

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2016/209

ze dne 12. února 2016

o žádosti o normalizaci týkající se inteligentních dopravních systémů (ITS) v městských oblastech podané evropským normalizačním organizacím na podporu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy*(oznámeno pod číslem C(2016) 808)***(Pouze anglické, francouzské a německé znění je závazné)****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1025/2012 ze dne 25. října 2012 o evropské normalizaci, změně směrnic Rady 89/686/EHS a 93/15/EHS a směrnic Evropského parlamentu a Rady 94/9/ES, 94/25/ES, 95/16/ES, 97/23/ES, 98/34/ES, 2004/22/ES, 2007/23/ES, 2009/23/ES a 2009/105/ES, a kterým se ruší rozhodnutí Rady 87/95/EHS a rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1673/2006/ES ⁽¹⁾, a zejména na čl. 10 odst. 1 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V souladu s článkem 8 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ⁽²⁾ může Komise požádat evropské normalizační organizace, aby vypracovaly normy nezbytné k zajištění interoperability, kompatibility a návaznosti pro zavádění a provozní využití ITS. Působnost těchto norem pro konkrétní prioritní oblasti a prioritní akce na poli inteligentních dopravních systémů je uvedena v člancích 2 a 3 a v čl. 4 odst. 1, jakož i v příloze I směrnice 2010/40/EU. Příloha I rovněž zdůrazňuje potřebu městských a meziměstských rozhraní pro výměnu údajů, interoperabilitu a kompatibilitu městské dimenze v rámci zastřešující evropské architektury ITS.
- (2) Rámec pro provádění specifikací, které již byly přijaty podle článku 6 směrnice 2010/40/EU ⁽³⁾, představuje zejména transevropská dopravní síť (TEN-T). Nicméně směrnice 2010/40/EU uznává potřebu rozhraní mezi městskými a meziměstskými oblastmi umožňující interoperabilitu a návaznost služeb napříč sítěmi a přes hranice. Městské oblasti jsou určeny jako volitelné „prioritní zóny“ pro provádění specifikací pro poskytování služeb informací o dopravním provozu v reálném čase v celé Unii. První a poslední kilometry cest, které cestující podnikají, se obvykle nacházejí v městských oblastech, a jsou proto zásadně důležité pro poskytování multimodálních informačních služeb týkajících se cestování, které přispívají k bezproblémové mobilitě.
- (3) V rámci obecných cílů ITS stanovených směrnicí 2010/40/EU má městská dimenze své vlastní potřeby stanovené v akčním plánu pro zavádění ITS (2008) ⁽⁴⁾ a akčním plánu pro městskou mobilitu (2009) ⁽⁵⁾. V roce 2010 Evropská komise vytvořila expertní skupinu pro městské ITS ⁽⁶⁾, v níž byli zastoupeni představitelé místních orgánů a jejich hlavních partnerů z oblasti výzkumu, průmyslu, dopravních orgánů a provozovatelů, normalizačních subjektů atd. Tato expertní skupina pro městské ITS vypracovala pokyny pro zavádění klíčových aplikací městských ITS (konkrétně pro multimodální informace, inteligentní prodej jízdenek, řízení provozu a městskou logistiku), shromáždila řadu osvědčených postupů a zvažovala potřebu další normalizace v oblasti městských ITS.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 316, 14.11.2012, s. 12.

⁽²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy (Úř. věst. L 207, 6.8.2010, s. 1).

⁽³⁾ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 305/2013 (Úř. věst. L 91, 3.4.2013, s. 1), (EU) č. 885/2013 (Úř. věst. L 247, 18.9.2013, s. 1), (EU) č. 886/2013 (Úř. věst. L 247, 18.9.2013, s. 6) a (EU) 2015/962 (Úř. věst. L 157, 23.6.2015, s. 21).

⁽⁴⁾ KOM(2008) 886 v konečném znění.

⁽⁵⁾ KOM(2009) 490 v konečném znění.

