

Brusel 16. prosince 2021
(OR. en)

15114/21

**Interinstitucionální spis:
2021/0419(COD)**

**TRANS 761
TELECOM 465
IND 390
CODEC 1671
DATAPROTECT 295
DIGIT 190**

NÁVRH

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	15. prosince 2021
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2021) 813 final
Předmět:	Návrh SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterou se mění směrnice 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2021) 813 final.

Příloha: COM(2021) 813 final



EVROPSKÁ
KOMISE

Ve Štrasburku dne 14.12.2021
COM(2021) 813 final

2021/0419 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kterou se mění směrnice 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních
systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy**

(Text s významem pro EHP)

{SEC(2021) 436 final} - {SWD(2021) 474 final} - {SWD(2021) 475 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

Tento návrh se týká přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění 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 dopravy¹.

• Odůvodnění a cíle návrhu

Mobilita a doprava mají pro evropské občany a pro evropské hospodářství jako celek zásadní význam. Volný pohyb osob a zboží přes vnitřní hranice Evropské unie (EU) je základní svobodou EU a jejího jednotného trhu. Evropská komise přijala v prosinci 2020 sdělení o strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu (dále jen „strategie“)², které navrhuje zásadní transformaci evropského dopravního systému za účelem dosažení cíle udržitelné, inteligentní a odolné mobility. Nezbytnou hybnou silou této transformace je digitalizace. Díky digitalizaci bude celý dopravní systém fungovat plynule a účinněji. Dále se také zvýší úroveň bezpečnosti, ochrany, spolehlivosti a pohodlí.

Strategie označuje zavádění inteligentních dopravních systémů (ITS) za klíčové opatření při budování propojeného a automatizovaného systému multimodální mobility. Tento systém kombinuje nové koncepty, jako je mobilita jako služba a kooperativní, propojená a automatizovaná mobilita. V rámci kooperativní, propojené a automatizované mobility se řidič stává uživatelem sdíleného vozového parku plně začleněného do multimodálního dopravního systému, jenž plynule funguje díky multimodálním digitálním službám v oblasti mobility, například aplikacím mobility jako služby.

Strategie je jasná: má-li být doprava skutečně udržitelnější, musíme zajistit efektivní a plynule navazující multimodalitu s využitím nejúčinnějšího druhu dopravy pro každý úsek cesty. Kromě toho je potřeba zvýšit účinnost jednotlivých druhů dopravy; pokud jde o silniční dopravu, znamená to, že řešení založená na sdílení ve stále větší míře poskytují schůdnou alternativu k vlastnictví soukromých vozidel. To rovněž podporuje zavádění vozidel s nulovými emisemi, neboť uživatelé sdílených služeb mobility budou mít k dispozici celý vozový park. Mírní se tak obavy ohledně dojezdu nebo pořizovacích nákladů, zejména pokud se může vozový park automaticky dobíjet. Jinými slovy, nově vznikající služby ITS mohou urychlit zavádění vozidel s nulovými emisemi a rovněž podpořit jejich účinnější využití.

K udržitelnější dopravě přispěje také plynulejší silniční doprava (s tím, že vozové parky s nulovými emisemi by neměly vést k dopravním zácpám s nulovými emisemi). V ideálním případě fungují sdílená vozidla s nulovými emisemi, jak pro cestující, tak pro nákladní dopravu, jako sběrné služby ke stávajícím a ještě účinnějším druhům dopravy a zajišťují plynule navazující a inkluzivnější cestování. Kongesce stojí hospodářství EU více než 1 % HDP ročně³ z důvodu časové ztráty občanů a pracovníků, ale také nespolehlivé a neefektivní logistiky, která má zajišťovat materiálové toky v hospodářství. Snížením počtu mimořádných událostí a zlepšením řízení dopravy mohou ITS pomoci snížit kongesci a významně přispět k ekonomické efektivitě a konkurenceschopnosti hospodářství EU. Zavádění ITS má potenciál výrazně zlepšit bezpečnost silničního provozu a účinnost dopravy a pohodlí tím, že

¹ Úř. věst. L 207, 6.8.2010, s. 1.

² COM(2020) 789 final.

³ <https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC69961/congestion%20report%20final.pdf>

uživatelům dopravy pomůže přijímat správná rozhodnutí a přizpůsobovat se dopravní situaci. ITS rovněž umožňují lépe využívat stávající infrastrukturu, rozšířit možnosti multimodality a zlepšit řízení dopravy.

Ve sdělení o evropské strategii pro data⁴, které Komise přijala v únoru 2020, se uvádí, že data podložené inovace budou pro veřejnost velkým přínosem, neboť přispějí k Zelené dohodě pro Evropu⁵ a pomohou připravit Evropu na digitální věk⁶.

Směrnice 2010/40/EU (dále jen „směrnice o ITS“) byla koncipována jako rámec pro urychlení a koordinaci zavádění a využívání ITS v silniční dopravě a rozhraní s jinými druhy dopravy.

Ve strategii bylo oznámeno, že směrnice o ITS bude brzy revidována, včetně některých jejích nařízení v přenesené pravomoci. Strategie rovněž zdůraznila záměr Komise podpořit v roce 2021 vytvoření koordinačního mechanismu pro vnitrostátní přístupové body vytvořené podle směrnice o ITS.

Komise provedla hodnocení *ex post* směrnice o ITS⁷ a dospěla k závěru, že směrnice má pozitivní dopad na zavádění ITS v celé EU. Hodnocení rovněž obsahuje závěr, že směrnice zůstává důležitým nástrojem pro řešení: i) nedostatečné koordinace při zavádění ITS v celé EU a ii) pomalého, rizikového a nákladově neefektivního zavádění ITS. V hodnocení se dále konstatuje, že využívání ITS roste, ale i přes zlepšení je zavádění ITS stále často geograficky omezené. Nadále existuje jasná potřeba přijmout další opatření v oblasti interoperability, spolupráce a sdílení dat s cílem umožnit plynule navazující a nepřetržité služby ITS v celé EU.

V říjnu 2019 Komise rovněž podala zprávu Evropskému parlamentu a Radě o provádění směrnice o ITS. Tato zpráva upozorňovala na: i) potřebu dále zlepšovat koordinaci v souvislosti s přístupností dat; ii) potřebu zohlednit vznik nových témat a výzev v oblasti ITS a iii) potřebu zlepšit dostupnost klíčových druhů dat v celé silniční dopravní síti (tj. zpřístupněním těchto druhů dat v digitálním strojově čitelném formátu).

Tento návrh proto řeší následující problémy: i) nedostatečnou interoperabilitou a nedostatečnou návazností aplikací, systémů a služeb; ii) nedostatkem shody a účinné spolupráce mezi zúčastněnými stranami a iii) nevyřešenými otázkami, které se týkají dostupnosti a sdílení dat podporujících služby ITS. Dosahuje toho zejména rozšířením stávající oblasti působnosti směrnice tak, aby obsáhla nové a nově vznikající výzvy, a tím, že umožňuje, aby základní služby ITS byly v celé EU povinné. Zavádění služeb ITS bude podpořeno dostupností dat nezbytných k poskytování spolehlivých informací, čímž se zajistí, že v odvětví silniční dopravy budou moci být využity přínosy digitalizace. Výše uvedené problémy budou řešeny také dalšími pravidly s cílem zlepšit sladění se stávajícími postupy a normami.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Tento návrh je součástí balíčku legislativních iniciativ, jejichž cílem je přispět k dekarbonizaci, digitalizaci a větší odolnosti dopravní infrastruktury. Kromě revize směrnice o

⁴ COM(2020) 66 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

⁶ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age_cs

⁷ SWD(2019) 368 final.

ITS zahrnuje tento balíček revizi nařízení o TEN-T⁸ a balíčku opatření v oblasti městské mobility⁹, které obsahují ustanovení týkající se zavádění služeb ITS. Například revize nařízení TEN-T se zabývá prostředky ke zjišťování událostí souvisejících s bezpečností silničního provozu a podle tohoto návrhu umožňuje poskytovat účastníkům silničního provozu informace o dopravním provozu související s bezpečností silničního provozu.

Tento návrh je v souladu s návrhem nového nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, který Komise předložila dne 14. července 2021¹⁰ a kterým by byla zrušena směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva¹¹. Data o dobíjecích bodech a výdejních stojanech, která jsou k dispozici podle tohoto nařízení, musí být zpřístupněna prostřednictvím vnitrostátních přístupových bodů zřízených podle směrnice o ITS.

