

- (a) zagotovijo, da so uporabnikom ITS ter ponudnikom storitev ITS na voljo zanesljivi in redno dopolnjevani ustrezni podatki o cestnem prometu;
 - (b) zagotovijo, da si lahko pristojni prometni informativni in nadzorni centri v različnih regijah in različnih državah članicah izmenjujejo cestno prometne in potovalne podatke ter druge ustrezne informacije;
 - (c) sprejmejo ustrezne ukrepe za vključitev sistemov ITS, ki omogočajo večjo varnost, v vozila in cestno infrastrukturo ter razvijejo varne vmesnike človek-stroj, zlasti pri nomadskih napravah;
 - (d) sprejmejo potrebne ukrepe za vključitev različnih aplikacij ITS, ki zajemajo izmenjavo informacij in komunikacijo med vozili in cestno infrastrukturo znotraj ene same platforme.
3. Za aplikacije in storitve ITS, za katere se zahtevata globalna, neprekinjena, natančna in zjamčena časovna razporeditev in pozicioniranje, je treba uporabiti satelitsko infrastrukturo ali kakršno koli tehnologijo, ki zagotavlja enakovredno raven natančnosti.
4. Pri sprejemanju ukrepov iz odstavkov 1 in 2 države članice upoštevajo načela iz Priloge I.

Člen 4

Specifikacije

1. Komisija opredeli specifikacije za uvajanje in uporabo ITS, zlasti na naslednjih prednostnih področjih:
- (a) optimalna uporaba cestnih, prometnih in potovalnih podatkov;
 - (b) kontinuiranost upravljanja prometa in tovora v okviru storitev ITS na evropskih prometnih koridorjih in v somestjih;
 - (c) varnost na cestah;
 - (d) vključevanje vozil v prometno infrastrukturo.
2. Specifikacije temeljijo na načelih, določenih v Prilogi I, in obsegajo najmanj osrednje elemente, določene v Prilogi II.
3. Navedeni ukrepi, ki so namenjeni spremembam nebistvenih določb te direktive s tem, da jo dopolnijo, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom z nadzorom iz člena 8(2).

Člen 5

Homologacija opreme in programske opreme ITS, povezane s cestno infrastrukturo

1. Kadar je to potrebno za učinkovitost, vključno z energetsko učinkovitostjo in varnost ali iz razlogov, povezanih z varstvom okolja, se oprema in programska oprema ITS,

ki ne sodita v področje uporabe direktiv 2002/24/ES, 2003/37/ES in 2007/46/ES, odobrita, preden se začneta uporabljati.

2. Države članice Komisiji sporočijo, kateri nacionalni organi so odgovorni za homologacijo opreme in programske opreme ITS, ki sodi na področje uporabe te direktive. Komisija te podatke posreduje drugim državam članicam.
3. Vse države članice priznajo homologacije, ki jih izdajo nacionalni organi drugih držav članic iz odstavka 2.

Člen 6

Pravila o zasebnosti, varnosti in ponovni uporabi podatkov

1. Države članice zagotovijo, da je obdelava osebnih podatkov, potrebnih za delovanje ITS, izvedena v skladu s pravili Skupnosti za zaščito svoboščin in temeljnih pravic posameznikov in zlasti z direktivama 95/46/ES in 2002/58/ES.
2. Države članice zlasti zagotovijo, da so podatki in zapisi ITS zaščiteni pred zlorabo, vključno z nepooblaščenim dostopom, spreminjanjem ali izgubo.
3. Uporablja se Direktiva 2003/98/ES¹⁸.

Člen 7

Postopek spreminjanja

Komisija lahko priloge spremeni, da bi prikazala izkušnje, pridobljene pri uporabi te direktive, poleg tega pa jih lahko dodatno prilagodi tehničnemu napredku.

Navedeni ukrepi, namenjeni spreminjanju nebistvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 8(2).

Člen 8

Odbor

1. Komisiji pomaga odbor, ki se imenuje *Evropski odbor za ITS (EIC)*, v nadaljnjem besedilu: odbor, ki ga sestavljajo predstavniki držav članic in mu predseduje predstavnik Komisije.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

¹⁸ UL L 345, 31.12.2003, str. 90.

