

V Bruseli 16. decembra 2021
(OR. en)

15114/21

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

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

NÁVRH

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	15. decembra 2021
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2021) 813 final
Predmet:	Návrh SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorou sa mení smernica 2010/40/EÚ o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2021) 813 final.

Príloha: COM(2021) 813 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Štrasburgu 14. 12. 2021
COM(2021) 813 final

2021/0419 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica 2010/40/EÚ o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy

(Text s významom pre EHP)

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

DŮVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

Tento návrh sa týka prijatia smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ zo 7. júla 2010 o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy¹.

• Dôvody a ciele návrhu

Mobilita a doprava sú nevyhnutné pre európskych občanov a pre európske hospodárstvo ako celok. Voľný pohyb osôb a tovaru cez vnútorné hranice je jednou zo základných slobôd Európskej únie (EÚ) a jej jednotného trhu. Európska komisia prijala v decembri 2020 oznámenie o stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu (ďalej len „stratégia“)², v ktorej sa navrhuje zásadná transformácia európskeho dopravného systému a dosiahol sa tak cieľ udržateľnej, inteligentnej a odolnej mobility. Digitalizácia je nevyhnutným faktorom tejto transformácie. Vďaka digitalizácii bude celý dopravný systém nepretržitý a efektívnejší. Ďalej sa zvýši aj úroveň bezpečnosti, ochrany, spoľahlivosti a pohodlia.

V stratégii sa určuje zavedenie inteligentných dopravných systémov (ďalej len „IDS“) ako kľúčového kroku pri budovaní prepojeného a automatizovaného multimodálneho systému mobility. Spojí sa v ňom nový vývoj, ako je systém „mobilita ako služba“, a kooperatívna, prepojená a automatizovaná mobilita (CCAM). Prostredníctvom CCAM sa vodič premení na používateľa spoločného vozidlového parku, úplne integrovaného do multimodálneho dopravného systému, ktorý bude vďaka multimodálnym digitálnym službám mobility (MDMS), napríklad aplikáciám systému „mobilita ako služba“, nepretržitý.

Stratégia je jasná: na to, aby bola doprava skutočne udržateľnejšia, musíme zabezpečiť účinnú a nepretržitú multimodalitu, a to tým, že sa pre každý úsek cesty použije najefektívnejší druh dopravy. Každý druh sa okrem toho musí stať efektívnejším; pre cestnú premávku to znamená, že spoločné riešenia budú čím ďalej, tým viac poskytovať životaschopnú alternatívu pre súkromné vlastníctvo vozidla. To podporuje aj využívanie vozidiel s nulovými emisiami, keďže používatelia služieb spoločnej mobility budú mať k dispozícii celý vozidlový park. Obavy o dojazd alebo obstarávacie náklady sa potom zmiernia, najmä ak sa tento vozidlový park môže nechať automaticky nabíjať. Inými slovami, rozvíjajúce sa služby IDS môžu urýchliť zavedenie vozidiel s nulovými emisiami a takisto pomôcť ich efektívnejšiemu využívaniu.

K udržateľnejšej doprave prispeje v neposlednom rade aj zmiernenie cestných dopravných tokov (s poznámkou, že vozidlové parky s nulovými emisiami by nemali viesť k dopravným zápcham s nulovými emisiami). V ideálnom prípade budú spoločné vozidlá s nulovými emisiami fungovať ako prípojné služby k existujúcim a ešte efektívnejším druhom dopravy, a to tak pre osobnú, ako aj nákladnú dopravu, čím poskytnú nepretržité a inkluzívnejšie cestovanie. Dopravné zápchy stoja hospodárstvo EÚ vyše 1 % HDP ročne³, jednak vo forme času ktorý strácajú občania a pracovníci, ale aj v podobe nespoľahlivej a neefektívnej logistiky zásobujúcej hospodárstvo. Znížením nehodovosti a zlepšením riadenia dopravy sa vďaka IDS môže pomôcť znížiť preťaženie dopravy a významne prispieť k hospodárskej

¹ Ú. v. EÚ 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>.

efektívnosti a konkurencieschopnosti hospodárstva EÚ. Zavedenie IDS má potenciál výrazne zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky, efektívnosť dopravy a pohodlie tým, že pomôže používateľom dopravy prijímať správne rozhodnutia a prispôbovať sa dopravnej situácii. IDS takisto umožňujú lepšie využívať existujúcu infraštruktúru, zvyšovať možnosti multimodality a zlepšovať riadenie dopravy.

V oznámení s názvom Európska dátová stratégia⁴, ktoré Komisia prijala vo februári 2020, sa uznáva, že inovácie založené na údajoch prinesú verejnosti veľké výhody tým, že prispievajú k Európskej zelenej dohode⁵ a že pomôžu pripraviť Európu na digitálny vek⁶.

Smernica 2010/40/EÚ (ďalej len „smernica o IDS“) bola navrhnutá ako rámec na urýchlenie a koordináciu zavádzania a využívania IDS v cestnej doprave a jej rozhraniach s inými druhmi dopravy.

V stratégii sa oznámilo, že smernica o IDS sa bude čoskoro revidovať, a to vrátane niektorých jej delegovaných nariadení. V stratégii sa takisto zdôraznil zámer Komisie podporiť v roku 2021 vytvorenie koordinačného mechanizmu pre národné prístupové body vytvorené podľa smernice o IDS.

Komisia vykonala *ex post* hodnotenie smernice o IDS⁷, v ktorom dospela k záveru, že smernica má pozitívny vplyv na zavádzanie IDS v celej EÚ. V hodnotení sa takisto usúdilo, že smernica je stále relevantným nástrojom na riešenie: i) nedostatočnej koordinácie pri zavádzaní IDS v celej EÚ a ii) pomalého, riskantného a nákladovo neefektívneho zavádzania IDS. V hodnotení sa ďalej upozornilo na to, že využívanie IDS sa zvyšuje, ale napriek zlepšeniam je zavádzanie IDS stále často obmedzené z geografického hľadiska. Naďalej existuje zjavná potreba prijať ďalšie opatrenia v oblasti interoperability, spolupráce a spoločného využívania údajov s cieľom umožniť plynulé a nepretržité služby IDS v celej EÚ.

Komisia v októbri 2019 zverejnila aj správu Európskemu parlamentu a Rade o vykonávaní smernice o IDS. V tejto správe sa zdôrazňuje: i) potreba ešte viac zlepšiť koordináciu v oblasti prístupnosti údajov; ii) potreba zohľadniť vznik nových tém a výziev v oblasti IDS a iii) potreba zlepšiť dostupnosť rozhodujúcich dátových typov o celej sieti cestnej dopravy (t. j. sprístupnením týchto dátových typov v digitálnom strojovo čitateľnom formáte).