Tento návrh je rovněž v souladu a sladěn s ostatními právními rámci v oblasti dopravy, například s nařízením o elektronických informacích o nákladní dopravě (eFTI)¹² a dalšími právními předpisy týkajícími se různých druhů dopravy, zejména pokud jde o vymezení oblasti působnosti v příloze I této směrnice a přidanou hodnotu rozvoje multimodálních digitálních služeb v oblasti mobility.

Pokud jde o bezpečnost silničního provozu, strategie potvrdila cíl, kterým je přiblížit do roku 2050 počet obětí u všech druhů dopravy v EU nule. Pokud jde o silniční dopravu, existuje v oblasti působnosti směrnice o ITS několik opatření, která k tomuto ambicióznímu cíli přispívají. Je zde například systém eCall, který má po dopravní nehodě urychlit reakci na mimořádnou událost a snížit tak počet úmrtí a vážných zranění. Kooperativní ITS umožňují vozidlům, dopravní infrastruktuře a dalším účastníkům silničního provozu komunikovat a koordinovat své činnosti. Kooperativní ITS mají významný potenciál ke snížení počtu a závažnosti nehod. Informační služby týkající se událostí souvisejících s bezpečností nebo bezpečného a chráněného parkování nákladních vozidel přispívají k bezpečnosti účastníků silničního provozu. Povinná dostupnost klíčových dat ve strojově čitelném formátu zlepší fungování služeb zajišťujících bezpečnost, jako je inteligentní regulace rychlosti, a povinné služby informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností zlepší bezpečnost dopravního provozu.

Tento návrh je v souladu s pravidly upravujícími práva a povinnosti cestujících, například pravidly stanovenými v článku 10 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/782¹³.

Kromě toho v současnosti probíhá přezkum nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/962¹⁴ o poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé EU¹⁵. Očekává se, že uvedená nadcházející revize určí druhy klíčových dat a zavede určité nové druhy klíčových dat související s dopravními předpisy: i) omezení

⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

⁹ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/urban-mobility_en
¹⁰ COM(2021) 559 final.

¹¹ Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1.

¹² Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 33.

¹³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/782 ze dne 29. dubna 2021 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (Úř. věst. L 172, 17.5.2021, s. 1).

¹⁴ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/962 ze dne 18. prosince 2014, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé EU (Úř. věst. L 157, 23.6.2015, s. 21).

¹⁵ Očekává se, že k přijetí aktu v přenesené pravomoci dojde v prvním čtvrtletí roku 2022.

hmotnosti/délky/šířky/výšky; ii) jednosměrné ulice a iii) hranice omezení, zákazů nebo povinností s platností pro danou zónu, aktuální přístupový status a podmínky pro provoz v regulovaných dopravních zónách. Tento návrh je v souladu s očekávanými změnami aktu v přenesené pravomoci. Navíc vzhledem k významu těchto tří bodů s dodatečnými daty bude po přijetí nového aktu v přenesené pravomoci vhodné zvážit jejich zařazení na seznam druhů dat, jejichž dostupnost a poskytování mají být povinné.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Evropská strategie pro data obsahuje vizi o vytvoření interoperabilních datových prostorů společných pro celou EU ve strategických hospodářských odvětvích a oblastech veřejného zájmu. Mezi tyto datové prostory patří i společný evropský datový prostor pro mobilitu. Směrnice o ITS je důležitou součástí společného evropského datového prostoru pro mobilitu, neboť zajišťuje dostupnost a přístupnost dat o multimodálním dopravním provozu a cestování ve vnitrostátních přístupových bodech.

Tato data poskytují konkrétní podporu pro pokročilé asistenční systémy pro řidiče, například nové systémy vozidel podle nařízení (EU) 2019/2144 o obecné bezpečnosti¹⁶.

Návrh byl uveden do souladu s dalšími právními rámci EU, například s obecným nařízením o ochraně osobních údajů (EU) 2016/679¹⁷, směrnicí 2002/58/ES o soukromí a elektronických komunikacích¹⁸ a nařízením (EU) 2019/2144 o obecné bezpečnosti¹⁹. Opatření stanovená v tomto návrhu musí případně náležitě zohlednit připravovaný akt o umělé inteligenci²⁰.

Tato směrnice podporuje politiky výzkumu a inovací v oblasti klimatu, energetiky a mobility podle rámcového programu pro výzkum a inovace Horizont Evropa na období 2021–2027, které se zabývají výzkumem a vývojem inovativních technologií v oblasti ITS, kooperativních ITS (C-ITS) a kooperativní, propojené a automatizované mobility.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Tento pozměňovací návrh nemění právní základ směrnice o ITS, kterým je článek 91 Smlouvy o fungování Evropské unie.

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Směrnice o ITS se zabývá nadnárodními aspekty dopravy, které členské státy nemohou uspokojivě řešit samy, například interoperabilitou zařízení a posílením vnitřního trhu služeb ITS na celosvětové úrovni. Přispívá tak k zaměstnanosti a růstu.

Podle zásady subsidiarity zůstává použití směrnice nebo rámcové směrnice, jako je směrnice o ITS, jedním z nejvhodnějších prostředků k dosažení zamýšleného výsledku. Zastřešující zásady a podmínky umožňující zavádění ITS jsou stanoveny pomocí specifikací vypracovaných za intenzivního zapojení odborníků na jednotlivá témata jmenovaných členskými státy.

¹⁶ Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1.

¹⁷ Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1.

¹⁸ Úř. věst. L 201, 31.7.2002, s. 37.

¹⁹ Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1.

²⁰ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví harmonizovaná pravidla pro umělou inteligenci (akt o umělé inteligenci) a mění určité legislativní akty Unie (COM(2021) 206 final).

Komise se domnívá, že by zpřístupnění a poskytování některých druhů dat a služeb ITS mělo být povinné. Prvotní seznamy těchto dat a služeb jsou součástí návrhu. Návrh rovněž obsahuje mechanismus pro aktualizaci těchto seznamů, a to na základě posílené konzultace se zúčastněnými stranami a formálního předchozího souhlasu členských států.

V rámci svých institucionálních výsad Komise rovněž posílí úlohu Evropské poradní skupiny pro ITS, kterou tvoří zástupci příslušných zúčastněných stran ITS z veřejného a soukromého sektoru. Tyto zúčastněné strany poskytují Komisi poradenství ohledně obchodních a technických aspektů realizace a zavádění ITS v EU.

- **Proporcionalita**

Podle zásady proporcionality nepřekračuje tento návrh rámec toho, co je nezbytné k dosažení jeho cílů. Komise považuje všechna opatření vzhledem k jejich dopadům za přiměřená, jak dokládá posouzení dopadů, které tvoří součást této iniciativy²¹. Navrhovaný zásah: i) přizpůsobuje oblast působnosti směrnice o ITS novým a nově vznikajícím oblastem služeb ITS; ii) posiluje úlohu zúčastněných stran a koordinaci mezi nimi a iii) ukládá povinnost zajištění dostupnosti klíčových dat a poskytování základních služeb. Toto je nezbytné pro přizpůsobení právního rámce pro ITS probíhajícímu vývoji a pro zajištění dostupnosti nezbytných dat a služeb na podporu cílů strategie.

- **Volba nástroje**

Vzhledem k omezeným změnám směrnice o ITS se Komise domnívá, že pro revizi směrnice je nejlepší možností pozměňovací návrh.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Hodnocení *ex post* směrnice o ITS „REFIT“ obsahuje závěr, že oblast působnosti směrnice o ITS je dodnes aktuální a určené prioritní oblasti stále odpovídají příslušným tématům, službám a údajům. Zúčastněné strany se rovněž domnívají, že směrnice a její akty v přenesené pravomoci přispěly ke snížení negativních externalit dopravy.

Hodnocení zároveň dospělo k závěru, že v důsledku společenského a technologického vývoje bude v budoucnu třeba věnovat více pozornosti řadě oblastí. Podle tohoto závěru vyžaduje větší pozornost zejména kooperativní, propojená a automatizovaná mobilita. Hodnocení dále obsahuje očekávání, že zajištění dostupnosti příslušných dat a infrastruktury ITS povede k zavedení nepřetržitých služeb pro celou EU. Z hodnocení rovněž vyplývá závěr, že doposud byly interoperabilní služby ITS zavedeny pouze v omezeném rozsahu. Hodnocení zdůraznilo přetrvávající neochotu sdílet data, což je i nadále omezující faktor, a potřebu zlepšit spolupráci se zúčastněnými stranami a mezi nimi.

Při hodnocení byly zjištěny problémy, které se návrh snaží řešit, a to: i) nedostatečná interoperabilita a návaznost aplikací, systémů a služeb; ii) nedostatkem shody a účinné spolupráce mezi zúčastněnými stranami a iii) nevyřešené otázky, které se týkají dostupnosti a sdílení dat podporujících služby ITS.