Člen 9

Evropska svetovalna skupina za ITS

Komisija ustanovi Evropsko svetovalno skupino za ITS, ki ji svetuje o poslovnih in tehničnih vidikih uvajanja in uporabe ITS v Skupnosti. Skupino sestavljajo predstavniki na visoki ravni, ki predstavljajo ustrezne ponudnike storitev ITS, združenja uporabnikov, prevoznike in upravljavce objektov, proizvodno industrijo, socialne partnerje, strokovna združenja, lokalne organe in druge ustrezne forume.

Člen 10

Poročanje

1. Države članice Komisiji najpozneje *[šest mesecev po začetku veljavnosti te direktive]* predložijo podrobno poročilo o svojih nacionalnih dejavnostih in projektih v zvezi s prednostnimi področji, določenimi v členu 4(1), ki vključujejo vsaj informacije iz Priloge III.
2. Države članice Komisiji najpozneje *[dve leti po začetku veljavnosti te direktive]* predložijo svoje načrte za nacionalne ukrepe na področju ITS v naslednjih petih letih, ki vključujejo vsaj informacije iz Priloge III.
3. Države članice po tem vsako leto poročajo o napredku, doseženem pri izvajanju teh načrtov.
4. Komisija vsaki dve leti poroča Evropskemu parlamentu in Svetu.

Člen 11

Prenos

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo najpozneje *[24 mesecev po začetku veljavnosti te direktive]*. Komisiji nemudoma sporočijo besedilo navedenih predpisov in korelacijsko tabelo med navedenimi predpisi in to direktivo.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.
2. Države članice Komisiji sporočijo besedilo temeljnih predpisov nacionalnega prava, ki jih sprejmejo na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 12

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 13

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

*Za Svet
Predsednik*

PRILOGA I

NAČELA UVAJANJA ITS NA PODLAGI ČLENA 3

Izbor in uvajanje aplikacij in storitev ITS temelji na oceni potreb in upošteva naslednja načela:

- (a) **Učinkovitost** – zmožnost dati oprijemljiv prispevek k reševanju ključnih izzivov, ki vplivajo na cestni promet v Evropi (npr. zmanjšanje preobremenjenosti cest, zmanjšanje emisij, izboljšanje energetske učinkovitosti, ohranjanje višjih ravni varnosti in zanesljivosti);
- (b) **Stroškovna učinkovitost** – delež stroškov v odnosu do rezultatov pri izpolnjevanju ciljev;
- (c) **Geografska kontinuiteta** – zmožnost zagotoviti brezhibne storitve v Skupnosti, zlasti na vseevropskem prometnem omrežju;
- (d) **Medobratovalnost** – zmožnost sistemov, da izmenjujejo podatke in omogočijo izmenjavo informacij in znanja;
- (e) **Raven zrelosti** – raven razvoja.

PRILOGA II

OSREDNJI ELEMENTI SPECIFIKACIJ NA PODLAGI ČLENA 4

(1) Optimalna uporaba cestnih, prometnih in potovalnih podatkov

Specifikacije za optimalno uporabo cestnih, prometnih in potovalnih podatkov vključujejo:

- (a) opredelitev potrebne opreme, da bi bile prometne in potovalne informacije v realnem času natančne in razpoložljive uporabnikom ITS ne glede na nacionalne meje, zlasti:
 - razpoložljivost natančnih javnih cestnih in prometnih podatkov v realnem času, ki se uporabljajo za prometne in potovalne informacije v realnem času, namenjene ponudnikom storitev ITS
 - spodbujanje elektronske izmenjave med ustreznimi javnimi organi in zainteresiranimi stranmi ter ustreznimi ponudniki storitev ITS ne glede na nacionalne meje
 - pravočasno dopolnjevanje javnih cestnih in prometnih podatkov, ki jih ustrezni javni organi in zainteresirane strani uporabljajo za prometne in potovalne informacije v realnem času
 - pravočasno dopolnjevanje prometnih in potovalnih informacij v realnem času s strani ponudnikov storitev ITS
- (b) opredelitev potrebnih zahtev za zbiranje ustreznih cestnih in prometnih podatkov s strani javnih organov (vključno z npr. načrti o pretoku prometa, prometnimi predpisi in priporočenimi potmi, predvsem za težka tovorna vozila) in za njihovo posredovanje ponudnikom storitev ITS, zlasti:
 - razpoložljivost javnih cestnih in prometnih podatkov (vključno z npr. načrti o pretoku prometa, prometnimi predpisi in priporočenimi potmi), ki jih za ponudnike storitev ITS zbirajo ustrezni javni organi
 - spodbujanje elektronske izmenjave med ustreznimi javnimi organi in ponudniki storitev ITS
 - pravočasno dopolnjevanje javnih cestnih in prometnih podatkov (vključno z npr. načrti o pretoku prometa, prometnimi predpisi in priporočenimi potmi) s strani ustreznih javnih organov
 - pravočasno dopolnjevanje storitev in aplikacij ITS, v okviru katerih ponudniki storitev ITS uporabljajo te javne cestne in prometne podatke
- (c) opredelitev potrebnih zahtev za objavo cestnih in prometnih podatkov, ki se uporabljajo za digitalne zemljevide, ki so natančni in na voljo proizvajalcem digitalnih zemljevidov in ponudnikom storitev, zlasti:

- razpoložljivost javnih cestnih in prometnih podatkov, ki se uporabljajo za digitalne zemljevide, ki so na voljo proizvajalcem digitalnih zemljevidov in ponudnikom storitev
 - spodbujanje elektronske izmenjave med ustreznimi javnimi organi in zainteresiranimi stranmi ter zasebnimi proizvajalci in ponudniki digitalnih zemljevidov
 - pravočasno dopolnjevanje javnih cestnih in prometnih podatkov za digitalne zemljevide s strani ustreznih javnih organov in zainteresiranih strani
 - pravočasno dopolnjevanje digitalnih zemljevidov s strani proizvajalcev digitalnih zemljevidov in ponudnikov storitev
- (d) opredelitev minimalnih zahtev za brezplačno posredovanje „splošnih prometnih sporočil“ vsem uporabnikom cest, kakor tudi njihove minimalne vsebine, zlasti:
- uporaba standardiziranega seznama prometnih dogodkov, povezanih z varnostjo („splošna prometna sporočila“), ki jih je treba brezplačno sporočiti uporabnikom ITS
 - združljivost in vključevanje „splošnih prometnih sporočil“ v storitve ITS za namen prometnih in potovalnih informacij v realnem času.

(2) Kontinuiteta upravljanja prometa in tovora v okviru storitev ITS na evropskih prometnih koridorjih in v somestjih

Specifikacije o kontinuiteti in medobratovalnosti storitev upravljanja prometa in tovora na evropskih prometnih koridorjih in v somestjih vključujejo:

- (a) opredelitev minimalnih/potrebni zahtev za kontinuiteto storitev ITS za tovor in potnike na prometnih koridorjih in med različnimi vrstami prevoza, zlasti:
- omogočanje čezmejne elektronske izmenjave prometnih podatkov in informacij, njihove izmenjave med regijami ali med mestnimi in medmestnimi območji ter med ustreznimi prometnimi informativnimi/nadzornimi centri
 - uporabo standardiziranih pretokov informacij ali prometnih vmesnikov med ustreznimi prometnimi informacijskimi/nadzornimi centri
- (b) opredelitev potrebnih ukrepov za uporabo inovativnih tehnologij ITS (naprave za radiofrekvenčno identifikacijo (RFID) ali Galileo/Egnos) pri realizaciji aplikacij ITS (predvsem sledenje in izsleditev tovora na njegovi poti in med različnimi vrstami prevoza) za namen logistike tovarnega prometa (e-tovorni promet), zlasti:
- razpoložljivost ustreznih tehnologij ITS in njihova uporaba s strani razvijalcev aplikacij ITS

- vključevanje rezultatov lokalizacije (prek npr. RFID in/ali Galileo/EGNOS) v orodjih in centrih za upravljanje prometa
- (c) opredelitev potrebnih ukrepov za razvoj arhitekture ITS za mestno mobilnost, vključno z integriranim in večmodalnim pristopom k načrtovanju poti, povpraševanjem po prometu in upravljanjem prometa, zlasti:
 - razpoložljivost javnega prevoza, načrtovanje poti, povpraševanje po prometu, prometni podatki in podatki o parkiranju za mestne nadzorne centre
 - omogočanje izmenjave elektronskih podatkov med različnimi mestnimi nadzornimi centri za javni ali zasebni prevoz in med vsemi možnimi vrstami prevoza
 - vključevanje vseh ustreznih podatkov in informacij v eno samo arhitekturo