V tomto návrhu sa teda riešia tieto problémy: i) nedostatočná interoperabilita a nedostatočná kontinuita aplikácií, systémov a služieb; ii) nedostatočné zosúladenie a neúčinná spolupráca medzi zainteresovanými stranami a iii) nevyriešené problémy súvisiace s dostupnosťou služieb IDS a so spoločným využívaním údajov na ich podporu. Dosiahne sa to najmä rozšírením súčasného rozsahu pôsobnosti smernice tak, aby sa vzťahovala na nové a rozvíjajúce sa výzvy, a tým, že umožní, aby sa základné služby IDS stali povinnými v celej EÚ. Zavádzanie služieb IDS sa bude podporovať dostupnosťou údajov potrebných na poskytovanie spoľahlivých informácií, a tak sa zabezpečí, že v odvetví cestnej dopravy sa budú môcť využívať výhody digitalizácie. Uvedené problémy sa budú riešiť aj prijatím ďalších pravidiel na zlepšenie zosúladenia so súčasnými postupmi a normami.

⁴ COM(2020) 66 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

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

⁷ SWD(2019) 368 final.

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Tento návrh je súčasťou balíka legislatívnych iniciatív, ktoré majú prispieť k cieľom dekarbonizácie, digitalizácie a väčšej odolnosti dopravnej infraštruktúry. Tento balík okrem revízie smernice o IDS zahŕňa revíziu nariadenia o systéme TEN-T⁸ a balíka mestskej mobility⁹, pričom obe obsahujú ustanovenia týkajúce sa zavádzania služieb IDS. Napríklad, revízia nariadenia o systéme TEN-T sa zaoberá prostriedkami na zisťovanie udalostí súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky, čo podľa tohto návrhu umožní poskytovať účastníkom cestnej premávky dopravné informácie súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky.

Tento návrh je konzistentný s návrhom nového nariadenia o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá, ktorý Komisia predložila 14. júla 2021¹⁰, ktorým by sa zrušila smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá¹¹. Údaje o nabíjacích a čerpacích staniciach sprístupnené podľa tohto nariadenia musia byť dostupné prostredníctvom národných prístupových bodov ustanovených podľa smernice o IDS.

Tento návrh je takisto konzistentný a zosúladený s ďalšími právnymi rámcami v oblasti dopravy, ako sú nariadenie o elektronických údajoch o nákladnej doprave (eFTI)¹² a ďalšie právne predpisy súvisiace s rôznymi druhmi dopravy, najmä pokiaľ ide o vymedzenie rozsahu pôsobnosti v prílohe I k tejto smernici a pridanú hodnotu k rozvoju multimodálnych digitálnych služieb mobility.

Pokiaľ ide o bezpečnosť cestnej premávky, v stratégii sa potvrdil cieľ znížiť do roku 2050 počet úmrtí v prípade všetkých druhov dopravy v EÚ takmer na nulu. V oblasti cestnej dopravy existuje niekoľko opatrení v rozsahu pôsobnosti smernice o IDS, ktoré prispievajú k tomuto ambicióznemu cieľu. Napríklad systém eCall je opatrenie po nehode, ktoré má urýchliť čas tiesňovej odozvy, a tým znížiť počet obetí na životoch a ťažkých zranení. Kooperatívnymi IDS sa vozidlám, dopravnej infraštruktúre a ďalším účastníkom cestnej premávky umožňuje, aby komunikovali a koordinovali svoje činnosti. Kooperatívny IDS má významný potenciál znížiť počet a závažnosť nehôd. Informačné služby o udalostiach súvisiacich s bezpečnosťou alebo pre bezpečné a chránené parkovanie nákladných vozidiel prispievajú k bezpečnosti účastníkov cestnej premávky. Povinnou dostupnosťou rozhodujúcich údajov v strojovo čitateľnom formáte sa zlepši fungovanie bezpečnostných služieb, ako je napríklad inteligentné prispôbenie rýchlosti, a zavedením povinnosti informačných služieb súvisiacich s bezpečnosťou dopravy sa zlepši bezpečnosť dopravy.

Tento návrh je v súlade s pravidlami o právach a povinnostiach cestujúcich, napríklad pravidlami stanovenými v článku 10 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/782¹³.

V súčasnosti okrem toho prebieha preskúmanie delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2015/962¹⁴ o poskytovaní informačných služieb o doprave v reálnom čase v celej EÚ¹⁵.

⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (Ú. v. EÚ 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 Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1.

¹² Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 33.

¹³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/782 z 29. apríla 2021 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (Ú. v. EÚ L 172, 17.5.2021, s. 1).

Očakáva sa, že táto pripravovaná revízia určí rozhodujúce dátové typy a zavedie niektoré nové rozhodujúce dátové typy súvisiace s dopravnými predpismi: i) obmedzenia hmotnosti/dĺžky/šírky/výšky; ii) jednosmerné ulice a iii) hranice obmedzení, zákazov alebo povinností so zónovou platnosťou, aktuálny stav prístupu a podmienky pohybu v zónach s regulovanou dopravou. Tento návrh je konzistentný s očakávanými zmenami delegovaného aktu. Okrem toho, z dôvodu dôležitosti týchto troch dodatočných údajových bodov bude po prijatí nového delegovaného aktu vhodné zvážiť ich zaradenie do zoznamu dátových typov, ktorých dostupnosť a poskytovanie majú byť povinnými.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

V Európskej dátovej stratégii sa oznámilo vytvorenie spoločných interoperabilných dátových priestorov pre celú EÚ v strategických hospodárskych odvetviach a oblastiach verejného záujmu. Tieto dátové priestory zahŕňajú spoločný európsky dátový priestor pre mobilitu. Smernica o IDS je dôležitou zložkou spoločného európskeho dátového priestoru pre mobilitu, pretože zabezpečuje dostupnosť a prístupnosť údajov o multimodálnej doprave a cestovných údajov v národných prístupových bodoch.

Týmito údajmi sa poskytuje osobitná podpora pokročilým asistenčným systémom pre vodičov, ako sú napríklad nové systémy vozidiel podľa nariadenia (EÚ) 2019/2144 o všeobecnej bezpečnosti¹⁶.

Návrh bol zosúladený s ďalšími právnymi rámcami EÚ, ako sú nariadenie (EÚ) 2016/679 (všeobecné nariadenie o ochrane údajov)¹⁷, smernica 2002/58/ES o súkromí a elektronických komunikáciách¹⁸ a nariadenie (EÚ) 2019/2144 o všeobecnej bezpečnosti¹⁹. V prípade potreby musia opatrenia uvedené v tomto návrhu náležite zohľadňovať pripravovaný akt o umelej inteligencii²⁰.