21

[Doplnit odkaz.](#)

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Konzultační proces²² zapojil hlavní cílové skupiny prostřednictvím tří různých metod: veřejné konzultace, otevřené veřejné konzultace a cílených konzultací. Každá z těchto metod je rozebrána v následujících odstavcích.

Veřejná konzultace týkající se počátečního posouzení dopadů²³ této iniciativy proběhla v období od 8. října 2020 do 19. listopadu 2020. Komise obdržela 34 reakcí na tuto veřejnou konzultaci, většinou od obchodních společností, podnikatelských sdružení a orgánů veřejné moci. Na počáteční posouzení dopadů rovněž reagovaly nevládní organizace, spotřebitelské organizace a veřejnost.

Otevřená veřejná konzultace byla zahájena 3. listopadu 2020 a trvala do 2. února 2021. Zúčastněné strany byly v rámci otevřené veřejné konzultace prostřednictvím dotazníku vyzvány, aby předložily svá stanoviska ke klíčovým aspektům posouzení dopadů, jimiž jsou: i) hlavní problémy, jimiž se posouzení dopadů zabývá; ii) příčiny těchto problémů; iii) možná politická opatření k řešení těchto problémů a příčin; iv) pravděpodobné dopady těchto možných politických opatření a v) význam opatření na úrovni EU pro řešení těchto problémů. Komise obdržela celkem 149 reakcí.

Cílené konzultace se skládaly ze čtyř částí, které jsou uvedeny v odrážkách níže.

- Dne 15. února 2021 byl zahájen internetový průzkum pro všechny klíčové skupiny zúčastněných stran, který trval do 26. března 2021.

- Dne 16. února 2021 byly zahájeny rozhovory s 53 zúčastněnými stranami ze všech klíčových skupin zúčastněných stran, které trvaly do 6. května 2021. Kromě toho bylo ve fázi zahájení studie (listopad/prosinec 2020) provedeno šest průzkumných rozhovorů s klíčovými zúčastněnými stranami.

- V období od prosince 2020 do června 2021 proběhlo šest pracovních setkání zúčastněných stran.

- Ve dnech 17. prosince 2020 a 28. června 2021 se konala zasedání Evropského výboru pro ITS.

Po celou dobu přípravy posouzení dopadů se Komise rovněž setkávala s širokou škálou zúčastněných stran a obdržela několik stanovisek.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Při přípravě této iniciativy Komise využila: i) zjištění vyplývající z hodnocení *ex post* směrnice o ITS²⁴; ii) zprávu Komise Evropskému parlamentu a Radě o provádění směrnice²⁵ a iii) zprávy členských států o pokroku při provádění směrnice o ITS za rok 2020²⁶.

V rámci konzultačních činností poskytly zúčastněné strany také řadu údajů doplněných o informace, jež Komisi poskytly ad hoc. Posouzení dopadů se do značné míry opírá o doprovodnou externí podpůrnou studii provedenou konzultantem²⁷.

²² Další podrobnosti jsou uvedeny v příloze F podpůrné studie, která obsahuje zprávu o konzultaci se zúčastněnými stranami.

²³ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Intelligent-transport-systems-review-of-EU-rules-_cs

²⁴ SWD(2019) 368 final.

²⁵ COM(2019) 464 final.

²⁶ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/its-national-reports_en

Další zdroj informací pocházel z rozsáhlých konzultací, které Komise vedla s expertní skupinou pro ITS²⁸ z členských států ohledně vymezení druhů klíčových dat. Tyto konzultace byly součástí revize nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/962.

Obecně lze říci, že zdroje použité k vypracování zprávy o posouzení dopadů jsou četné a rozsáhlé a představují hlediska různých skupin zúčastněných stran.

• **Posouzení dopadů**

Výbor pro kontrolu regulace obdržel zprávu o posouzení dopadů dne 25. srpna 2021. Výbor vydal dne 27. září 2021 k této zprávě kladné stanovisko s výhradami. Výbor se domnívá, že zprávu je třeba ještě vylepšit, pokud jde o: i) rozsah iniciativy, například jak přispěje k multimodalitě a cílům Zelené dohody; ii) konkrétní problémy, které se řeší, a nejkritičtější politická rozhodnutí; iii) analýzu dopadů; iv) výběr upřednostňované možnosti politiky a v) názory zúčastněných stran.

Závěrečná zpráva o posouzení dopadů obsahuje v oddílech 1 až 4 zevrubný popis a hodnocení přidané hodnoty iniciativy a její spojitosti s jinými politickými iniciativami. Podrobný popis možností politiky je uveden v oddíle 5. Komplexní analýza dopadů všech možností je uvedena v oddíle 6 a porovnání možností politiky v oddíle 7. Souhrn posouzení dopadů a stanovisko výboru lze nalézt na internetových stránkách Komise²⁹.

V závěrečné zprávě o posouzení dopadů byly analyzovány tři možnosti politiky. Shrnutí každé z těchto tří možností je uvedeno ve třech odrážkách níže.

- Možnost politiky č. 1: Posílení zásad koordinace a zavádění. Tato první možnost politiky představuje největší počet politických opatření. Ve většině případů však zaujímá citlivý přístup, včetně opatření týkajících se: i) změn směrnice s cílem umožnit rozšíření jejího působení v nových a nově vznikajících oblastech služeb ITS; ii) řešení zjištěných nedostatků ve spolupráci zúčastněných stran pomocí opatření zlepšujících koordinaci a iii) zajištění spojitosti ustanovení směrnice s ustanoveními jiných stávajících právních nástrojů. Zahrnuje rovněž opatření, jejichž cílem je: i) dále posilovat koordinaci všech příslušných zúčastněných stran; ii) institucionalizovat části správního rámce a iii) zajistit, aby směrnice obstála i v budoucnu a mohla sloužit při příchodu známých nadcházejících politických iniciativ EU.
- Možnost politiky č. 2: Stanovit povinnost shromažďování a zajištění dostupnosti klíčových dat. Cílem tohoto zásahu je stanovení povinnosti shromažďovat a sdílet data, která mají zásadní význam pro provoz základních služeb jako prostředku k podpoře zavádění těchto služeb. Tato opatření zachovávají všechny ostatní aspekty možnosti politiky č. 1 a zároveň usilují o zlepšení: i) dostupnosti dat; ii) kvality dat; iii) přístupu k datům; iv) výměny dat a v) využívání dat.
- Možnost politiky č. 3: Stanovit povinnost poskytování základních služeb. Tento zásah zahrnuje možnost povinného zavádění základních služeb prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci. Těží především z větší dostupnosti, kvality, výměny a

²⁷ Závěrečná zpráva, podpůrná studie posouzení dopadů „Podpůrná studie posouzení dopadů pro revizi směrnice o inteligentních dopravních systémech (2010/40/EU)“, 2021.

²⁸ Kód E01941 v Rejstříku expertních skupin Komise a dalších podobných subjektů.

²⁹ [Doplnit odkaz.](#)

využívání dat podle možnosti politiky č. 2 a jejím cílem je dále podporovat zavádění interoperabilních a nepřetržitých služeb.

Komise jednoznačně upřednostňuje možnost politiky č. 2 před možností politiky č. 1, neboť dosahuje výrazně větších přínosů a nejlepšího poměru nákladů a přínosů. Povinným shromažďováním dat a následným zaváděním služeb ITS se rovněž značně zvyšuje účinnost směrnice při dosahování cílů směrnice o ITS a soulad s nimi. Omezení povinného shromažďování dat na klíčová data – a velmi významné přínosy, které by ze shromažďování těchto klíčových dat vyplynuly – rovněž znamená, že možnost politiky č. 2 je přiměřená.

Rozdíl v čistých přínosech mezi možností politiky č. 2 a možností politiky č. 3 je menší než rozdíl mezi čistými přínosy u možnosti politiky č. 1 a možnosti politiky č. 2. Rozdíly v čistých přínosech mezi možností politiky č. 2 a možností politiky č. 3 však zůstávají velmi významné. Hlavním rozdílem je značný nárůst přínosů souvisejících s bezpečností, které se očekávají u možnosti politiky č. 3 ve srovnání s možností politiky č. 2. Ačkoli možnost politiky č. 3 rovněž představuje vyšší úroveň nákladů, mezní poměr nákladů a přínosů dodatečných nákladů a přínosů plynoucích z možnosti politiky č. 3 je stále pozitivní. Jedná se také o nejucelenější možnost politiky. Povinné poskytování základních služeb ITS pro bezpečnost silničního provozu – ačkoli představuje značné náklady na dodržování předpisů – je rovněž přiměřené.