(3) Varnost in zanesljivost cest

Specifikacije za aplikacije ITS na področju varnosti in zanesljivosti cest vključujejo:

- (a) opredelitev potrebnih ukrepov za usklajeno uvedbo vseevropske storitve e-klic, vključno z:
 - razpoložljivostjo zahtevanih avtomobilskih podatkov ITS, ki jih je treba izmenjati
 - razpoložljivostjo potrebne opreme v (reševalnih) centrih cestne infrastrukture (dostopne točke do javnih služb), ki prejemajo podatke iz vozil
 - omogočanjem izmenjave elektronskih podatkov med vozili in (reševalnimi) centri cestne infrastrukture (dostopne točke do javnih služb)
- (b) opredelitev potrebnih ukrepov za zagotovitev varnosti uporabnikov cest ob upoštevanju njihovega vmesnika človek-stroj v vozilu in uporabe nomadskih naprav, kakor tudi zanesljivosti komunikacij v vozilu
- (c) opredelitev potrebnih ukrepov za zagotovitev varnosti in udobja ranljivih uporabnikov cest v zvezi z vsemi aplikacijami ITS
- (d) opredelitev potrebnih ukrepov za zagotovitev varnih parkirišč za tovornjake in komercialna vozila ter sisteme za parkiranje in rezervacijo, ki temeljijo na ITS, zlasti:
 - razpoložljivost zadostnega števila parkirišč
 - razpoložljivost informacij uporabnikom o parkiranju ob cesti

- olajšanje izmenjave elektronskih podatkov med parkirišči ob cestah, centri in vozili
- vključevanje ustreznih tehnologij ITS v vozila in na parkirišča zaradi dopolnitve informacij o prostih parkirnih mestih za namene rezervacij

(4) Vključitev vozila v prometno infrastrukturo

Specifikacije za ITS za vključitev vozila v prometno infrastrukturo vključujejo:

- (a) opredelitev potrebnih ukrepov za vključitev različnih aplikacij ITS na odprto platformo v vozilu, ki temelji zlasti na:
 - identifikaciji funkcionalnih zahtev obstoječih ali načrtovanih aplikacij ITS
 - opredelitvi arhitekture odprtega sistema, ki zagotavlja medobratovalnost/medsebojno povezavo sistemov in zmogljivosti infrastrukture
 - vključevanju prihodnjih novih ali dopolnjenih aplikacij ITS na način „prikluči in uporabi“ v odprto platformo v vozilu
 - uporabi procesa standardizacije za sprejem arhitekture ter odprtih specifikacij v vozilu
- (b) opredelitev potrebnih ukrepov za nadaljnji napredek razvoja in izvajanja sistemov sodelovanja (infrastruktura vozila), zlasti:
 - omogočanje izmenjave podatkov in informacij med dvema voziloma, vozilom in infrastrukturo, dvema infrastrukturama
 - razpoložljivost ustreznih podatkov ali informacij za izmenjavo, ki so namenjeni vsem zadevnim stranem (vozilom ali cestni infrastrukturi)
 - uporaba standardiziranega formata sporočil za to izmenjavo podatkov med vozilom in infrastrukturo
 - opredelitev komunikacijske infrastrukture za vsako vrsto izmenjave (med dvema voziloma, vozilom in infrastrukturo, dvema infrastrukturama)
 - uporaba procesov standardizacije za sprejem ustreznih arhitektur