Touto smernicou sa podporujú politiky týkajúce sa výskumu a inovácií v oblasti klímy, energetiky a mobility podľa rámcového programu pre výskum a inovácie Horizont Európa na roky 2021 – 2027, a to v súvislosti s výskumom a vývojom inovatívnych technológií v oblasti IDS, kooperatívnych IDS (C-ITS) a CCAM.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Zmenou sa nemení právny základ smernice o IDS, ktorým je článok 91 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

¹⁴ Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2015/962 z 18. decembra 2014, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ, pokiaľ ide o poskytovanie informačných služieb o doprave v reálnom čase v celej EÚ (Ú. v. EÚ L 157, 23.6.2015, s. 21).

¹⁵ Očakáva sa, že k prijatiu delegovaného aktu dôjde v 1. štvrtroku 2022.

¹⁶ Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1.

¹⁷ Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1.

¹⁸ Ú. v. EÚ L 201, 31.7.2002, s. 37.

¹⁹ Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1.

²⁰ Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú harmonizované pravidlá v oblasti umelej inteligencie (akt o umelej inteligencii) a menia niektoré legislatívne akty Únie [COM(2021) 206 final].

- **Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Smernica o IDS sa zaoberá nadnárodnými aspektmi dopravy, ktoré členské štáty nemôžu samostatne uspokojivo riešiť, ako sú interoperabilita zariadení a posilnenie vnútorného trhu v oblasti služieb IDS na globálnej úrovni. Prispieva tak k zamestnanosti a rastu.

Podľa zásady subsidiarity je použitie smernice alebo rámcovej smernice, napríklad smernice o IDS, naďalej jedným z najvhodnejších spôsobov na dosiahnutie plánovaného účelu. Zastrešujúce zásady a základné podmienky vykonávania IDS sú ustanovené pomocou špecifikácií vypracovaných vďaka intenzívnemu zapojeniu tematických odborníkov vymenovaných členskými štátmi.

Komisia sa domnieva, že niektoré dátové typy a služby IDS by sa mali sprístupniť a poskytovať povinne. Prvotné zoznamy takýchto údajov a služieb sú obsiahnuté v návrhu. V návrhu je zahrnutý aj mechanizmus na aktualizáciu týchto zoznamov, ktorý je založený na posilnenej konzultácii so zainteresovanými stranami a predchádzajúcom formálnom schválení členskými štátmi.

Komisia v rámci svojich inštitucionálnych právomocí posilní aj úlohu Poradnej skupiny pre európske IDS, ktorá má zástupcov z príslušných zainteresovaných strán v oblasti IDS z verejného a zo súkromného sektora. Tieto zainteresované strany radia Komisii o obchodných a technických aspektoch vykonávania a zavádzania IDS v EÚ.

- **Proporcionalita**

Tento návrh podľa zásady proporcionality neprekračuje rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie jeho cieľov. Komisia sa domnieva, že všetky opatrenia sú primerané, pokiaľ ide o ich vplyv, ako sa ukázalo v posúdení vplyvu, ktoré je priložené k tejto iniciatíve²¹. Navrhovaným zásahom sa: i) prispôsobuje rozsah pôsobnosti smernice o IDS novým a rozvíjajúcim sa oblastiam služieb IDS; ii) posilňujú úlohy zainteresovaných strán – a koordinácia medzi nimi a iii) nariaďuje dostupnosť rozhodujúcich údajov a poskytovanie základných služieb. Je to potrebné na prispôbenie právneho rámca IDS vyvíjajúcemu sa prostrediu a na zabezpečenie dostupnosti údajov a služieb potrebných na podporu cieľov stratégie.

- **Výber nástroja**

Vzhľadom na obmedzené zmeny smernice o IDS sa Komisia domnieva, že najlepšou možnosťou na revíziu smernice je zmena.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ *EX POST*, KONZULTÁCIÍ SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

- **Hodnotenia *ex post*/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

Hodnotením *ex post* smernice o IDS prostredníctvom Programu REFIT sa dospelo k záveru, že rozsah pôsobnosti smernice o IDS je aj v súčasnosti stále relevantný, pričom určené prioritné oblasti sa stále vzťahujú na príslušné témy, služby a údaje. Smernicu a jej delegované akty posúdili aj zainteresované strany s cieľom pomôcť znížiť negatívne externé vplyvy dopravy.

Zároveň sa v dôsledku spoločenského a technologického vývoja dospelo v hodnotení k záveru, že niekoľko oblastí si v budúcnosti bude vyžadovať ďalšiu pozornosť. V hodnotení

21

Vložiť odkaz.

sa usúdilo, že ďalšiu pozornosť si vyžaduje najmä kooperatívna, prepojená a automatizovaná mobilita. V hodnotení sa okrem toho predpokladalo, že zabezpečenie dostupnosti príslušných údajov a infraštruktúry IDS by viedlo k zavedeniu nepretržitých služieb v celej EÚ. V hodnotení sa takisto dospelo k záveru, že doteraz sa zaviedol len obmedzený počet interoperabilných služieb IDS. V hodnotení sa poukázalo na pretrvávajúcu neochotu sprístupňovať údaje, čo je naďalej obmedzujúcim faktorom, a na potrebu zlepšiť spoluprácu so zainteresovanými stranami a medzi nimi.

V hodnotení boli identifikované problémy, ktoré sa v návrhu usilujú riešiť, a to: i) nedostatočná interoperabilita a kontinuita aplikácií, systémov a služieb; ii) nedostatočné zosúladenie a neúčinná spolupráca medzi zainteresovanými stranami a iii) nevyriešené problémy súvisiace s dostupnosťou a so spoločným využívaním údajov na podporu služieb IDS.

• **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Hlavné cieľové skupiny sa do konzultačného procesu²² zapojili tromi rôznymi spôsobmi: verejnou konzultáciou, otvorenou verejnou konzultáciou a cieľenými konzultáciami. Každý z týchto spôsobov sa rozoberá v odsekoch ďalej.

Verejná konzultácia sa uskutočnila v rámci úvodného posúdenia vplyvu²³ tejto iniciatívy, pričom prebiehala od 8. októbra 2020 do 19. novembra 2020. Na túto verejnú konzultáciu dostala Komisia 34 odpovedí, väčšinou od podnikov, podnikateľských združení a subjektov verejného sektora. Na úvodné posúdenie vplyvu odpovedali aj mimovládne organizácie, spotrebiteľské organizácie a široká verejnosť.