Komise proto upřednostňuje možnost politiky č. 3 (která zahrnuje možnosti politiky č. 1 a 2), protože: i) vytváří největší čisté přínosy; ii) jedná se o nejúčinnější možnost; iii) nejlépe dosahuje konkrétních cílů směrnice o ITS a iv) nejlépe zajišťuje rychlé a soudržné zavádění služeb ITS v souladu s cíli strategie.

Posouzení dopadů obsahuje podrobný popis politických opatření zahrnutých do různých možností politiky, jakož i hlavní dopady, náklady a přínosy každé možnosti politiky.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Návrh sníží administrativní náklady členských států, neboť zjednodušuje opakující se povinnosti podávání zpráv a umožňuje používání společného systému pro podávání zpráv o provádění směrnice a jejích aktů v přenesené pravomoci. Na základě společného vzoru a společných klíčových ukazatelů výkonnosti bude rovněž snazší zprávy analyzovat a porovnávat. Návrh však rovněž může zvýšit náklady na koordinaci spojené se shromažďováním dat, zejména pokud jde o místní orgány.

Malé a střední podniky nejsou konkrétním cílem opatření stanovených v příslušných politikách a nic nenasvědčuje tomu, že by tato opatření měla různý dopad na obchodní společnosti různé velikosti. Bez zavedení nových specifikací dat a normativních požadavků a bez širokého využívání vnitrostátních přístupových bodů by však vznikl roztržštěný trh. Pokud by roztržštěnost trhu přetrvávala, mohlo by to přinést komparativní výhodu pro větší společnosti ve srovnání s malými a středními podniky. Na harmonizovaném trhu s harmonizovanými normami budou mít malé a střední podniky prospěch z menších překážek při vstupu na tento trh, protože budou mít možnost rozšiřovat svou činnost a soutěžit s většími podniky na rovnoprávném základě.

Očekává se, že návrh významně přispěje k vytvoření společného evropského datového prostoru pro mobilitu v rámci evropské strategie pro data. Přispěje ke společnému evropskému datovému prostoru pro mobilitu zvýšením dostupnosti dat ve vnitrostátních přístupových bodech a zjednodušením opakovaného využívání dat standardizací výměny dat a harmonizací podmínek přístupu.

- **Základní práva**

V zájmu dosažení bezpečné, udržitelné, inteligentní a odolné mobility může být nutné zpracovávat data o cestování, dopravním provozu nebo silniční síti, které zahrnují osobní údaje. Je-li zpracování osobních údajů nezbytné pro dosažení cílů směrnice o ITS, mohou být stanovena podrobnější pravidla, např. o tom, jaké údaje je potřeba shromažďovat, kým a pro jaké konkrétní účely, pouze v aktech terciárního práva, které z ní vycházejí. Při navrhování těchto aktů Komise řádně zohlední požadavky na ochranu údajů.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Tento návrh nemá žádný dopad na rozpočet Evropské unie.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Rámec EU pro C-ITS pro poskytování důvěryhodné a bezpečné komunikace**

Komise čerpá ze svých provozních zkušeností s prováděním podpůrné akce „Bezpečnostní architektura pro propojenou infrastrukturu a vozidla v Evropě“, která světila Společnému výzkumnému středisku provádění pilotní fáze (2018–2022) systému EU pro správu bezpečnostních oprávnění kooperativních ITS (C-ITS).

Do doby, než bude tento systém formalizován do závazného rámce (a do případného budoucího zřízení specializovaných subjektů, které jej budou řídit), je Komise určena jako subjekt, který převezme úlohu orgánu pro certifikační politiku C-ITS, správce seznamu důvěryhodných subjektů a kontaktního místa C-ITS.

- **Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Komise přijme každých pět let pracovní programy, které stanoví opatření, jež mohou vyžadovat přijetí případných evropských specifikací nebo další data či služby ITS.

Členské státy budou každé tři roky podávat zprávy o pokroku při provádění směrnice a jejích aktů v přenesené pravomoci za použití společného vzoru a společných klíčových ukazatelů výkonnosti.

Na základě zpráv členských států předloží Komise každé tři roky Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění směrnice.

- **Informativní dokumenty**

V souladu s 27. bodem odůvodnění návrhu musí členské státy Komisi oznámit svá vnitrostátní prováděcí opatření spolu s podpůrnými dokumenty. To je nezbytné vzhledem k novým ustanovením návrhu týkajícím se shromažďování dat a zavádění služeb. Tato nová ustanovení mohou vyžadovat přijetí dalších vnitrostátních právních předpisů nebo jejich změnu. Aby mohla Komise sledovat správné provedení ve vnitrostátním právu, je důležité, aby jí členské státy zaslaly podklady prokazující, podle kterých stávajících nebo nových ustanovení vnitrostátního práva se mají provádět jednotlivá opatření stanovená v navrhované směrnici.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Tímto návrhem se mění stávající směrnice 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy, ve znění

rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2380³⁰. Struktura pozměněné směrnice o ITS je uvedena v odrážkách níže.

- Ustanovení čl. 1 odst. 1 upravuje článek 1 stávající směrnice, který stanoví předmět a oblast působnosti směrnice, tak, že do předmětu a oblasti působnosti stávající směrnice doplňuje dostupnost dat a zavádění služeb.
- Ustanovení čl. 1 odst. 2 aktualizuje v článku 2 stávající směrnice název čtyř prioritních oblastí stávající směrnice, neboť prioritní oblasti jsou reorganizovány podle druhů služeb ITS.
- Ustanovení čl. 1 odst. 3 rozšiřuje seznam definic stávající směrnice, je-li to nezbytné a vhodné, vzhledem k celkovým změnám v oblasti působnosti a ustanoveních pozměněné směrnice.
- Ustanovení čl. 1 odst. 4 rozšiřuje požadavky na členské státy uvedené v článku 5, pokud jde o jejich spolupráci v souvislosti se zaváděním služeb ITS při uplatňování specifikací přijatých podle směrnice.
- Ustanovení čl. 1 odst. 5 aktualizuje v článku 6 odkaz na stávající právní předpisy a doplňuje odkaz na rozhodnutí č. 768/2008/ES.
- Čl. 1 odst. 6 obsahuje nové ustanovení, které požaduje, aby členské státy zajistily dostupnost dat pro druhy dat uvedené v nové příloze III a jejich přístupnost ve vnitrostátních přístupových bodech, a nové ustanovení, které požaduje, aby členské státy zajistily zavedení služeb ITS uvedených v nové příloze IV.
- Ustanovení čl. 1 odst. 7 doplňuje do článku 7 stávající směrnice ustanovení o aktualizaci příloh III a IV prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci, s výhradou předchozího posouzení dopadů, včetně analýzy nákladů a přínosů.
- V čl. 1 odst. 8 se stanoví nový článek, který zmocňuje Komisi k přijetí prozatímních opatření v případě mimořádné situace, která má závažný přímý dopad na bezpečnost silničního provozu, kybernetickou bezpečnost nebo dostupnost a integritu služeb ITS.
- Ustanovení čl. 1 odst. 9 aktualizuje odkaz v článku 8 stávající směrnice.
- Ustanovení čl. 1 odst. 10 nahrazuje článek 10 stávající směrnice aktualizovanými pravidly pro ochranu údajů a soukromí, čímž se zjednodušuje text odstraněním zdvojování stávajících povinností podle pravidel pro ochranu údajů, např. pokud jde o bezpečnost zpracovávaných osobních údajů a potřebu, aby správci údajů dodržovali své další povinnosti podle pravidel pro ochranu údajů. Také se zdůrazňuje požadavek, aby Komise při vypracovávání specifikací zohledňovala požadavky na ochranu údajů.
- V čl. 1 odst. 11 se stanoví nový článek o orgánu pro certifikační politiku C-ITS, správci seznamu důvěryhodných subjektů a kontaktním místě C-ITS a také se stanoví, že tyto úlohy vymezí a bude plnit Komise.
- Ustanovení čl. 1 odst. 12 upravuje článek 12 stávající směrnice, pokud jde o datum, od kterého je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci.

³⁰ Úř. věst. L 340, 20.12.2017, s. 1.