PRILOGA III

SMERNICE ZA VSEBINO POROČIL O NACIONALNIH UKREPIH IZ ČLENA 10

- (1) Poročila v zvezi s prednostnimi področji iz člena 4(1), ki jih države članice posredujejo v skladu s členom 10, so pripravljena na nacionalni ravni. Vendar jih je mogoče razširiti na regionalno in/ali izbrano lokalno raven, če je primerno.
- (2) Poročilo, ki ga je treba posredovati v skladu s členom 10(1), vključuje vsaj naslednje informacije:
 - (a) trenutno nacionalno strategijo v zvezi z ITS
 - (b) njene cilje in osnovno utemeljitev teh ciljev
 - (c) kratek opis stanja uvajanja ITS in okvirnih pogojev
 - (d) prednostna področja trenutnih ukrepov in sorodnih ukrepov
 - (e) navedbo, kako ta strategija in ukrepi podpirajo usklajeno in medobratovalno uvajanje aplikacij ITS ter kontinuiteto storitev v Skupnosti (glej člen 4(1)).
- (3) Poročilo, ki ga je treba posredovati v skladu s členom 10(2), vključuje vsaj naslednje informacije:
 - (a) nacionalna strategija v zvezi z ITS, vključno z njenimi cilji
 - (b) podroben opis stanja uvajanja ITS in okvirnih pogojev
 - (c) načrtovana prednostna področja ukrepov, vključno z navedbo, kako ta obravnavajo prednostna področja iz člena 4(1)
 - (d) podrobnosti o izvajanju trenutnih in načrtovanih ukrepov v zvezi z
 - instrumenti
 - sredstvi
 - posvetovanjem in aktivnimi zainteresiranimi stranmi
 - ključnimi točkami
 - spremljanjem

(COD)

OCENA FINANČNIH POSLEDIC ZAKONODAJNEGA PREDLOGA

1. NASLOV PREDLOGA: DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA O DOLOČITVI OKVIRA ZA UVAJANJE INTELIGENTNIH PROMETNIH SISTEMOV V CESTNEM PROMETU IN VMESNIKE DO DRUGIH VRST PREVOZA

2. OKVIR ABM/ABB

Naslov 6: Energetika in promet

3. PRORAČUNSKÉ VRSTICE

3.1. Proračunske vrstice (vrstice za poslovanje in z njimi povezane vrstice za tehnično in upravno pomoč (nekdanje vrstice B..A) z navedbo imena postavke:

3.2. Trajanje ukrepa in finančnega vpliva:

3.3. Značilnosti proračuna:

Proračun ska vrstica	Vrsta odhodkov		Novo	Prispevek Efte	Prispevki držav prosilk	Razdelek v finančni perspektivi

4. POVZETEK SREDSTEV

4.1. Finančna sredstva

4.1.1. Povzetek odobritev za prevzem obveznosti (OPO) in odobritev plačil (OP)

v mio EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Vrsta odhodkov	Oddelek		2010	2011	2012	2013	2014	2015 in pozne je	Skupaj
----------------	---------	--	------	------	------	------	------	---------------------------	--------

Odhodki iz poslovanja¹⁹

Odobritve za prevzem obveznosti (OPO)	8.1.	a							
Odobritve plačil (OP)		b							

Upravni odhodki, ki jih referenčni znesek krije²⁰

Tehnična in upravna pomoč (NS)	8.2.4.	c							
--------------------------------	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

REFERENČNI ZNESEK SKUPAJ

Odobritve za prevzem obveznosti		a+c							
Odobritve plačil		b+c							

Upravni odhodki, ki jih referenčni znesek ne krije²¹

Človeški viri in z njimi povezani odhodki (NS)	8.2.5.	d	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,606
Upravni stroški, ki jih referenčni znesek ne krije, razen stroškov za človeške vire in z njimi povezanih stroškov (NS)	8.2.6.	e	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,732

Predvideni stroški financiranja ukrepa skupaj

OPO, vključno s stroški za človeške vire, SKUPAJ		a+c +d +e	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338
OP, vključno s stroški za človeške vire, SKUPAJ		b+c +d +e	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338

¹⁹ Odhodki, ki ne spadajo v poglavje xx 01 zadevnega naslova xx.

²⁰ Odhodki iz člena xx 01 04 naslova xx.

²¹ Odhodki iz poglavja xx 01, razen odhodkov iz člena xx 01 04 ali xx 01 05.