Otvorená verejná konzultácia sa začala 3. novembra 2020 a otvorená bola do 2. februára 2021. Dotazníkom v rámci otvorenej verejnej konzultácie boli zainteresované strany vyzvané, aby vyjadrili svoje názory na kľúčové aspekty posúdenia vplyvu, a to: i) hlavné problémy, ktoré sa riešili v rámci posúdenia vplyvu; ii) faktory týchto problémov; iii) možné opatrenia v oblasti politiky na riešenie týchto problémov a faktorov; iv) pravdepodobné vplyvy týchto možných opatrení v oblasti politiky a v) relevantnosť opatrení na úrovni EÚ na riešenie týchto problémov. Komisii bolo doručených spolu 149 odpovedí.

Cieľené konzultácie pozostávali zo štyroch častí, ktoré sú opísané v zarážkach ďalej.

– Online prieskum pre všetky kľúčové skupiny zainteresovaných strán sa začal 15. februára 2021 a otvorený bol do 26. marca 2021.

– Séria rozhovorov s 53 zainteresovanými stranami zo všetkých kľúčových skupín zainteresovaných strán sa začala 16. februára 2021 a otvorená bola do 6. mája 2021. V úvodnej fáze štúdie (november/december 2020) sa okrem toho uskutočnilo šesť prieskumných rozhovorov s kľúčovými zainteresovanými stranami.

– Šesť workshopov so zainteresovanými stranami sa uskutočnilo od decembra 2020 do júna 2021.

– Výbor pre európske IDS sa stretol 17. decembra 2020 a 28. júna 2021.

Počas obdobia prípravy posúdenia vplyvu sa Komisia stretla aj so širokou škálou zainteresovaných strán a dostala niekoľko pozičných dokumentov.

²² Viac podrobností možno nájsť v prílohe F k podpornej štúdii, ktorá obsahuje správu o konzultácii so zainteresovanými stranami.

²³ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Inteligentne-dopravne-systemy-revizia-pravidiel-EU-_sk.

- **Získavanie a využívanie praktických alebo odborných znalostí**

Pri príprave tejto iniciatívy Komisia využila: i) zistenia z hodnotenia *ex post* smernice o IDS²⁴; ii) správu Komisie Európskemu parlamentu a Rade o vykonávaní smernice²⁵ a iii) správy členských krajín z roku 2020 o pokroku dosiahnutom pri vykonávaní smernice o IDS²⁶.

V rámci konzultačných činností poskytli zainteresované strany takisto mnoho informácií, ktorými doplnili informácie poskytnuté Komisii na *ad hoc* základe. Posúdenie vplyvu závisí do značnej miery od sprievodnej externej podpornej štúdie, ktorú vypracoval konzultant²⁷.

Ďalší zdroj informácií pochádzal z rozsiahlych konzultácií, ktoré Komisia uskutočnila s expertnou skupinou členských štátov pre IDS²⁸ o vymedzení rozhodujúcich dátových typov. Uskutočnili sa ako súčasť revízie delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2015/962.

Celkovo sa na vypracovanie správy o posúdení vplyvu využili početné zdroje, ktoré boli komplexné a zastupovali rôzne skupiny zainteresovaných strán.

- **Posúdenie vplyvu**

Správa o posúdení vplyvu bola výboru pre kontrolu regulácie doručená 25. augusta 2021. Výbor 27. septembra 2021 vydal k správe kladné stanovisko s výhradami. Výbor sa domnieval, že správa sa mala ešte vylepšiť, a to, čo sa týka: i) rozsahu pôsobnosti iniciatívy, napríklad ako prispeje k multimodalite a cieľom zelenej dohody; ii) konkrétnych problémov, ktoré sa riešia, a najrozhodujúcejších možností politiky; iii) analýzy vplyvov; iv) výberu uprednostňovanej možnosti politiky a v) názorov zainteresovaných strán.

Záverečná správa o posúdení vplyvu obsahuje v oddieloch 1 až 4 komplexný opis a posúdenie pridanej hodnoty iniciatívy a jej prepojení s inými iniciatívami v oblasti politiky. Podrobný opis možností politiky sa nachádza v oddiele 5. Komplexná analýza vplyvov všetkých možností je uvedená v oddiele 6 a porovnanie možností politiky v oddiele 7. Súhrnný prehľad posúdenia vplyvu a stanovisko výboru sa nachádzajú na webovom sídle Komisie²⁹.

V záverečnej správe o posúdení vplyvu sa analyzovali tri možnosti politiky. Zhrnutie každej z týchto troch možností je uvedené v troch zárázkach ďalej.

- Možnosť politiky 1: Posilnené zásady koordinácie a zavádzania. Táto prvá možnosť politiky prináša najväčší počet opatrení v oblasti politiky. Napriek tomu ide prevažne o mierny prístup vrátane opatrení týkajúcich sa: i) zmien smernice s cieľom umožniť rozšírenie jej platnosti v nových a rozvíjajúcich sa oblastiach služieb IDS; ii) riešenia zistených nedostatkov v oblasti spolupráce zainteresovaných strán prostredníctvom opatrení, ktorými sa zlepšuje koordinácia a iii) zabezpečenia koherentnosti ustanovení smernice s ustanoveniami iných existujúcich právnych nástrojov. Zahŕňa aj opatrenia, ktorých cieľom je: i) ešte viac posilniť koordináciu všetkých

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.

²⁷ Záverečná správa, podporná štúdia posúdenia vplyvu *Impact Assessment Support Study for the revision of the Intelligent Transport System Directive (2010/40/EU)* [Podporná štúdia posúdenia vplyvu revízie smernice o inteligentných dopravných systémoch (2010/40/EÚ)], 2021.

²⁸ Kód E01941 v Registri expertných skupín Komisie a podobných subjektov.

²⁹ **Vložiť odkaz.**

príslušných zainteresovaných strán; ii) inštitucionalizovať časti rámca riadenia a iii) zabezpečiť, aby smernica bola nadčasová a aby fungovala s príchodom známych pripravovaných iniciatív EÚ v oblasti politiky.