⁽⁶⁾ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2520>

- (4) Komise v balíčku městské mobility ⁽¹⁾, který přijala v prosinci 2013, zopakovala, že je třeba zvýšit efektivitu a bezpečnost městské mobility, a oznámila plánovaná opatření a doporučení pro členské státy v řadě oblastí, včetně městské logistiky, řízení přístupu do měst a poplatků za užívání silničních komunikací, koordinovaného zavádění inteligentních dopravních systémů ve městech a bezpečnosti silničního provozu ve městech.
- (5) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/2/ES ⁽²⁾ požaduje, aby veřejné orgány zveřejňovaly zeměpisné informace o dopravní síti. Tento digitální graf sítě může být vylepšen k použití jako společný systém pro odkazování na polohu pro spolehlivé služby ITS. Toto zlepšení by mělo zohlednit stávající normy, zejména soubor zeměpisných dat (GDF) ⁽³⁾.
- (6) Komise ve svém sdělení „Prevence závislosti na poskytovateli: budování otevřených systémů informačních a komunikačních technologií prostřednictvím lepšího využití standardů při zadávání veřejných zakázek“ ⁽⁴⁾ a doprovodném dokumentu útvarů Komise „Příručka pro pořizování informačních a komunikačních technologií založených na standardech, prvky osvědčených postupů“ ⁽⁵⁾ poukazuje na prospěch využití standardů a otevřených specifikací pro zamezení závislosti na poskytovateli technologických řešení a pro podporu nákladově efektivních řešení.
- (7) Záměr požádat o evropské normy a produkty evropské normalizace na podporu směrnice 2010/40/EU je uveden v bodech 2.4.10 ⁽⁶⁾ a 3.3.8 ⁽⁷⁾ dvou po sobě následujících ročních pracovních programů Unie pro oblast evropské normalizace.
- (8) Komise stanovila pokyny pro vyřizování žádostí o normalizaci ⁽⁸⁾ a evropské normalizační organizace souhlasily s tím, že při vyřizování žádostí o normalizaci budou tyto pokyny uplatňovat.
- (9) Byly provedeny konzultace s evropskými normalizačními organizacemi, evropskými organizacemi zúčastněných stran, které jsou zapojeny do normalizace a které čerpají finanční prostředky Unie, a Evropským výborem pro ITS, zřízeným podle článku 15 směrnice 2010/40/EU.
- (10) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle článku 22 nařízení (EU) č. 1025/2012,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Požadované normalizační činnosti

Evropský výbor pro normalizaci (CEN), Evropský výbor pro normalizaci v elektrotechnice (Cenelec) a Evropský ústav pro telekomunikační normy (ETSI) (dále jen „evropské normalizační organizace“) se žádají, aby vypracovaly návrhy nových evropských norem a produktů evropské normalizace na podporu provádění článku 8 směrnice 2010/40/EU pro multimodální informace, řízení provozu a městskou logistiku v oblasti městských ITS. Požadované evropské normy a produkty evropské normalizace jsou uvedeny v tabulkách 1, 2, 3 a 4 přílohy II a musí splňovat požadavky stanovené v příloze I.

⁽¹⁾ http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/ump_en.htm

⁽²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/2/ES ze dne 14. března 2007 o zřízení Infrastruktury pro prostorové informace v Evropském společenství (INSPIRE) (Úř. věst. L 108, 25.4.2007, s. 1).

⁽³⁾ ISO (14825:2004), jež zejména popisuje silniční infrastrukturu pro potřeby ITS a do níž je začleněn souhrnný společný systém pro odkazování na polohu.

⁽⁴⁾ COM(2013) 455 final.

⁽⁵⁾ SWD (2013) 224 final.

⁽⁶⁾ COM(2013) 561 final.

⁽⁷⁾ COM(2014) 500 final.

⁽⁸⁾ SWD(2015) 205 final ze dne 27. října 2015, Vademecum on European standardisation in support of Union legislation and policies PART III Guidelines for the execution of standardisation requests.

Článek 2

Stanovení pracovního programu

Evropské normalizační organizace připraví společný pracovní program uvádějící všechny požadované produkty, odpovědné technické orgány a harmonogram práce dodržující lhůty stanovené v příloze II. Evropské normalizační organizace předloží tento pracovní plán Komisi do 31. července 2016 a umožní Komisi přístup k celkovému plánu projektu.

Evropské normalizační organizace mohou rozhodnout o tom, kolik evropských norem a produktů evropské normalizace je třeba ke splnění požadavku uvedeného v článku 1.

Článek 3

Dohoda o pracovním programu

Evropské normalizační organizace se ve svém pracovním programu řídí případnými prioritami pro provedení požadavku uvedeného v článku 1, jež určí Komise.

Evropské normalizační organizace informují Komisi o jakýchkoli změnách pracovního programu.

Do pracovního programu mohou být přidány nové předměty pro evropské normy nebo produkty evropské normalizace, pokud požadavky na tyto předměty obsahuje příloha I a tyto předměty souvisejí s prioritními oblastmi a prioritními akcemi zmíněnými v člácích 2 a 3 a v příloze I směrnice 2010/40/EU a pokud Komise byla konzultována a s takovým přidáním vyjádřila souhlas poté, co informovala výbor zřízený podle článku 22 nařízení (EU) č. 1025/2012.

Článek 4

Podávání zpráv

Evropské normalizační organizace každoročně informují Komisi o plnění požadavku uvedeného v článku 1. Tyto organizace předloží Komisi první společnou výroční zprávu do 30. března 2017.