- Ustanovení čl. 1 odst. 13 nahrazuje článek 15 stávající směrnice o postupu projednávání ve výborech aktualizovanými odkazy na stávající právní předpisy a doplněním odkazu na přezkumný postup (články 5 a 8 nařízení (EU) č. 182/2011).
- Ustanovení čl. 1 odst. 14 nahrazuje článek 17 stávající směrnice aktualizovanými pravidly pro podávání zpráv členskými státy (společný vzor, společné klíčové ukazatele výkonnosti) a Komisí, jakož i aktualizovanými pravidly pro přijímání pracovních programů směrnice o ITS.
- Ustanovením čl. 1 odst. 15 a 16 se dvě přílohy stávající směrnice nahrazují čtyřmi přílohami:
 - příloha I upravuje přílohu I stávající směrnice uspořádáním prioritních oblastí podle druhů služeb ITS a rovněž doplňuje nová opatření odpovídající novým a nově vznikajícím službám ITS,
 - příloha II upravuje přílohu II stávající směrnice o ITS aktualizací a doplněním některých zásad,
 - nová příloha III obsahuje seznam druhů dat, u nichž je třeba zajistit dostupnost a přístupnost ve vnitrostátních přístupových bodech do dne uvedeného pro jednotlivé druhy dat, a zeměpisné pokrytí uvedené pro každý druh dat,
 - nová příloha IV obsahuje seznam služeb ITS, které mají být do dne uvedeného pro jednotlivé služby ITS zavedeny, a zeměpisné pokrytí uvedené pro každou službu ITS.
- V článcích 2, 3 a 4 se stanoví provedení ve vnitrostátním právu, vstup v platnost a určení pozměněné směrnice.
- **Evropský hospodářský prostor**

Navrhovaný akt má význam pro EHP.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterou se mění směrnice 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 91 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru³¹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů³²,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) *Sdělení Komise o strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu*³³ označuje zavedení inteligentních dopravních systémů (dále jen „ITS“) za klíčové opatření k dosažení propojené a automatizované multimodální mobility, a tedy za opatření přispívající k transformaci evropského dopravního systému za účelem dosažení cíle účinné, bezpečné, udržitelné, inteligentní a odolné mobility. To doplňuje opatření oznámená v rámci stěžejní iniciativy týkající se ekologizace nákladní dopravy s cílem podpořit multimodální logistiku. Ve strategii bylo rovněž oznámeno, že v roce 2022 bude provedena revize nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926 o multimodálních informačních službách o cestování s cílem zahrnout povinnou přístupnost souborů dynamických dat, jakož i posouzení potřeby regulačních opatření v oblasti práv a povinností poskytovatelů multimodálních digitálních služeb spolu s iniciativou týkající se vydávání přepravních dokladů, včetně vydávání železničních jízdenek.
- (2) Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu potvrzuje cíl, kterým je přiblížit do roku 2050 počet obětí u všech druhů dopravy v Unii nule. Několik opatření v oblasti působnosti směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU³⁴ přispívá k bezpečnosti účastníků silničního provozu, například eCall, služby informací o

³¹ Úř. věst. C , , s. .

³² Úř. věst. C , , s. .

³³ COM(2020) 789 final.

³⁴ 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).

dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu a bezpečné a chráněné parkovací plochy³⁵.

- (3) Zelená dohoda pro Evropu³⁶ zdůrazňuje rostoucí úlohu automatizované a propojené multimodální mobility spolu s inteligentními systémy řízení dopravy umožněnými digitalizací a cíl podporovat nové udržitelné služby v oblasti dopravy a mobility, které mohou snížit kongesci a znečištění, zejména v městských oblastech.
- (4) Rostoucí potřeba lépe využívat data při zvyšování udržitelnosti, účinnosti a odolnosti dopravních řetězců vyžaduje lepší koordinaci rámce ITS s dalšími iniciativami zaměřenými na harmonizaci a usnadnění sdílení dat v odvětvích mobility, dopravy a logistiky s multimodální perspektivou³⁷.
- (5) Vzhledem k potřebě digitalizace silniční dopravy, zvýšení bezpečnosti silničního provozu a snížení kongesce by se mělo v rámci transevropské dopravní sítě dále rozvíjet zavádění a využívání inteligentních dopravních systémů a silničních služeb.
- (6) V mnoha členských státech se vnitrostátní aplikace těchto systémů a služeb v odvětví silniční dopravy již zavádějí. I přes zlepšení, k nimž došlo od přijetí směrnice 2010/40/EU³⁸ v roce 2010, však hodnocení této směrnice odhalilo přetrvávající nedostatky vedoucí k pokračujícímu roztržitému a nekoordinovanému zavádění a nedostatečné zeměpisné návaznosti služeb ITS v celé Unii a na jejích vnějších hranicích.
- (7) V souvislosti s prováděním nařízení Komise v přenesené pravomoci³⁹, kterými se doplňuje směrnice 2010/40/EU, zřídily členské státy vnitrostátní přístupové body⁴⁰. Vnitrostátní přístupové body organizují přístup k datům souvisejícím s dopravou a jejich opětovné použití s cílem podpořit poskytování celoevropských interoperabilních služeb ITS v oblasti cestování a dopravního provozu koncovým uživatelům. Tyto vnitrostátní přístupové body jsou důležitou součástí společného evropského datového

³⁵ Podle certifikace v souladu s nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) .../... ze dne XXX o normách EU, které podrobně popisují úroveň služeb a zabezpečení na bezpečných a chráněných parkovacích plochách v EU a postup jejich certifikace.

³⁶ Sdělení Komise – Zelená dohoda pro Evropu, COM(2019) 640 final.

³⁷ Například společný evropský datový prostor pro mobilitu a jeho složky, nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1056 ze dne 15. července 2020 o elektronických informacích o nákladní dopravě (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 33) a činnost Fóra pro digitální dopravu a logistiku (DTLF).

³⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive_en

³⁹ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 885/2013 ze dne 15. května 2013, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU o inteligentních dopravních systémech, pokud jde o poskytování informačních služeb týkajících se bezpečných a chráněných parkovacích míst pro nákladní a užitková vozidla (Úř. věst. L 247, 18.9.2013, s. 1),

nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 886/2013 ze dne 15. května 2013, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o údaje a postupy pro poskytování minimálních univerzálních informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu uživatelům, pokud možno bezplatně (Úř. věst. L 247, 18.9.2013, s. 6),

nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/962 ze dne 18. prosince 2014, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé EU (Úř. věst. L 157, 23.6.2015, s. 21),

a nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926 ze dne 31. května 2017, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o poskytování multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii (Úř. věst. L 272, 21.10.2017, s. 1).

⁴⁰ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/national-access-points_en

prostoru pro mobilitu v rámci evropské strategie pro data⁴¹ a mělo by se na ně spoléhat zejména s ohledem na přístupnost dat.

- (8) Pro zajištění koordinovaného a účinného zavádění ITS v rámci Unie jako celku je třeba k již přijatým specifikacím zavést další specifikace, včetně případných norem, jež stanoví další podrobná ustanovení a postupy. Před přijetím jakýchkoli dodatečných nebo revidovaných specifikací by Komise měla posoudit jejich soulad s určitými zásadami, které jsou vymezeny v příloze II. V první řadě je třeba upřednostnit čtyři hlavní oblasti vývoje a zavádění ITS. Během další realizace ITS by měly být z hlediska dosaženého technologického pokroku a vynaloženého finančního úsilí zohledněny stávající infrastruktury ITS, které již byly jednotlivými členskými státy zavedeny. Je-li to vhodné, mělo by být zejména v případě C-ITS zajištěno, aby požadavky na systémy ITS neukládaly ani nezvýhodňovaly používání konkrétního typu technologie.
- (9) Specifikace by měly zohledňovat a mít za východisko zkušenosti a výsledky, které již byly získány v oblasti ITS, kooperativních inteligentních dopravních systémů (C-ITS) a kooperativní, propojené a automatizované mobility, zejména v kontextu platform C-ITS⁴² a kooperativní, propojené a automatizované mobility⁴³, Evropského fóra pro multimodální mobilitu cestujících⁴⁴ a evropské platformy pro zavedení systému eCall⁴⁵.
- (10) Specifikace by měly podporovat inovace. Větší dostupnost dat by měla například vést k rozvoji nových služeb ITS, a naopak inovace by měly určit potřebu budoucích specifikací. Evropské partnerství pro kooperativní, propojenou a automatizovanou mobilitu v rámci programu Horizont Evropa by mělo podporovat vývoj a testování příští vlny služeb C-ITS a napomáhat integraci vysoce automatizovaných vozidel do nových služeb multimodální mobility.
- (11) C-ITS používá technologie, které silničním vozidlům umožňují vzájemnou komunikaci a komunikaci s infrastrukturou na straně infrastruktury, včetně dopravní signalizace. Služby C-ITS jsou kategorií služeb ITS založenou na otevřené architektuře, která umožňuje vztah typu „many-to-many“ nebo „peer-to-peer“ mezi stanicemi C-ITS. To znamená, že všechny stanice C-ITS by si měly navzájem bezpečně vyměňovat zprávy a neměly by se omezovat na výměnu zpráv s předem určenými stanicemi. Většina služeb vyžaduje zajištění pravosti a integrity zpráv C-ITS obsahujících informace, jako je poloha, rychlost a směr jízdy. Proto by měl být vytvořen jeden společný evropský model důvěry C-ITS s cílem vytvořit vztah důvěry mezi všemi stanicemi C-ITS bez ohledu na použité komunikační technologie. Tento model důvěry by měl být zaveden přijetím politiky pro využívání infrastruktury veřejných klíčů (PKI). Nejvyšší úroveň této infrastruktury veřejných klíčů by měl být evropský seznam důvěryhodných certifikátů, který obsahuje položky všech důvěryhodných kořenových certifikačních autorit v Evropě. Aby bylo zajištěno hladké fungování tohoto modelu důvěry C-ITS, měly by být určité úkoly prováděny na centrální úrovni. Plnění těchto základních úkolů, zejména pokud jde o úlohu orgánu pro certifikační politiku C-ITS, správce seznamu důvěryhodných subjektů a kontaktního místa C-ITS, by měla zajistit Komise.