- Možnosť politiky 2: Nariadiť zhromažďovanie a dostupnosť rozhodujúcich údajov. Tento zásah robí povinnými zhromažďovanie a sprístupňovanie údajov, ktoré sú rozhodujúce pre fungovanie základných služieb, ako prostriedku na podporu zavedenia takýchto služieb. Tieto opatrenia si zachovávajú všetky ostatné aspekty možnosti politiky 1, pričom aj ich cieľom je zlepšiť: i) dostupnosť údajov; ii) kvalitu údajov; iii) prístup k údajom; iv) výmenu údajov a v) využívanie údajov.
- Možnosť politiky 3: Nariadiť poskytovanie základných služieb. Tento zásah obsahuje možnosť povinného zavedenia základných služieb prostredníctvom delegovaných aktov. Využíva najmä zvýšenú dostupnosť, kvalitu, výmenu a využívanie údajov, ktoré sa presadzujú v rámci možnosti politiky 2, a zameriava sa na ďalšiu podporu zavedenia interoperabilných a nepretržitých služieb.

Komisia jednoznačne uprednostňuje možnosť politiky 2 pred možnosťou politiky 1, pretože sa ňou dosahujú výrazne väčšie prínosy a najlepší pomer nákladov a prínosov. Povinným zhromažďovaním údajov a z toho vyplývajúcim zavedením služieb IDS sa takisto výrazne zvyšuje účinnosť smernice pri dosahovaní cieľov smernice o IDS a je vďaka tomu koherentnejšia. Obmedzenie povinného zhromažďovania údajov na rozhodujúce údaje – a veľmi významné prínosy, ktoré by zo zberu týchto rozhodujúcich údajov vyplynuli – takisto znamená, že možnosť politiky 2 je úmerná.

Rozdiel v čistých prínosoch medzi možnosťou politiky 2 a možnosťou politiky 3 je menší ako rozdiel medzi čistými prínosmi pri možnosti politiky 1 a možnosti politiky 2. Napriek tomu rozdiely v čistých prínosoch medzi možnosťou politiky 2 a možnosťou politiky 3 sú stále veľmi výrazné. Hlavným rozdielom je značné zvýšenie prínosov súvisiacich s bezpečnosťou, ktoré sa očakávajú pri možnosti politiky 3, v porovnaní s možnosťou politiky 2. Hoci možnosť politiky 3 predstavuje aj zvýšenú úroveň nákladov, pomer hraničných nákladov a prínosov ďalších nákladov a prínosov, ktoré prináša možnosť politiky 3, je stále priaznivý. Je to aj najkoherentnejšia možnosť politiky. Povinné poskytovanie základných služieb IDS pre bezpečnosť cestnej premávky – hoci prináša značné náklady spojené s dodržiavaním predpisov – je takisto úmerné.

Možnosťou politiky, ktorú uprednostňuje Komisia, je preto možnosť 3 (ktorá zahŕňa možnosti politiky 1 a 2), pretože: i) sa ňou vytvárajú najväčšie čisté prínosy; ii) je to najúčinnnejšia možnosť; iii) najlepšie sa ňou dosahujú konkrétne ciele smernice o IDS a iv) najlepšie sa ňou zabezpečuje rýchle a koherentné zavedenie služieb IDS v súlade s cieľmi stratégie.

Posúdenie vplyvu obsahuje podrobný opis opatrení v oblasti politiky zahrnutých do rôznych možností politiky, ako aj hlavné vplyvy, náklady a prínosy každej možnosti politiky.

• **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Návrhom sa znížia administratívne náklady členských štátov, pretože sa zefektívnia opakujúce sa povinnosti podávania správ a umožní sa využívať spoločný systém podávania správ o vykonávaní smernice a jej delegovaných aktov. Na základe spoločného vzoru a spoločných kľúčových ukazovateľov výkonnosti sa ním uľahčí aj analýza a porovnávanie správ. Návrhom sa však môžu zvýšiť aj náklady na koordináciu súvisiace so zhromažďovaním údajov, najmä pokiaľ ide o miestne orgány.

Opatrenia v oblasti politiky nie sú zacielené osobitne na MSP a nič nenasvedčuje tomu, že opatrenia v oblasti politiky budú mať rozdielny vplyv na podniky rôznych veľkostí. Bez zavedenia nových špecifikácií údajov a nových požiadaviek na normy a bez rozšíreného

využívania národných prístupových bodov by však vznikol rozdrobený trh. Ak by tento rozdrobený trh pokračoval, mohlo by to priniesť komparatívnu výhodu väčším podnikom v porovnaní s MSP. Na harmonizovanom trhu s harmonizovanými normami budú MSP profitovať z nižších prekážok vstupu, aby mohli rozširovať svoje prevádzky a súťažiť na rovnakom základe s väčšími podnikmi.

Očakáva sa, že návrh v rámci Európskej dátovej stratégie vo veľkej miere prispeje k vytvoreniu spoločného európskeho dátového priestoru pre mobilitu. K spoločnému európskemu dátovému priestoru pre mobilitu prispeje zvýšením dostupnosti údajov o národných prístupových bodoch a zjednodušením opakovaného používania údajov prostredníctvom normalizácie výmen údajov a harmonizácie podmienok prístupu.

- **Základné práva**

V záujme dosiahnutia cieľa bezpečnej, udržateľnej, inteligentnej a odolnej mobility sa môže vyžadovať spracúvanie cestovných údajov, dopravných informácií alebo údajov o cestnej sieti, ktoré obsahujú osobné údaje. Keď sa na dosiahnutie cieľov smernice o IDS vyžaduje spracúvanie osobných údajov, podrobnejšie pravidlá, napríklad o tom, ktoré údaje sa majú zhromažďovať, kto ich má zhromažďovať, na aké konkrétne účely sa majú zhromažďovať, možno stanoviť iba v terciárnych aktoch, ktoré z nej vychádzajú. Komisia pri navrhovaní týchto aktov náležite zohľadní požiadavky na ochranu údajov.

4. VPLYVY NA ROZPOČET

Návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet Európskej únie.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Rámec EÚ pre C-ITS na poskytovanie spoľahlivej a bezpečnej komunikácie**

Komisia čerpala zo svojich prevádzkových skúseností s vykonávaním podporného opatrenia „Bezpečnostná architektúra pre prepojenú infraštruktúru a vozidlá v Európe“, v rámci ktorého bolo Spoločné výskumné centrum poverené realizáciou pilotnej fázy (2018 – 2022) kooperatívneho systému EÚ na správu bezpečnostných poverení C-ITS.

Až kým sa takýto systém nesformalizuje do záväzného rámca (s možnosťou budúceho zriadenia špecializovaných subjektov, ktoré ho budú spravovať) je Komisia určená ako subjekt, ktorý prevezme úlohy autority pre certifikačnú politiku C-ITS, správcu dôveryhodného zoznamu a kontaktného miesta pre C-ITS.

- **Vykonávacie plány a opatrenia na monitorovanie, hodnotenie a podávanie správ**

Komisia prijme každých 5 rokov pracovné programy – v nich sa ustanovia činnosti, pre ktoré sa môžu prijať prípadné európske špecifikácie alebo pre ktoré sa môžu nariadiť ďalšie údaje alebo služby IDS.