Podrobnosti o sofinanciranju

Če so države članice ali drugi organi (treba jih je navesti) vključeni v sofinanciranje, se v spodnjo razpredelnico vpiše predvidena raven tega sofinanciranja (lahko se dodajo vrstice, če ukrep sofinancirajo različni organi):

v mio EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Organ, ki sofinancira ukrep		2010	2011	2012	2013	2014	2015 in pozneje	Skupaj
.....	f							
OP, vključno s sofinanciranjem, SKUPAJ	a+c+d+e+f	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338

4.1.2. Skladnost s finančnim načrtovanjem

- ☐ Predlog je skladen s sedanjim finančnim načrtovanjem.
- ☐ Predlog bo zahteval ponovno načrtovanje ustreznega razdelka v finančni perspektivi.
- ☐ Predlog lahko zahteva uporabo določb Medinstitucionalnega sporazuma²² (t.j. instrumenta prilagodljivosti ali spremembe finančne perspektive).

4.1.3. Finančni vpliv na prihodke

- ☐ Predlog nima finančnih posledic za prihodke.
- ☐ Predlog ima finančni vpliv – učinek na prihodke je naslednji:

v mio EUR (na eno decimalno mesto natančno)

Proračunska vrstica	Prihodki	Pred ukrepom [Leto n-1]	Stanje po ukrepu					
			2010	2011	2012	2013	2014	2015
	a) Prihodki, izraženi absolutno							
	b) Sprememba v prihodkih	Δ						

²²

Glej točki 19 in 24 Medinstitucionalnega sporazuma.

4.2. EPDČ za človeške vire (vključno z uradniki, začasnim in zunanjim osebjem) – glej podrobnosti v točki 8.2.1.

Letne potrebe	2010	2011	2012	2013	2014	2015 in poznej e
Število potrebnih človeških virov SKUPAJ	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83

5. ZNAČILNOSTI IN CILJI

5.1. Potreba, ki jo je treba kratkoročno ali dolgoročno kriti

5.2. Dodana vrednost zaradi vključitve Skupnosti, skladnost predloga z drugimi finančnimi instrumenti in možne sinergije

5.3. Cilji in pričakovani rezultati predloga ter z njimi povezani kazalniki v okviru ABM

5.4. Metoda izvedbe (okvirno)

☒ ***Centralizirano upravljanje***

☒ neposredno Komisija

☐ posredno s prenosom na:

☐ izvajalske agencije

☐ organe, ki so jih ustanovile Skupnosti, kakor je navedeno v čl. 185 finančne uredbe

☐ nacionalne javne organe/organe, ki opravljajo javne storitve

☐ ***Deljeno ali decentralizirano upravljanje***

☐ z državami članicami

☐ s tretjimi državami

☐ ***Skupno upravljanje z mednarodnimi organizacijami (treba jih je navesti)***

Opombe:

6. NADZOR IN VREDNOTENJE

6.1. Sistem nadzora

6.2. Vrednotenje

6.2.1. Predhodno ocenjevanje

6.2.2. Ukrepi, sprejeti po vmesnem/naknadnem ocenjevanju (na podlagi podobnih preteklih izkušenj)

6.2.3. Oblika in pogostnost prihodnjega vrednotenja

7. UKREPI PROTI GOLJUFIJAM

Se ne uporablja

8. PODROBNOSTI O SREDSTVIH

8.1. Cilji predloga z vidika stroškov financiranja²³

odobritve za prevzem obveznosti v mio EUR (na tri decimalna mesta natančno)

(Navedba ciljev, ukrepov in realizacij)	Vrsta realizacije	Povprečni stroški	2010		2011		2012		2013		2014		2015 in pozneje		SKUPAJ	
			število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj
OPERATIVNI CILJ št. 1... ²⁴																
Ukrep 1.....:																
- Realizacija 1																
- Realizacija 2																
Ukrep 2.....:																
- Realizacija 1																
Seštevek cilj 1																
OPERATIVNI CILJ št. 2 ¹ ...																
Ukrep																

²³ V vednost: Proračun v višini 300 mio EUR za cestne projekte na področju ITS je bil programiran v okviru večletnega programa vseevropskega prometnega omrežja za obdobje 2007–2013.

²⁴ Kakor je opisano v oddelku 5.3.