⁴¹ COM(2020) 66 final.

⁴² Kód E03188 v Rejstříku expertních skupin Komise a dalších podobných subjektů.

⁴³ Kód E03657 v Rejstříku expertních skupin Komise a dalších podobných subjektů.

⁴⁴ Kód XXXXX v Rejstříku expertních skupin Komise a dalších podobných subjektů.

⁴⁵ Kód E02481 v Rejstříku expertních skupin Komise a dalších podobných subjektů.

- (12) Většina opatření podle směrnice 2010/40/EU, s výjimkou systému eCall, se zaměřuje na zajištění interoperability a přístupnosti dat, která jsou již k dispozici v digitálním strojově čitelném formátu, a na zavádění služeb ITS, ale nestanoví žádné povinnosti pro příslušné zúčastněné strany, pokud jde o zpřístupnění těchto dat nebo zavádění konkrétních služeb. Rozšířilo se využívání řady základních služeb ITS: například služeb informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu, které umožňují zjišťování mimořádných událostí, nebo klíčových dat, například dopravních předpisů, které podporují důležité služby, jako jsou omezení rychlosti na podporu vozidel vybavených inteligentní regulací rychlosti podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144⁴⁶. Povinné poskytování těchto základních služeb ITS a klíčových dat se považuje za nezbytné k zajištění trvalé dostupnosti těchto dat a nepřetržitého poskytování těchto služeb v celé Unii. Druhy dat a služby, jejichž poskytování by mělo být povinné, by měly být určeny na základě specifikací stanovených v aktech v přenesené pravomoci, kterými se doplňuje směrnice 2010/40/EU, a měly by odrážet druhy dat a služby v ní stanovené.
- (13) Studie z roku 2020 „Mapování přístupnosti dopravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace“⁴⁷ ukazuje, že v současné době brání spolehlivému plánování cesty, pokud je vyhledávací proměnnou hledisko přístupnosti, nedostatek údajů o prvcích přístupnosti. V zájmu dalšího zlepšení přístupnosti dopravního systému a usnadnění cestování pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace vyžadují multimodální digitální služby v oblasti mobility dostupnost dat o přístupových uzlech a jejich prvcích přístupnosti.
- (14) Zvýšená integrace ITS a pokročilých asistenčních systémů pro řidiče nebo systémů vozidel a infrastruktury obecně znamená, že tyto systémy budou stále více využívat informace, které si navzájem poskytují. To je zejména případ C-ITS. Rozsah tohoto využívání se bude zvětšovat s rostoucí mírou automatizace. Očekává se, že tato vyšší úroveň automatizace bude využívat komunikaci mezi vozidly a infrastrukturou k organizování pohybu vozidel a zvýšení plynulosti dopravních toků, což rovněž přispěje k udržitelnější dopravě. Ohrožení integrity služeb ITS by tak mohlo mít závažný dopad na bezpečnost silničního provozu, například pokud je sděleno nesprávné omezení rychlosti nebo vozidlo provede nouzové zastavení z důvodu neexistujícího nebezpečí. Aby byly zajištěny jednotné podmínky k provedení této směrnice, měly by být v mimořádných situacích, kdy je ohrožena integrita služeb ITS, Komisi svěřeny prováděcí pravomoci za účelem přijetí protipatření k řešení příčin a důsledků uvedené situace. Zmíněná opatření by měla být přijata co nejrychleji a měla by být okamžitě použitelná. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011⁴⁸. Vzhledem k potřebě

⁴⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166 (Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1).

⁴⁷ <https://op.europa.eu/cs/publication-detail/-/publication/dfa0c844-3b5f-11eb-b27b-01aa75ed71a1>

⁴⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

zajistit návaznost dopravy je vhodné uplatnit prodloužení platnosti takového opatření na dobu delší než šest měsíců s využitím možnosti stanovené v čl. 8 odst. 2 nařízení (EU) č. 182/2011. Tato protiopatření by měla být ukončena, jakmile je provedeno alternativní řešení, nebo jakmile je mimořádná situace vyřešena.

- (15) Pokud zavádění a využívání aplikací a služeb ITS zahrnuje zpracování osobních údajů, mělo by být toto zpracování prováděno v souladu s právem Unie o ochraně osobních údajů a soukromí, jak je stanoveno zejména v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679⁴⁹ a ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES⁵⁰.
- (16) Pokud specifikace, které mají být vypracovány podle této směrnice, zahrnují zpracování osobních údajů, měly by zohledňovat požadavky nařízení (EU) 2016/679 a směrnice 2002/58/ES. Zejména v případě, že je možné dosáhnout sledovaných účelů stejným způsobem za použití anonymních namísto osobních údajů, měla by být podporována anonymizace jako jedna z technik pro posílení soukromí jednotlivců, a to v souladu se zásadou záměrné ochrany osobních údajů.
- (17) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/95/ES o obecné bezpečnosti výrobků⁵¹ se vztahuje na výrobky, u nichž odvětvové právní předpisy nestanoví specifitější ustanovení se stejným cílem bezpečnosti, jakož i na výrobky, u nichž bezpečnostní požadavky uložené odvětvovými právními předpisy nezahrnují aspekty a rizika nebo kategorii rizik, na něž se uvedená směrnice vztahuje (tzv. „bezpečnostní síť“).
- (18) V případech, kdy je nezbytné provést posouzení shody, by specifikace měly zahrnovat podrobná ustanovení o postupu, kterým se řídí posuzování shody složek nebo vhodnosti složek k používání. Pokud jde o některé služby ITS, a zejména pokud jde o služby C-ITS, je pro zajištění bezpečnosti a řádného fungování systému nezbytné trvalé dodržování určitých požadavků a interoperabilita. Proto by v případě potřeby měly specifikace, které stanoví požadavky na výrobky, rovněž stanovit postupy dozoru nad trhem, včetně ochranné doložky. Tato ustanovení by měla být založena na rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 768/2008/ES⁵², zejména pokud jde o moduly pro různé fáze posuzování shody a postupy dozoru nad trhem. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858⁵³ stanoví rámec pro schvalování typu motorových vozidel a jejich částí nebo souvisejícího vybavení a dozor nad trhem s nimi a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013⁵⁴ a (EU)

⁴⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁵⁰ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ze dne 12. července 2002 o zpracování osobních údajů a ochraně soukromí v odvětví elektronických komunikací (Směrnice o soukromí a elektronických komunikacích) (Úř. věst. L 201, 31.7.2002, s. 37).

⁵¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/95/ES ze dne 3. prosince 2001 o obecné bezpečnosti výrobků (Úř. věst. L 11, 15.1.2002, s. 4).

⁵² Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 768/2008/ES ze dne 9. července 2008 o společném rámci pro uvádění výrobků na trh a o zrušení rozhodnutí Rady 93/465/EHS (Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 82).

⁵³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o doзору nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

⁵⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 ze dne 5. února 2013 o schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozoru nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 1).

č. 168/2013⁵⁵ stanoví pravidla pro schvalování typu dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a zemědělských nebo lesnických vozidel a jejich částí nebo souvisejícího vybavení. Posuzování shody vybavení a aplikací spadajících do oblasti působnosti uvedených legislativních aktů by proto představovalo zdvojení práce. Uvedené legislativní akty o schvalování vozidel se však vztahují na zařízení související s ITS instalovaná ve vozidlech, a nikoli na zařízení a software vnější silniční infrastruktury ITS, které by měly spadat do oblasti působnosti této směrnice. V druhém jmenovaném případě by specifikace mohly stanovit postupy posuzování shody a dozoru nad trhem. Tyto postupy by měly být omezeny na nezbytné prvky každého jednotlivého případu.