Evropské normalizační organizace poskytnou Komisi první společnou závěrečnou zprávu do 30. června 2019. Závěrečná zpráva musí obsahovat kritéria pro měření výsledků, pokud jde o normalizaci v oblasti multimodálních informací, řízení provozu a městské logistiky a úroveň zapojení zúčastněných stran během normalizační práce požadované článkem 1.

Článek 5

Platnost

Pokud žádost uvedenou v článku 1 nepřijme do jednoho měsíce od jejího obdržení žádná z evropských normalizačních organizací, nesmí uvedená žádost představovat základ pro vypracovávání evropských norem a produktů evropské normalizace.

Článek 6

Požadavky na interoperabilitu

Požadované evropské normy a produkty evropské normalizace musí být vypracovány tak, aby v souladu s požadavky aktů v přenesené pravomoci přijatých Komisí podle směrnice 2010/40/EU, zejména specifikací pro poskytování služeb informací o dopravním provozu v reálném čase v celé Unii přijatých dne 18. prosince 2014 ⁽¹⁾ a specifikací pro poskytování multimodálních informačních služeb týkajících se cestování v celé Unii ⁽²⁾, a splňovaly je.

⁽¹⁾ C(2014) 9672 final

⁽²⁾ Práce pokračuje. Specifikace jsou plánovány na konec roku 2015/počátek roku 2016.

*Článek 7***Určení**

Toto rozhodnutí je určeno Evropskému výboru pro normalizaci, Evropskému výboru pro normalizaci v elektrotechnice a Evropskému ústavu pro telekomunikační normy.

V Bruselu dne 12. února 2016.

Za Komisi
Elżbieta BIEŃKOWSKA
členka Komise

PŘÍLOHA I

POŽADAVKY NA EVROPSKÉ NORMY A PRODUKTY EVROPSKÉ NORMALIZACE

1. OBECNÉ POŽADAVKY

1.1. **Obecné požadavky na stanovení pracovního programu**

Expertní skupina pro městské ITS ⁽¹⁾ doporučila lépe začlenit městskou dimenzi do evropských normalizačních činností a soustředit normalizační snahy na konkrétní témata s cílem zajistit vytvoření nezbytných rozhraní mezi městskými a meziměstskými oblastmi.

Expertní skupina také doporučila zapojení místních orgánů a odborníků se zvláštními znalostmi v oblasti měst do normalizačního procesu ITS.

Proto se pracovní program, který má být vytvořen na základě této žádosti, vypracuje s přihlédnutím k následujícím hlediskům:

Zaměření na tři oblasti městských ITS, a to: multimodální informační služby, řízení dopravy, včetně regulace přístupu, a městské logistiky, včetně řízení parkování. Aby byla umožněna propojitelnost ITS (a zabráněno izolovanosti a blokačním důsledkům), musí evropské normalizační organizace ukázat, jak jsou tři výše uvedené oblasti propojeny v rámci architektury městských ITS, a přizpůsobit jejich vztahy a rozhraní jiným souvisejícím aplikacím ITS (které nejsou přímo předmětem této žádosti).

Zohlednění potřeby zabývat se různými potřebami uživatelů (*počínaje spotřebiteli a konče provozovateli a poskytovateli*), různými prostředími (včetně rozhraní mezi městskými a meziměstskými oblastmi) a rozličnými typy vozidel nebo druhů dopravy či službami mobility (včetně služeb pro osoby se sníženou pohyblivostí souvisejícími se třemi výše uvedenými oblastmi). Za tímto účelem se evropské normalizační organizace vyzývají, aby byly ve styku s příslušnými subjekty, které zastupují městskou mobilitu a mají zájem o městské ITS, jako jsou skupiny a organizace pro koordinaci normalizace, místní normalizační rámce, odborníci a platformy zúčastněných stran, sdružení měst a regionů, sdružení uživatelů, dopravci a zástupci poskytovatelů služeb. Mohou vyzvat takové zúčastněné strany, aby se podílely na jejich činnostech a přispěly k jejich produktům. Musí ukázat, jak mají být vhodní odborníci (na městskou problematiku) a zúčastněné strany zapojeni během celého procesu (plánování, vytváření norem, zavádění). Mělo by být při tom přihlédnuto k odlišným místním podmínkám a politikám. Zejména, pokud je to možné, by při plnění této žádosti mohly být naplánovány testy s dobrovolnou účastí pilotních měst.

Přijetí nezbytných organizačních opatření na podporu účinné spolupráce a dobré koordinace napříč iniciativami a pracovními skupinami souvisejícími s normalizací ITS.