Členské štáty budú každé 3 roky podávať správy o svojom pokroku dosiahnutom pri vykonávaní smernice a jej delegovaných aktov, pričom použijú spoločný vzor a spoločné kľúčové ukazovatele výkonnosti.

Na základe správ členských štátov bude Komisia každé 3 roky predkladať Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní smernice.

- **Vysvetľujúce dokumenty**

V súlade s odôvodnením 27 návrhu musia členské štáty informovať Komisiu o svojich transpozičných opatreniach vo forme podporných dokladov. Je to potrebné z dôvodu nových ustanovení uvedených v návrhu, ktoré sa týkajú zhromažďovania údajov a zavádzania služieb. Týmto novými ustanoveniami sa môže vyžadovať prijatie ďalších vnútroštátnych právnych predpisov alebo ich zmeny. Aby mohla Komisia monitorovať správnu transpozíciu, je dôležité, aby jej členské štáty zaslali podporné doklady, v ktorých sa poukazuje na to, ktoré existujúce alebo nové ustanovenia v rámci vnútroštátneho práva sú určené na vykonávanie jednotlivých opatrení ustanovených v navrhovanej smernici.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Týmto návrhom sa mení súčasná smernica 2010/40/EÚ o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy, zmenená rozhodnutím Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2380³⁰. Štruktúra zmenenej smernice o IDS je vysvetlená v zarážkach ďalej.

- Článkom 1 ods. 1 sa upravuje článok 1 súčasnej smernice, pričom sa ustanovuje predmet a rozsah pôsobnosti smernice pridaním dostupnosti údajov a zavádzania služieb do predmetu a rozsahu pôsobnosti súčasnej smernice.
- Článkom 1 ods. 2 sa v článku 2 súčasnej smernice aktualizuje názov štyroch prioritných oblastí súčasnej smernice, keďže prioritné oblasti sú reorganizované podľa druhov služieb IDS.
- Článkom 1 ods. 3 sa rozširuje zoznam s vymedzením pojmov súčasnej smernice tam, kde je to potrebné a vhodné vzhľadom na celkové zmeny v rozsahu pôsobnosti a ustanoveniach zmenenej smernice.
- Článkom 1 ods. 4 sa rozširujú požiadavky na členské štáty v článku 5 týkajúce sa ich spolupráce súvisiacej so zavádzaním služieb IDS pri uplatňovaní špecifikácií prijatých podľa smernice.
- Článkom 1 ods. 5 sa v článku 6 aktualizuje odkaz na existujúce právne predpisy a dopĺňa sa odkaz na rozhodnutie č. 768/2008/ES.
- V článku 1 ods. 6 sa ustanovuje nový článok, podľa ktorého sú členské štáty povinné zabezpečiť dostupnosť údajov pre dátové typy uvedené v novej prílohe III a ich prístupnosť v národných prístupových bodoch, a nový článok, podľa ktorého sú členské štáty povinné zabezpečiť zavádzanie služieb IDS uvedených v novej prílohe IV.
- Článkom 1 ods. 7 sa do článku 7 súčasnej smernice dopĺňajú ustanovenia o aktualizácii príloh III a IV prostredníctvom delegovaných aktov, ktoré podliehajú predchádzajúcemu posúdeniu vplyvu vrátane analýzy nákladov a prínosov.
- V článku 1 ods. 8 sa ustanovuje nový článok oprávňujúci Komisiu prijať dočasné opatrenia v prípade núdzovej situácie, ktorá má vážny priamy vplyv na bezpečnosť cestnej premávky, kybernetickú bezpečnosť alebo dostupnosť a integritu služieb IDS.
- Článkom 1 ods. 9 sa aktualizuje odkaz v článku 8 súčasnej smernice.
- Článkom 1 ods. 10 sa nahrádza článok 10 súčasnej smernice, a to aktualizovanými pravidlami ochrany údajov a súkromia, zefektívnením znenia tak, že sa odstránia

³⁰ Ú. v. EÚ L 340, 20.12.2017, s. 1.

duplicity existujúcich povinností podľa pravidiel ochrany údajov, napríklad o bezpečnosti spracúvaných osobných údajov a potrebe prevádzkovateľov dodržiavať ich ďalšie povinnosti vyplývajúce z pravidiel ochrany údajov. Zdôrazňuje sa v ňom aj požiadavka, aby Komisia pri vypracúvaní špecifikácií zohľadnila požiadavky na ochranu údajov.

- V článku 1 ods. 11 sa ustanovuje nový článok o autorite pre certifikačnú politiku C-ITS, správcovi dôveryhodného zoznamu a kontaktnom mieste pre C-ITS a stanovuje sa, že tieto úlohy vymedzí a bude plniť Komisia.
- Článkom 1 ods. 12 sa upravuje článok 12 súčasnej smernice, pokiaľ ide o dátum, od ktorého sa Komisii udeľuje právomoc prijímať delegované akty.
- Článkom 1 ods. 13 sa nahrádza článok 15 súčasnej smernice o postupe výboru, a to aktualizovanými odkazmi na existujúce právne predpisy a doplnením odkazu na postup preskúmania [články 5 a 8 nariadenia (EÚ) č. 182/2011].
- Článkom 1 ods. 14 sa nahrádza článok 17 súčasnej smernice, a to aktualizovanými pravidlami podávania správ členskými štátmi (spoločný vzor, spoločné kľúčové ukazovatele výkonnosti) a Komisiou, ako aj aktualizovanými pravidlami na prijímanie pracovných programov smernice o IDS.
- Článkom 1 ods. 15 a článkom 1 ods. 16 sa nahrádzajú dve prílohy k súčasnej smernici štyrmi prílohami:
 - prílohou I sa upravuje príloha I k súčasnej smernici, a to organizovaním prioritných oblastí podľa druhov služieb IDS, a pridávajú sa aj nové opatrenia zodpovedajúce novým a rozvíjajúcim sa službám IDS,
 - prílohou II sa upravuje príloha II k súčasnej smernici o IDS aktualizovaním a pridaním niektorých zásad,
 - v novej prílohe III sa uvádzajú dátové typy, pre ktoré je potrebné zabezpečiť dostupnosť a prístupnosť národných prístupových bodov do dátumu uvedeného pre každý dátový typ a geografické pokrytie uvedené pre každý dátový typ,
 - v novej prílohe IV sa uvádza zoznam služieb IDS, ktoré sa majú zaviesť do dátumu uvedeného pre každú službu IDS, a geografické pokrytie uvedené pre každú službu IDS.
- V článkoch 2, 3 a 4 sa ustanovuje transpozícia, nadobudnutie účinnosti a adresáti zmenenej smernice.