- (19) Pokud zavádění a používání zařízení a softwaru ITS zahrnuje systémy umělé inteligence, měla by být zohledněna příslušná ustanovení připravovaného aktu o umělé inteligenci⁵⁶.
- (20) U aplikací a služeb ITS, pro které jsou zapotřebí přesné a zaručené služby určování času a polohy, by se měly využívat infrastruktury založené na družicových systémech nebo jakákoliv technologie poskytující rovnocennou úroveň přesnosti. Synergie mezi odvětvím dopravy a kosmickým odvětvím Unie by měly být využívány s cílem podpořit širší využívání nových technologií, které reagují na potřebu přesných a zaručených služeb určování času a polohy. Kosmický program Unie zřízený nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/696⁵⁷ poskytuje vysoce kvalitní, aktuální a zabezpečená data, informace a služby související s vesmírem prostřednictvím systému Galileo, evropské služby pro pokrytí geostacionární navigací (EGNOS) a systému Copernicus.
- (21) Poskytování zabezpečených a spolehlivých služeb určování času a polohy je zásadním prvkem efektivního provozu aplikací a služeb ITS. Je proto vhodné zajistit jejich kompatibilitu s ověřovacím mechanismem poskytovaným programem Galileo za účelem omezení spoofingových útoků na signál globálního družicového navigačního systému (GNSS).
- (22) Při vypracovávání pracovních programů přijímaných Komisí podle směrnice 2010/40/EU by měly proběhnout konzultace s členskými státy a dalšími příslušnými zúčastněnými stranami, včetně dalších expertních skupin Komise a výborů zabývajících se digitálními aspekty dopravy.
- (23) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci ohledně přijetí vzoru pro zprávy, jež mají být předkládány členskými státy, a přijímání a aktualizace pracovních programů. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011⁵⁸.

⁵⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 52).

⁵⁶ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví harmonizovaná pravidla pro umělou inteligenci (akt o umělé inteligenci) a mění určité legislativní akty Unie (COM(2021) 206 final).

⁵⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/696 ze dne 28. dubna 2021, kterým se zavádí Kosmický program Unie a Agentura Evropské unie pro Kosmický program (Úř. věst. L 170, 12.5.2021, s. 69).

⁵⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (24) Za účelem dosažení cílů této směrnice by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změny seznamu druhů dat, v jejichž případě mají členské státy zajistit dostupnost dat, a o změny seznamu služeb ITS, jejichž zavedení mají členské státy zajistit, a to po dobu pěti let od vstupu této směrnice v platnost. Toto období by mělo být automaticky prodlužováno o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodlužování námitku. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni a se zúčastněnými stranami, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů⁵⁹. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají systematicky přístup na setkání expertních skupin Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (25) Aby byl zaručen koordinovaný přístup, měla by Komise zajistit soudržnost mezi činnostmi výboru zřízeného touto směrnicí a výbory zřízenými nařízeními Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014⁶⁰, (EU) 2019/1239⁶¹, (EU) 2020/1056⁶² a (EU) 2018/858 a směrnicemi Evropského parlamentu a Rady 2007/2/ES⁶³ a (EU) 2019/520⁶⁴.
- (26) Jelikož cíle této směrnice, totiž zajištění koordinovaného a soudržného zavádění interoperabilních inteligentních dopravních systémů v celé Unii, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států a/nebo soukromého sektoru, nýbrž jej může být z důvodu jeho rozsahu či účinků lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity podle ustanovení v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení uvedeného cíle.
- (27) Členské státy se v souladu se společným politickým prohlášením členských států a Komise ze dne 28. září 2011 o informativních dokumentech⁶⁵ zavázaly, že v odůvodněných případech doplní oznámení o vnitrostátních prováděcích opatřeních o jeden či více dokumentů s informacemi o vztahu mezi jednotlivými složkami směrnice a příslušnými částmi vnitrostátních prováděcích nástrojů. V případě této směrnice považuje normotvůrce předložení těchto dokumentů za odůvodněné.

⁵⁹ Interinstitucionální dohoda mezi Evropským parlamentem, Radou Evropské unie a Evropskou komisí o zdokonalení tvorby právních předpisů (Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1).

⁶⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1).

⁶¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1239 ze dne 20. června 2019, kterým se zřizuje evropské prostředí jednotného námořního portálu a zrušuje směrnice 2010/65/EU (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 64).

⁶² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1056 ze dne 15. července 2020 o elektronických informacích o nákladní dopravě (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 33).

⁶³ 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).

⁶⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/520 ze dne 19. března 2019 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného a usnadnění přeshraniční výměny informací týkajících se nezaplacení silničních poplatků v Unii (Úř. věst. L 91, 29.3.2019, s. 45).

⁶⁵ Úř. věst. C 369, 17.12.2011, s. 14.

- (28) V souladu s čl. 42 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725⁶⁶ proběhla konzultace s evropským inspektorem ochrany údajů, který vydal stanovisko dne XX XX 2022,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Změny směrnice 2010/40/EU

Směrnice 2010/40/EU se mění takto:

- 1) v článku 1 se vkládá se nový odstavec 2a, který zní:
„2a. Tato směrnice stanoví dostupnost dat a zavádění služeb ITS v prioritních oblastech uvedených v článku 2 se specifickým zeměpisným pokrytím, jak je uvedeno v přílohách III a IV.“;
- 2) v článku 2 se odstavec 1 nahrazuje tímto:
„1. Pro účely této směrnice jsou prioritními oblastmi pro vypracování a použití specifikací a norem:
 - a) I. služby ITS v oblasti informací a mobility;
 - b) II. služby ITS v oblasti cestování, dopravy a řízení dopravy;
 - c) III. služby ITS v oblasti bezpečnosti silničního provozu a jeho ochrany před vnějšími hrozbami;
 - d) IV. služby v oblasti kooperativní, propojené a automatizované mobility.“;
- 3) článek 4 se mění takto:
 - a) bod 18 se nahrazuje tímto:
„18) „normou“ norma ve smyslu čl. 2 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1025/2012*;

* 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 (Úř. věst. L 316, 14.11.2012, s. 12).“;

b) doplňují se nové body 19 až 24, které znějí:

„19) „kooperativními inteligentními dopravními systémy“ nebo „C-ITS“ inteligentní dopravní systémy, které uživatelům ITS umožňují spolupracovat prostřednictvím výměny zabezpečených a důvěryhodných zpráv;

⁶⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725 ze dne 23. října 2018 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány, institucemi a jinými subjekty Unie a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení nařízení (ES) č. 45/2001 a rozhodnutí č. 1247/2002/ES (Úř. věst. L 295, 21.11.2018, s. 39).

- 20) „službou C-ITS“ služba ITS poskytovaná prostřednictvím C-ITS;
- 21) „dostupností dat“ existence dat v digitálním strojově čitelném formátu;
- 22) „vnitrostátním přístupovým bodem“ digitální rozhraní zřízené členským státem, které představuje jednotný přístupový bod k datům, ve smyslu specifikací přijatých podle článku 6;
- 23) „přístupností dat“ možnost požadovat a obdržet data v digitálním strojově čitelném formátu prostřednictvím vnitrostátních přístupových bodů;
- 24) „multimodální digitální službou v oblasti mobility“ služba poskytující informace o datech o dopravním provozu a cestování, například umístění dopravních zařízení, jízdní řády, dostupnost nebo tarify pro více než jeden druh dopravy, která může zahrnovat prvky umožňující provádění rezervací či plateb nebo vydávání přepravních dokladů.“;

4) článek 5 se nahrazuje tímto:

„Článek 5

Použití specifikací při zavádění ITS

1. Členské státy přijmou opatření nezbytná k zajištění toho, aby specifikace přijaté Komisí podle článku 6 byly použity na aplikace a služby ITS při jejich zavádění v souladu se zásadami stanovenými v příloze II. Tím není dotčeno právo jednotlivých členských států rozhodnout o vlastním zavedení těchto aplikací a služeb na svém území. Tímto právem nejsou dotčeny články 6a a 6b. Členské státy v příslušných případech rovněž spolupracují na prosazování uvedených specifikací.
2. Členské státy rovněž spolupracují ohledně prioritních oblastí, pokud pro uvedené prioritní oblasti nebyly přijaty žádné specifikace.
3. Členské státy rovněž v případě potřeby spolupracují s příslušnými zúčastněnými stranami na provozních aspektech provádění a dodržování specifikací přijatých Komisí, jako jsou normy a harmonizované profily EU, společné definice, společná metadata, společné požadavky na kvalitu a aspekty týkající se interoperability architektur vnitrostátních přístupových bodů, společné podmínky pro výměnu dat, jakož i společné činnosti odborné přípravy a informační činnosti.“;

5) článek 6 se mění takto:

a) odstavec 5 se nahrazuje tímto:

„5. Aniž jsou dotčeny postupy podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1535*, specifikace případně stanoví podmínky, za nichž mohou členské státy po oznámení Komisi stanovit dodatečná pravidla pro poskytování služeb ITS na celém svém území či na jeho části, za předpokladu, že tato pravidla nenarušují interoperabilitu.“;

b) odstavec 6 se nahrazuje tímto:

„6. Specifikace jsou případně založeny na normách uvedených v článku 8.