1.2. **Obecné požadavky na požadované produkty**1.2.1. *Soulad s předpisy*

Požadované evropské normy a produkty evropské normalizace by měly být vypracovány tak, aby byly v souladu se:

- zásadami uvedenými v příloze II směrnice 2010/40/EU,
- zásadami právní úpravy ochrany osobních údajů (směrnici Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ⁽²⁾ a návrhem nařízení Evropského parlamentu a Rady o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováváním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů ⁽³⁾),
- zásadami přístupnosti elektronických technologií a dostupnosti webových stránek (sdělení „Směrem k dostupné informační společnosti“ ⁽⁴⁾)

⁽¹⁾ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2520>

⁽²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů (Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31).

⁽³⁾ COM(2012) 11 final – 2012/0011.

⁽⁴⁾ KOM(2008) 804 v konečném znění.

1.2.2. Harmonizace

Expertní skupina pro městské ITS zdůraznila, že standardizační úsilí by mělo odstranit existující mezery a aktualizovat a doplnit stávající normy.

Proto by požadované evropské normy a produkty evropské normalizace měly co nejvíce opětovně využít, harmonizovat nebo propojit následující normy, specifikace a projekty: projekty CIVITAS ⁽¹⁾, poradní skupinu CAPITAL CIVITAS ITS ⁽²⁾, projekt POSSE ⁽³⁾ (Promoting Open Specifications and Standards in Europe), projekt OPTICITIES ⁽⁴⁾, projekt FREILOT, koordinační skupinu iniciativy inteligentní města a obce, žádost o normalizaci M/453 týkající se spolupracujících systémů ⁽⁵⁾, platformu C-ITS, strategickou a technickou skupinu DATEX II ⁽⁶⁾, program UTMC (Urban Traffic Management Control) ⁽⁷⁾, sdružení OCA (Open Traffic Systems City Association) ⁽⁸⁾ a rozhraní OCIT (Open Communication Interface for Road Traffic Control Systems) ⁽⁹⁾, projekt FRAME ⁽¹⁰⁾, projekt Co-Cities ⁽¹¹⁾, projekt EDITS (European Digital Traffic Infrastructure Network for Intelligent Transport Systems) ⁽¹²⁾, projekt EBSF (European Bus System of the Future) ⁽¹³⁾, Data Catalog Vocabulary (DCAT) ⁽¹⁴⁾, prostorová „normalizovaná“ data a zeměpisnou normalizaci a stávající vnitrostátní normy ⁽¹⁵⁾.

V této souvislosti by požadované evropské normy a produkty evropské normalizace měly zohlednit opětovné použití, harmonizaci nebo rozhraní se stávajícími modely referenčních údajů, společnými datové slovníky a požadavky na strukturu metadat s cílem podpořit interoperabilitu, konzistentnost a návaznost služeb.

1.2.3. Proveditelnost

Expertní skupina pro městské ITS navrhla hledat způsoby, jak podpořit pružnější a méně omezující produkt normalizace vedle norem, aby mohlo být lépe zohledněno rychle se vyvíjející technologické prostředí.

Proto by požadované evropské normy a produkty evropské normalizace měly odpovídat potřebám různých uživatelů, rozmanitosti měst a měly by být snadno proveditelné.

To by pokud možno mělo zahrnovat tyto aspekty:

- (1) starší systémy a stávající protokoly, nákladově efektivní migrační cesty, podnikatelské modely a pokyny pro zadavatele zakázek;
- (2) zvláštní potřeby spotřebitelů, podniků a provozovatelů, včetně malých a středních podniků;
- (3) proveditelné a volně dostupné návody, seznamy kódů, datové soubory, nástroje a procesy, které usnadní operativní provedení a zkoušky shody;
- (4) dostupnost dat, přístup k nim, jejich kvalitu, spolehlivost a přesnost.

2. POŽADAVKY NA ZVÝŠENÍ KOMPATIBILITY A KONZISTENTNOSTI SE STÁVAJÍCÍMI NORMAMI A TECHNICKÝMI SPECIFIKACEMI

Musí být ověřena konzistentnost stávajících evropských, mezinárodních či jiných obecně používaných norem (tj. s přihlédnutím nejen k práci CEN, Cenelec a ETSI, ale také DATEX II, UTMC, OTC, ISO, IEC, ITU atd.), musí být posouzeny potenciální mezery a navržena kompatibilní nebo otevřená řešení, a to buď s úmyslem zajistit harmonizaci a zlepšení stávajících norem, nebo vypracování nových interoperabilních norem a dalších specifikací, bude-li to vhodné. Při vypracování nových norem a specifikací se musí vycházet ze stávajících norem a specifikací a musí být stanoveny požadavky na architekturu nebo propojitelnost.