- **Európsky hospodársky priestor**

Navrhovaný akt má význam pre EHP.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica 2010/40/EÚ o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru³¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov³²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) V oznámení Komisie o stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu³³ sa zavedenie inteligentných dopravných systémov (ďalej len „IDS“) označuje za kľúčové opatrenie na dosiahnutie prepojenej a automatizovanej multimodálnej mobility, a preto prispieva k transformácii európskeho dopravného systému v záujme dosiahnutia cieľa efektívnej, bezpečnej, udržateľnej, inteligentnej a odolnej mobility. Dopĺňajú sa ním opatrenia oznámené v rámci hlavnej iniciatívy o ekologizácii nákladnej dopravy na podporu multimodálnej logistiky. V stratégii bola na rok 2022 oznámená aj revízia delegovaného nariadenia (EÚ) 2017/1926 o informačných službách o multimodálnom cestovaní s tým, že bude obsahovať povinnú prístupnosť dynamických súborov údajov, ako aj posúdenie potreby regulačných opatrení týkajúcich sa práv a povinností poskytovateľov multimodálnych digitálnych služieb spolu s iniciatívou týkajúcou sa predaja cestovných lístkov vrátane cestovných lístkov na vlak.
- (2) V stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu sa potvrdzuje cieľ znížiť do roku 2050 počet úmrtí v rámci všetkých druhov dopravy v Únii takmer na nulu. K bezpečnosti účastníkov cestnej premávky prispievajú viaceré opatrenia v rozsahu pôsobnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ³⁴, ako sú systém

³¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

³² Ú. v. EÚ C , , s. .

³³ COM(2020) 789 final.

³⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ zo 7. júla 2010 o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy (Ú. v. EÚ L 207, 6.8.2010, s. 1).

eCall, informačné služby o doprave súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky a bezpečné a chránené parkoviská³⁵.

- (3) V Európskej zelenej dohode³⁶ sa zdôrazňuje rastúca úloha automatizovanej a prepojenej multimodálnej mobility spolu s inteligentnými systémami riadenia dopravy, ktoré sú umožnené digitalizáciou, a cieľ podpory nových služieb udržateľnej dopravy a mobility, ktorými sa môže znížiť preťaženie dopravy a znečistenie, a to najmä v mestských oblastiach.
- (4) Rastúca potreba lepšieho využívania údajov pri vytváraní udržateľnejších, efektívnejších a odolnejších dopravných reťazcov si vyžaduje lepšiu koordináciu rámca IDS s ďalšími iniciatívami zameranými na harmonizáciu a uľahčenie spoločného využívania údajov v odvetviach mobility, dopravy a logistiky s multimodálnou perspektívou³⁷.
- (5) Vzhľadom na potrebu digitalizácie cestnej dopravy s cieľom zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky a znížiť preťaženie dopravy by sa v transeurópskej dopravnej sieti mali ešte viac rozvíjať zavádzanie a využívanie inteligentných dopravných systémov a služieb na cestách.
- (6) V mnohých členských štátoch sa už v odvetví cestnej dopravy zaviedli národné aplikácie týchto systémov a služieb. Napriek zlepšeniam od prijatia smernice 2010/40/EÚ³⁸ v roku 2010 sa však pri jej hodnotení zistili pretrvávajúce nedostatky, ktoré viedli k naďalej rozdrobenému a nekoordinovanému zavedeniu a nedostatočnej geografickej kontinuite služieb IDS v celej Únii a na jej vonkajších hraniciach.
- (7) V súvislosti s vykonávaním delegovaných nariadení Komisie³⁹, ktorými sa dopĺňa smernica 2010/40/EÚ, členské štáty zriadili národné prístupové body⁴⁰. Národnými prístupovými bodmi sa organizuje prístup k údajom súvisiacim s dopravou a ich opätovné využívanie s cieľom pomôcť podporiť poskytovanie celoeurópskych interoperabilných cestovných a dopravných služieb IDS koncovým používateľom.

³⁵ Certifikované v súlade s delegovaným nariadením Komisie (EÚ) .../.... z XXX o normách EÚ, v ktorých sa podrobne uvádza úroveň služieb a bezpečnosti bezpečných a chránených parkovísk EÚ a postupy ich certifikácie.

³⁶ Oznámenie Komisie – Európska zelená dohoda, COM(2019) 640 final.

³⁷ Napr. spoločný európsky dátový priestor pre mobilitu a jeho zložky, nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056 z 15. júla 2020 o elektronických údajoch o nákladnej doprave (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 33) a práca, ktorú vykonáva Fórum pre digitálnu dopravu a logistiku (DTLF).

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

³⁹ Delegované nariadenie Komisie (EÚ) č. 885/2013 z 15. mája 2013, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ o inteligentných dopravných systémoch, pokiaľ ide o poskytovanie informačných služieb pre bezpečné a chránené parkovacie miesta pre nákladné a úžitkové vozidlá (Ú. v. EÚ L 247, 18.9.2013, s. 1),
delegované nariadenie Komisie (EÚ) č. 886/2013 z 15. mája 2013, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ, pokiaľ ide o údaje a postupy, ak je to možné, na poskytovanie bezplatných minimálnych univerzálnych dopravných informácií týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky užívateľom (Ú. v. EÚ L 247, 18.9.2013, s. 6),
delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2015/962 z 18. decembra 2014, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ, pokiaľ ide o poskytovanie informačných služieb o doprave v reálnom čase v celej EÚ (Ú. v. EÚ L 157, 23.6.2015, s. 21)
a delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1926 z 31. mája 2017, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ, pokiaľ ide o poskytovanie informačných služieb o multimodálnom cestovaní v celej EÚ (Ú. v. EÚ 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.

Tieto národné prístupové body sú dôležitou zložkou spoločného európskeho dátového priestoru pre mobilitu v rámci Európskej dátovej stratégie⁴¹ a mali by sa využívať, najmä pokiaľ ide o prístupnosť údajov.