Specifikace v příslušných případech, a zejména je-li to odůvodněno v zájmu bezpečnosti a interoperability, zahrnují pravidla pro posuzování shody a dozor nad trhem, včetně ochranné doložky, v souladu s rozhodnutím č. 768/2008/ES.

Specifikace jsou v souladu se zásadami stanovenými v příloze II.“;

* Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1535 ze dne 9. září 2015 o postupu při poskytování informací v oblasti technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti (Úř. věst. L 241, 17.9.2015, s. 1).“;

- 6) vkládají se nové články 6a a 6b, které znějí:

„Článek 6a

Dostupnost dat

Členské státy zajistí, aby pro každý druh dat uvedený v příloze III byla data pro zeměpisné pokrytí týkající se tohoto druhu dat k dispozici co nejdříve, a nejpozději v příslušný den stanovený v uvedené příloze.

Členské státy do stejného dne zajistí přístupnost uvedených dat ve vnitrostátních přístupových bodech.

Článek 6b

Zavádění služeb ITS

Členské státy zajistí, aby služby ITS uvedené v příloze IV byly zavedeny pro zeměpisné pokrytí stanovené v uvedené příloze do data v ní uvedeného.“;

- 7) článek 7 se mění takto:

- a) vkládají se nové odstavce 1a a 1b, které znějí:

„1a. Na základě analýzy nákladů a přínosů a posouzení dopadů včetně příslušných konzultací je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12 za účelem změn seznamu druhů dat v příloze III, včetně data provedení a zeměpisného pokrytí pro každý druh dat. Uvedené změny musí být v souladu s kategoriemi dat stanovenými v posledním pracovním programu přijatém podle čl. 17 odst. 5.

1b. Na základě analýzy nákladů a přínosů, řádně zohledňující vývoj na trhu a technologický vývoj, a posouzení dopadů včetně příslušných konzultací je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12 za účelem změn seznamu služeb ITS v příloze IV, včetně data provedení a zeměpisného pokrytí pro každou službu ITS. Uvedené změny musí být v souladu se seznamem služeb ITS stanoveným v posledním pracovním programu přijatém podle čl. 17 odst. 5.“;

- b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Na akty v přenesené pravomoci uvedené v tomto článku se použije postup stanovený v článku 12.“;

- 8) vkládá se nový článek 7a, který zní:

„Článek 7a

Předběžná opatření

V případě mimořádné situace, která má závažný přímý dopad na bezpečnost silničního provozu, kybernetickou bezpečnost nebo dostupnost a integritu služeb ITS a která může ohrozit bezpečné a řádné fungování dopravního systému Unie, může Komise za účelem nápravy takové situace přijmout okamžitě použitelné prováděcí akty, kterými se pozastavují nebo stanoví povinnosti v rámci prioritních oblastí stanovených v článku 2. Tyto prováděcí akty se přijímají postupem podle čl. 15 odst. 3. Jsou omezeny výhradně na řešení příčin a následků těchto mimořádných situací.“;

- 9) v čl. 8 odst. 1 se odkaz na směrnici „98/34/ES“ nahrazuje odkazem na směrnici „(EU) 2015/1535“;

- 10) článek 10 se nahrazuje tímto:

„Článek 10

Pravidla ochrany údajů a soukromí

Pokud se specifikace přijaté podle článku 6 týkají zpracování dat o dopravním provozu, cestování nebo silniční síti, která jsou osobními údaji ve smyslu čl. 4 bodu 1 nařízení (EU) 2016/679*, stanoví kategorie těchto údajů a dále stanoví vhodné záruky ochrany osobních údajů podle nařízení (EU) 2016/679 a směrnice 2002/58/ES. V příslušných případech se podporuje používání anonymních údajů.

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).“;

- 11) vkládá se nový článek 10a, který zní:

„Článek 10a

Systém EU pro správu bezpečnostních oprávnění C-ITS

Specifikace pro prioritní oblast uvedenou v čl. 2 odst. 1 písm. d), které má Komise přijmout při výkonu svých pravomocí podle čl. 7 odst. 1, stanoví systém EU pro správu bezpečnostních oprávnění C-ITS uvedený v bodě 4.3 přílohy I. Tento systém zahrnuje tyto funkce:

- a) orgán pro certifikační politiku C-ITS;
- b) správce seznamu důvěryhodných subjektů C-ITS;
- c) kontaktní místo C-ITS.

Za zajištění výkonu těchto funkcí odpovídá Komise.“;

- 12) v čl. 12 odst. 2 se datum „27. srpna 2017“ nahrazuje datem „[Úřad pro publikace: vložte prosím datum vstupu této směrnice v platnost]“;

- 13) článek 15 se nahrazuje tímto:

„Článek 15

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Evropský výbor pro ITS. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011*.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 8 nařízení (EU) č. 182/2011 ve spojení s článkem 5 zmíněného nařízení. Prováděcí akty přijaté podle tohoto odstavce zůstávají v platnosti, dokud nebudou zrušeny. Komise tyto akty zruší, jakmile mimořádná situace skončí, nebo jakmile bude změněn příslušný akt v přenesené pravomoci doplňující tuto směrnici za účelem nápravy situace, podle toho, co nastane dříve.

4. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Má-li být o stanovisku výboru rozhodnuto písemným postupem, ukončuje se tento postup bez výsledku, pokud o tom ve lhůtě pro vydání stanoviska rozhodne předseda výboru nebo pokud o to požádá prostá většina členů výboru.

Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).“;

14) článek 17 se nahrazuje tímto:

„*Článek 17*

Podávání zpráv a pracovní program

1. Členské státy předloží Komisi do [datum vstupu v platnost + 12 měsíců] zprávu o provádění této směrnice a všech aktů v přenesené pravomoci, které tuto směrnici doplňují, o svých vnitrostátních činnostech a projektech týkajících se prioritních oblastí a o provádění článků 6a a 6b.

2. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví vzor pro úvodní zprávy a zprávy o pokroku, včetně seznamu klíčových ukazatelů výkonnosti, které mají být ve zprávách uvedeny. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 15 odst. 2.

3. Po úvodní zprávě podávají členské státy každé tři roky zprávu o pokroku dosaženém při provádění této směrnice a všech aktů v přenesené pravomoci, které tuto směrnici doplňují, jak je uvedeno v odstavci 1.

4. Osmnáct měsíců po uplynutí každé lhůty pro podávání zpráv členských států předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o pokroku dosaženém při provádění této směrnice. Ke zprávě přiloží analýzu fungování a provádění, včetně použitých a potřebných finančních zdrojů, článků 5 až 11 a článku 16 a případně vyhodnotí, zda je třeba směrnici upravit.

5. Do [datum vstupu v platnost + 12 měsíců] přijme Komise po konzultaci s příslušnými zúčastněnými stranami a prostřednictvím prováděcího aktu pracovní program. Tento prováděcí akt se přijímá přezkumným postupem podle čl. 15 odst. 4. Pracovní program obsahuje pro každý rok cíle a lhůty pro jeho provedení, jakož i seznam kategorií dat a služeb ITS, pro něž může Komise přijmout akty v přenesené pravomoci podle čl. 7 odst. 1a a 1b.

Před každým dalším pětiletým prodloužením pravomoci přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s čl. 12 odst. 2 vydá Komise prostřednictvím prováděcích aktů nový pracovní program. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 15 odst. 4.“;

15) přílohy I a II se nahrazují zněním uvedeným v přílohách I a II této směrnice;

16) doplňují se nové přílohy III a IV ve znění uvedeném v přílohách III a IV této směrnice.

Článek 2

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do [datum vstupu v platnost + 18 měsíců]. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.
Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.
2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 4

Určení

Tato směrnice je určena členskými státy.

Ve Štrasburku dne

*Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*