⁽¹⁾ <http://www.civitas.eu/display-all-projects>

⁽²⁾ <http://www.civitas.eu/>

⁽³⁾ www.posse-openits.eu

⁽⁴⁾ <http://www.opticities.com/>

⁽⁵⁾ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/ict/files/standardisation_mandate_en.pdf

⁽⁶⁾ www.datex2.eu

⁽⁷⁾ <http://www.utmc.eu/>

⁽⁸⁾ www.oca-ev.info

⁽⁹⁾ www.ocit.org/

⁽¹⁰⁾ <http://www.frame-online.net/>

⁽¹¹⁾ www.co-cities.eu

⁽¹²⁾ www.cei.int

⁽¹³⁾ <http://www.ebsf.eu/>

⁽¹⁴⁾ <http://www.w3.org/TR/vocab-dcat/>

⁽¹⁵⁾ Např. „Intermodalverkehrsgraph graphenintegrationsplattform (GIP)“

<http://www.fsv.at/shop/produktdetail.aspx?IDProdukt=837823b7-8697-45e8-9dc6-063924066176>

V oblasti veřejné dopravy, zejména pokud jde o multimodální informace a inteligentní prodej jízdenek, se taková potřeba konzistentnosti bude týkat širokého souboru norem a technických specifikací, zejména: Transmodel ⁽¹⁾, IFOPT ⁽²⁾, SIRI ⁽³⁾, NETEX ⁽⁴⁾, IOPTA ⁽⁵⁾, ISO ⁽⁶⁾.

V oblasti alternativních paliv a infrastruktury pro vozidla by všechny nové normy a specifikace měl být kompatibilní a komplementární s ETSI TS 101 556-3 ⁽⁷⁾.

Je také třeba zvážit a případně dále rozvíjet přírůbkovost obecných norem, pokud jde o městské prostředí. To se týká zejména normy DATEX II ⁽⁸⁾, umožňující výměnu údajů, které souvisejí s dopravou a jsou popsány na základě specifických profilů. Zdá se, že je to předpoklad pro zavedení interoperability a návaznosti služeb mezi městskými a meziměstskými prostředními či sítěmi. Tento úkol lze nejlépe splnit zajištěním úzké spolupráce se strategickou skupinou a technickou skupinou DATEX II.

Práce prováděná v rámci tohoto mandátu bude muset zohlednit budoucí zavádění spolupracujících systémů v městských oblastech. Bude souviset s předchozím úsilím o normalizaci v oblasti komunikace mezi vozidly navzájem a mezi vozidlem a infrastrukturou, které bylo vyvíjeno v rámci žádosti o normalizaci M/453, společně spravované CEN a ETSI, a s výsledkem pokračující práce odborníků platformy C-ITS, vytvořené Komisí v listopadu 2014 (zejména pracovních skupin pro normalizaci a obchodní případy) ⁽⁹⁾.

3. SPECIFICKÉ POŽADAVKY NA POŽADOVANÉ PRODUKTY

3.1. Definování škály relevantních případů použití zahrnutých do architektury městských ITS a podpora provádění norem a dalších specifikací

Aby bylo možno vyvinout pragmatický přístup, musí být činnosti v rámci této žádosti založeny na případech použití na vysoké úrovni a týkat se multimodálních informačních služeb, řízení dopravy, včetně regulace přístupu, a městské logistiky, včetně řízení parkování. Při definování nebo výběru těchto případů použití budou muset být vyváženě zohledněny potřeby uživatelů, trendy městské mobility, technologický vývoj, finanční udržitelnost a priority politiky (např. bezpečnost silničního provozu). Vysvětleno musí být rovněž stanovení priorit u těchto případů použití a jejich možné vzájemné závislosti, jakož i pracovní program.

Případy použití budou začleněny do architektury městských ITS (*logická struktura a spojení mezi normami a specifikacemi a jejich zúčastněnými stranami*), která pokrývá celý informační řetězec pro každou z výše uvedených tří oblastí a zapadá do celkové evropské architektury ITS. Proto by taková architektura městských ITS měla být konzistentní s modelem e-FRAME ⁽¹⁰⁾.

⁽¹⁾ Transmodel, evropský referenční datový model pro veřejnou dopravu, EN 12896:2006 (Transmodel 5.1) a EN 12896:2014 (Transmodel V6: část 1 až 3).

⁽²⁾ IFOPT (EN 28701), evropská norma, která stanovuje datový model pro identifikaci statických objektů ve veřejné dopravě (například zastávkových bodů, zastávkových prostorů, stanic, navigačních tras pro chodce, vchodů atd.), v současné době začleněna do EN 12896:2014.

⁽³⁾ SIRI (FprEN 15531-1 až 3 a CEN/TS 15531-4 a 5), evropská norma, která stanovuje rozhraní služby pro informace v reálném čase vztahující se k provozu veřejné dopravy.