1.....:																
- Realizacija 1																
Seštevek cilj 2																
OPERATIVNI CILJ št. n ¹																
Seštevek cilj n																
STROŠKI SKUPAJ																

8.2. Upravni odhodki

8.2.1. Človeški viri – število in vrsta delovnih mest

Vrsta delovnega mesta		Osebj, potrebno za upravljanje ukrepa – obstoječi in/ali dodatni človeški viri (število delovnih mest/EPDČ)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Uradniki ali začasno osebje ²⁵ (XX 01 01)	A*/AD	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
	B*, C*/AST	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33
Osebj, financirano ²⁶ iz člena XX 01 02							
Drugo osebje ²⁷ , financirano iz člena XX 01 04/05							
SKUPAJ		0,83	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83

8.2.2. Opis nalog, ki izhajajo iz ukrepa

8.2.3. Človeški viri – viri delovnih mest (po sistemizaciji)

- ☐ Delovna mesta, trenutno dodeljena za upravljanje programa, ki se nadomesti ali podaljša
- ☐ Delovna mesta, ki so bila predhodno dodeljena pri izvajanju LSP/PPP za leto n
- ☐ Delovna mesta, potrebna v naslednjem postopku LSP/PPP
- X Delovna mesta, ki bodo zapolnjena s prerezporeditvijo obstoječih človeških virov znotraj službe (notranja prerezporeditev)
- ☐ Delovna mesta, potrebna za leto n, ki niso predvidena pri izvajanju LSP/PPP za zadevno leto

²⁵ Teh stroškov referenčni znesek NE krije.

²⁶ Teh stroškov referenčni znesek NE krije.

²⁷ Te stroške referenčni znesek krije.

8.2.4. *Drugi upravni odhodki, ki jih referenčni znesek krije (XX 01 04/05 – Odhodki za upravno poslovanje)*

v mio EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Proračunska vrstica (številka in ime postavke)	2010	2011	2012	2013	2014	2015 in pozne je	SKUPAJ
1 Tehnična in upravna pomoč (vključno s povezanimi stroški za osebje)							
Izvajalske agencije ²⁸							
Druga tehnična in upravna pomoč							
- notranja							
- zunanja							
Tehnična in upravna pomoč SKUPAJ							

8.2.5. *Stroški financiranja človeških virov in z njimi povezani stroški, ki jih referenčni znesek ne krije*

v mio EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Vrsta človeških virov	2010	2011	2012	2013	2014	2015 in pozneje
Uradniki in začasno osebje (XX 01 01)	0.101	0.101	0.101	0.101	0.101	0.101
Osebje, financirano iz člena XX 01 02 (pomožno osebje, napoteni nacionalni izvedenci, pogodbeno osebje itd.) (navesti proračunsko vrstico)						
Stroški za človeške vire in z njimi povezani stroški (ki jih referenčni znesek NE krije) SKUPAJ	0.101	0.101	0.101	0.101	0.101	0.101

Izračun– *Uradniki in začasni uslužbenci*

²⁸

S sklicevanjem na posebni zakonodajni finančni izkaz za zadevno(-e) izvajalsko(-e) agencijo(-e).

Izračun – *Osebj, financirano iz člena XX 01 02*

8.2.6. *Drugi upravni odhodki, ki jih referenčni znesek ne krije*

v mio EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 in pozne je	SKUPAJ
XX 01 02 11 01 – Misije							
XX 01 02 11 02 – Sestanki in konference	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,312
XX 01 02 11 03 – Odbori ²⁹	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,420
XX 01 02 11 04 – Študije in konzultacije							
XX 01 02 11 05 – Informacijski sistemi							
2 Drugi odhodki za poslovanje skupaj (XX 01 02 11)							
3 Drugi odhodki upravne narave (opredeliti, vključno s sklicem na proračunsko vrstico)							
Upravni odhodki, razen stroškov za človeške vire in z njimi povezanih stroškov (ki NISO vključeni v referenčni znesek), SKUPAJ	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,732

Izračun – *Drugi upravni odhodki, ki jih referenčni znesek ne krije*

²⁹

Komitološki odbor za ITS

Potrebe po človeških in upravnih virih se krijejo iz sredstev, ki se lahko pristojnemu GD odobrijo v okviru postopka letne dodelitve sredstev glede na proračunske omejitve