⁽⁴⁾ NeTEX je založen na modelu Transmodel 5.1 a je rozšířen o další koncepty z norem IFOPT a SIRI a je rozdělen na tři části: Část 1 – Dopravní síť, Část 2 – Jízdní řády a část 3 – Jízdné:

— CEN/TS 16614-1; Síť a výměna jízdních řádů – Část 1: Topologie sítě (NeTeX)

— CEN/TS 16614-2; Výměna informací o síti a jízdních řádech – Část 2: Informace o jízdních řádech (NeTeX)

— WI 00278330 (prCEN/TS 16614-3); Výměna informací o síti a jízdních řádech – Část 3: Informace o jízdním (NeTeX).

⁽⁵⁾ IOPTA (Interoperable Public Transport Applications), EN 15320 ve spojení s EN 1545 o systémech identifikačních karet – aplikace pro povrchovou dopravu.

⁽⁶⁾ EN ISO 24014-1:2007, Veřejná doprava – Interoperabilní systém managementu jízdného – Část 1: Architektura

— CEN ISO/TR, 24014-2:2013 Veřejná doprava – Interoperabilní systém managementu jízdného – Část 2: Obchodní praxe (ISO/TR 24014-2: 2013)

— ISO/IEC 14443 Bezkontaktní karty s integrovanými obvody – Karty s vazbou na blízko, části 1–4

— ISO/IEC 18092 Komunikace v blízkém poli.

⁽⁷⁾ ETSI TS 101 556-3 V1.1.1 (2014-10); Intelligent Transport Systems (ITS); Infrastructure to Vehicle Communications; Část 1: „Electric Vehicle Charging Spot Notification Specification“; a Část 3: „Communications system for the planning and reservation of EV energy supply using wireless networks“.

⁽⁸⁾ CEN/TS 16157 Části 1–6: Inteligentní dopravní systémy – Specifikace DATEX II pro výměnu dat pro řízení dopravy a informace o dopravním provozu.

⁽⁹⁾ http://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/c-its-deployment-platform_en.htm

⁽¹⁰⁾ <http://www.frame-online.net/?q=e-frame-project.html>

Tento holistický a systémový přehled podpoří spolupráci zúčastněných stran, jakož i vypracovávání nebo rozvoj či zlepšování norem a dalších specifikací, kterou jsou vzájemně slučitelné a vzájemně se doplňují, a tím umožní propojitelnost ITS.

Produkt týkající se strategie zavádění musí uvádět, jak podporovat snadné zavádění takových norem a dalších specifikací prostřednictvím zavádění multimodálních informačních služeb, opatření týkajících se řízení dopravy a operací městské logistiky. Pro tento účel budou mít zásadní význam poznatky získané na základě případů použití, zapojení zúčastněných stran a vydání realistických prováděcích pokynů.

3.2. Zaměření na multimodální informační služby, které přispívají k bezproblémové mobilitě

K hlavním aktuálním problémům patří roztržitost informačních služeb týkajících se dopravního provozu a cestování a nedostatek interoperabilních multimodálních informačních a plánovacích služeb s širokým celoevropským pokrytím, které by zahrnovaly první a poslední kilometr cesty ve spojení s „dálkovou etapou“ cesty z A do B. Rozsah dostupných údajů o službách mobility musí být rozšířen a musí být přístupný v normalizované podobě, aby bylo možné jejich začlenění do inovativních dopravních a cestovních informačních služeb. Pouze komplexní multimodální informační služby umožní, aby měl uživatel úplnou škálu výběru cest a možností tras, a tím přispějí k optimálnímu rozhodování o mobilitě, podpoří udržitelnější dopravní chování, zefektivní celý dopravní systém a učiní jej přístupnějším pro všechny uživatele.

Musí být zajištěny (tj. v případě nutnosti vyvinuty) kompatibilní datové formáty, otevřená a zdokumentovaná rozhraní a protokoly pro přenos relevantních dat a jejich začlenění do multimodálních datových souborů a (stávajících) multimodálních informačních a plánovacích služeb (včetně integrovaného prodeje jízdenek). Je nezbytné, aby stávající a nové normy a další specifikace umožňovaly, v případě nutnosti s doplňkovými rozhraními a protokoly, účinnou integraci nebo propojení různých aspektů nebo bloků multimodálních informačních a plánovacích služeb.

3.3. Zaměření na řízení dopravy, včetně regulace přístupu

Systémy řízení dopravy se neustále vyvíjejí. Zatímco v minulosti byly většinou zaměřeny na vztahy mezi řídicími ústřednami, nyní mají tendenci k větší spolupráci mezi systémy (včetně terénních přístrojů), sítěmi a subjekty. Z tohoto důvodu musí být vypracovány vhodné normy, rozhraní a/nebo protokoly, které podpoří kooperativní řešení řízení a správy v různých zeměpisných měřítkách nebo napříč různými administrativními hranicemi města (např. počínaje řešeními zklidňujícími dopravu v malých čtvrtích a správou dopravních dopadů v příměstských oblastech a konče účinným začleněním městských uzlů do meziměstských koridorů).

Existují různé způsoby, jak spravovat silniční síť a řešit přetížení dopravy a její narušení (např. v důsledku plánovaných nebo neplánovaných akcí, nehod, záplav, požárů atd.) na základě účinného a inovativního řízení dopravy. Například několik měst zavedlo různé druhy přesměrování dopravy, opatření k hierarchizaci dopravy a regulaci přístupu, včetně řízení křižovatek, se zaměřením na všechna vozidla nebo jejich podsoubor (např. objížďky, přednostní pruhy, zelené vlny, poplatky za užívání silnic nebo mýtné, nízkoemisní zóny, zóny se sníženou rychlostí, pěší zóny atd.). Bohužel tato opatření nejsou nutně spravována holisticky a koordinovaně a často nejsou správně zohledněna v systémech informací o dopravním provozu pro uživatele (např. navigačních zařízeních). Proto na jedné straně vytvoření konzistentních specifikací, kompatibilních norem a praktických rozhraní podporujících interoperabilitu nezbytnou pro aktuální informace o dopravním provozu a na straně druhé optimalizace různých opatření k řízení a hierarchizaci dopravy, vhodně doplněná normalizovanými technologickými řešeními pro identifikaci vozidla (tj. pokud jde o kategorizaci vozidla, emisní třídu, povahu mimořádné události, faktor zatížení), by přispěly k celkové účinnosti informací o dopravním provozu a řízení provozu v městských oblastech, včetně řízení regulace přístupu a jeho prosazování.

Musí být zajištěny (tj. v případě nutnosti vyvinuty) kompatibilní datové formáty, otevřená a zdokumentovaná rozhraní a protokoly pro přenos relevantních údajů, a to bez ohledu na jejich zdroj (např. senzory, „floating car data“ – údaje získávané ze zařízení umístěných v automobilech pohybujících se v reálném provozu, řídicí dopravní ústředny) a jejich začlenění do stávajících a budoucích systémů informací o dopravním provozu a opatření řízení dopravy pro různé silniční sítě, včetně propojení mezi městskými a meziměstskými oblastmi.

3.4. Zaměření na městskou logistiku, včetně řízení parkování

Vychází se z toho, že v městském prostředí hledání parkovacích míst a distribuce zboží v městském prostředí zhoršuje přetížení dopravy. Proto by poskytování informací o dostupnosti parkovacích možností v reálném čase a zajišťování snadných možností rezervace mohly přispět ke zmírnění tohoto problému. Pro potřeby konkrétních odvětví logistiky a nákladní vozidla nebo náklady (např. alternativní paliva, chlazené zboží, zpětnou logistiku nebo odpad, nebezpečné zboží) by měly být navrženy diferencované přístupy.

Musí být zajištěny (tj. v případě nutnosti vyvinuty) kompatibilní datové formáty, otevřená a zdokumentovaná rozhraní a protokoly pro přenos relevantních údajů, a to bez ohledu na jejich zdroj, a jejich začlenění do stávajících a budoucích systémů informací o dopravním provozu a opatření řízení dopravy pro různé silniční sítě, včetně propojení mezi městskými a meziměstskými oblastmi.

4. POŽADAVKY TÝKAJÍCÍ SE POZDĚJŠÍCH PŘEZKUMŮ POŽADOVANÝCH PRODUKTŮ

Po přijetí požadovaných evropských norem a produktů evropské normalizace přezkoumají evropské normalizační organizace seznam syntaxí a související mapování v těchto produktech alespoň jednou za dva roky s cílem zajistit, aby odrážely nejnovější technologický vývoj a zahrnovaly nejlepší syntaxe. Zvláštní pozornost je třeba věnovat přízpusobením starších systémů nebo migraci z nich a zajištění zpětné kompatibility implementací.

PŘÍLOHA II

EVROPSKÉ NORMY A PRODUKTY EVROPSKÉ NORMALIZACE A LHŮTY PRO PŘIJETÍ

1. PŘÍPADY POUŽITÍ, ARCHITEKTURA MĚSTSKÝCH ITS A PROVÁDĚNÍ

Tabulka 1

Požadované nové evropské normy a produkty evropské normalizace pro případy použití, architekturu městských ITS a provádění

Referenční informace	Lhůta pro přijetí ⁽¹⁾
Produkt evropské normalizace pro případy použití ve třech oblastech této žádosti se zdůrazněním jejich možného vzájemného působení	12 měsíců po oznámení tohoto rozhodnutí evropským normalizačním organizacím
Produkt evropské normalizace pro architekturu městských ITS integrující tři oblasti této žádosti a zdůrazňující propojení nebo rozhraní s ostatními aplikacemi ITS, jakož i kompatibilitu nebo konzistentnost se stávajícími normami, technickými specifikacemi a datovými modely	12 měsíců po oznámení tohoto rozhodnutí evropským normalizačním organizacím
Produkt evropské normalizace týkající se strategie zavádění, včetně praktických pokynů pro provádění evropských norem odpovídajících této žádosti	39 měsíců po oznámení tohoto rozhodnutí evropským normalizačním organizacím

⁽¹⁾ Přijetí odkazuje na okamžik, kdy příslušná evropská normalizační organizace zpřístupní normu svým členům nebo veřejnosti.

2. MULTIMODÁLNÍ INFORMAČNÍ SLUŽBY, KTERÉ PŘÍSPÍVAJÍ K BEZPROBLÉMOVÉ MOBILITĚ

Tabulka 2

Požadované nové evropské normy a produkty evropské normalizace pro multimodální informační služby

Referenční informace	Lhůta pro přijetí
Evropské normy pro: — Nové služby mobility, jako jsou spolujízda (car sharing), zvýšení obsazenosti automobilů (carpooling), veřejné služby sdílení jízdních kol, Park & Ride, Bike & Ride atd. — Infrastrukturu pro alternativní paliva, včetně informací o umístění a dostupnosti stanic, modelů zpoplatnění a kapacity ve stanicích, (integrovaných) platebních schémata atd.	39 měsíců po oznámení tohoto rozhodnutí evropským normalizačním organizacím
Produkt evropské normalizace týkající se referenčního datového modelu, společného datového slovníku a struktury metadat pro multimodální informační služby	39 měsíců po oznámení tohoto rozhodnutí evropským normalizačním organizacím

3. ŘÍZENÍ DOPRAVY, VČETNĚ REGULACE PŘÍSTUPU

Tabulka 3

Požadované nové evropské normy a produkty evropské normalizace pro řízení dopravy, včetně regulace přístupu

Referenční informace	Lhůta pro přijetí
<p>Evropské normy pro:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Soubor opatření týkajících se řízení dopravy (vztahující se na nezbytnou infrastrukturu/statická data o silniční síti, dynamická data o stavu silnic, data o dopravním provozu nebo data o řízení dopravního provozu, data o počasí). — Soubor opatření k přesměrování dopravy, hierarchizaci dopravy a regulaci přístupu, včetně řízení křižovatek (doplňeny daty pro identifikaci vozidel). Měly by být zohledněny zejména různé typy modelů výběru silničních poplatků zřízené v různých městech, jakož i podmínky sdíleného využívání vyhrazených jízdních pruhů různými typy vozidel (např. nákladními vozidly, vozidly veřejné dopravy a vozidly záchranné služby). 	39 měsíců po oznámení tohoto rozhodnutí evropským normalizačním organizacím
<p>Evropské normy nebo produkty evropské normalizace týkající se referenčního datového modelu, společného datového slovníku a struktury metadat pro řízení dopravy, včetně regulace přístupu</p>	39 měsíců po oznámení tohoto rozhodnutí evropským normalizačním organizacím

4. MĚSTSKÁ LOGISTIKA, VČETNĚ ŘÍZENÍ PARKOVÁNÍ

Tabulka 4

Požadované nové evropské normy a produkty evropské normalizace pro městskou logistiku, včetně řízení parkování

Referenční informace	Lhůta pro přijetí
<p>Evropské normy pro:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Inteligentní parkování lehkých vozidel, užitkových vozidel a nákladních vozidel. Měla by být zvážena možnost rozšíření stávajících technických specifikací nebo profilů týkajících se parkování⁽¹⁾ nebo jejich přizpůsobení potřebám městských oblastí. — Informační a rezervační služby týkající se nakládacích prostorů pro specifická nákladní vozidla a logistické sektory. Navržené normy a specifikace se budou muset zabývat jak infrastrukturou, tak vozidly (případně včetně identifikace vozidla a/nebo nákladu). Kromě toho by mělo být zkoumáno použití vozidel na alternativní paliva v městské logistice a možnosti jejich nabíjení (např. během nakládky/vykládky v konkrétních nakládacích prostorech). 	39 měsíců po oznámení tohoto rozhodnutí evropským normalizačním organizacím
<p>Produkt evropské normalizace týkající se referenčního datového modelu, společného datového slovníku a struktury metadat pro městskou logistiku, včetně řízení parkování</p>	39 měsíců po oznámení tohoto rozhodnutí evropským normalizačním organizacím

⁽¹⁾ Specifikace DATEX II pro výměnu dat řízení dopravy a informace o dopravním provozu – CEN/TS 16157 Část 6 – Rozšíření týkající se parkování.