- (8) Na zabezpečenie koordinovaného a účinného zavádzania IDS v rámci celej Únie by sa okrem už prijatých špecifikácií mali zaviesť špecifikácie vrátane prípadných noriem, ktorými sa stanovujú ďalšie podrobné ustanovenia a postupy. Pred prijatím akýchkoľvek ďalších alebo revidovaných špecifikácií by Komisia mala posúdiť ich súlad s niektorými vymedzenými zásadami stanovenými v prílohe II. Prioritu by mali mať v prvom rade štyri hlavné oblasti rozvoja a zavádzania IDS. Počas ďalšieho vykonávania IDS by sa z hľadiska technického pokroku a vynaložených finančných nákladov mala zohľadňovať existujúca infraštruktúra IDS, ktorú zaviedli jednotlivé členské štáty. Ak je to vhodné, malo by sa zabezpečiť, najmä v prípade C-ITS, aby sa požiadavky na systémy IDS nestanovovali v prospech využívania konkrétneho typu technológie a ani aby ho nezvýhodňovali.
- (9) Pri špecifikáciách by sa mali zohľadňovať už získané skúsenosti a výsledky v oblasti IDS, kooperatívnych inteligentných dopravných systémov (C-ITS) a kooperatívnej, prepojenej a automatizovanej mobility (CCAM), a to v rámci platforiem C-ITS⁴² a CCAM⁴³, Európskeho fóra pre multimodálnu mobilitu cestujúcich⁴⁴ a Európskej platformy na realizáciu systému eCall⁴⁵, a malo by sa na nich stavať.
- (10) Špecifikáciami by sa mali podporovať inovácie. Zvýšená dostupnosť údajov by mala viesť napríklad k rozvoju nových služieb IDS a inovácie by mali naopak určiť potrebu budúcich špecifikácií. Európske partnerstvo pre kooperatívnu, prepojenú a automatizovanú mobilitu v rámci programu Horizont Európa by malo podporovať rozvoj a testovanie ďalšej vlny služieb C-ITS, čo by pomohlo začleneniu vysokoautomatizovaných vozidiel do nových služieb multimodálnej mobility.
- (11) Systém C-ITS využíva technológie, vďaka ktorým môžu cestné vozidlá komunikovať medzi sebou a s cestnou infraštruktúrou vrátane dopravnej signalizácie. Služby C-ITS sú kategóriou služieb IDS, založených na otvorenej architektúre, ktorá umožňuje komunikáciu medzi stanicami C-ITS spôsobom „všetci všetkým“ (many-to-many) alebo na základe partnerskej komunikácie (peer-to-peer). Znamená to, že všetky stanice C-ITS by si mali navzájom bezpečne vymieňať správy a nemali by sa obmedzovať na výmenu správ s vopred určenými stanicami. Väčšina služieb si vyžaduje zabezpečenie autenticity a integrity správ C-ITS, ktoré obsahujú informácie, ako sú poloha, rýchlosť a smer. Mal by sa preto vytvoriť jeden spoločný európsky model dôvery C-ITS na vytvorenie vzťahu dôvery medzi všetkými stanicami C-ITS, a to bez ohľadu na použité komunikačné technológie. Tento model dôvery by sa mal realizovať prijatím politiky týkajúcej sa využívania infraštruktúry verejných kľúčov. Najvyššou úrovňou tejto infraštruktúry verejných kľúčov by mal byť európsky zoznam dôveryhodných certifikátov, ktorý by obsahoval údaje všetkých dôveryhodných koreňových certifikačných autorít v Európe. Na zabezpečenie hladkého fungovania tohto modelu dôvery C-ITS by sa určité úlohy mali vykonávať na ústrednej úrovni. Komisia by mala zabezpečiť vykonávanie uvedených základných

⁴¹ COM(2020) 66 final.

⁴² Kód E03188 v Registri expertných skupín Komisie a podobných subjektov.

⁴³ Kód E03657 v Registri expertných skupín Komisie a podobných subjektov.

⁴⁴ Kód XXXXX v Registri expertných skupín Komisie a podobných subjektov.

⁴⁵ Kód E02481 v Registri expertných skupín Komisie a podobných subjektov.

úloh, najmä pokiaľ ide o úlohy autority pre certifikačnú politiku C-ITS, správcu dôveryhodného zoznamu a kontaktného miesta pre C-ITS.

- (12) Väčšina opatrení v rámci smernice 2010/40/EÚ, s výnimkou systému eCall, bola zameraná na zabezpečenie interoperability a prístupnosti údajov, ktoré sú už dostupné v digitálnom strojovo čitateľnom formáte, a na zavádzanie služieb IDS, ale príslušným zainteresovaným stranám nenariaďovala žiadne povinnosti, pokiaľ ide o sprístupnenie týchto údajov či zavádzanie konkrétnych služieb. Rozšírilo sa používanie množstva základných služieb IDS: napríklad zisťovanie nehôd, ktoré umožňuje fungovanie informačných služieb o doprave súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky, alebo rozhodujúce údaje, napríklad dopravné predpisy, ktoré podporujú dôležité služby, napríklad rýchlostné obmedzenia na podporu vozidiel vybavených inteligentným prispôsobovaním rýchlosti podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144⁴⁶. Povinné poskytovanie takýchto základných služieb IDS a rozhodujúcich údajov sa považuje za potrebné na zabezpečenie tak nepretržitej dostupnosti takýchto údajov, ako aj nepretržitého poskytovania takýchto služieb v celej Únii. Dátové typy a služby, ktorých poskytovanie by malo byť povinné, by sa mali určiť na základe špecifikácií ustanovených v delegovaných aktoch, ktorými sa dopĺňa smernica 2010/40/EÚ, a mali by vyjadrovať dátové typy a služby, ktoré sú v nich stanovené.
- (13) V štúdii z roku 2020 *Mapping accessible transport for persons with reduced mobility* (Mapovanie dostupnej dopravy pre osoby so zníženou pohyblivosťou)⁴⁷ sa poukazuje na to, že nedostatok primeraných údajov týkajúcich sa prvkov prístupnosti bráni v súčasnosti spoľahlivému plánovaniu ciest pri použití aspektov prístupnosti ako vyhľadávacích premenných. Na ďalšie zlepšenie prístupnosti dopravného systému a uľahčenie cestovania ľuďom so zdravotným postihnutím a ľuďom so zníženou pohyblivosťou sa pri multimodálnych digitálnych službách mobility vyžaduje dostupnosť údajov o prístupových uzloch a prvkoch ich prístupnosti.
- (14) Zvýšená integrácia IDS a pokročilých asistenčných systémov pre vodiča alebo systémov vozidiel a infraštruktúry vo všeobecnosti znamená, že takéto systémy sa budú čoraz viac spoliehať na informácie, ktoré si navzájom poskytnú. Týka sa to najmä systému C-ITS. Takáto závislosť sa zvýši s vyššími úrovňami automatizácie. Očakáva sa, že v rámci týchto vyšších úrovní automatizácie sa využije komunikácia medzi vozidlami a infraštruktúrou na organizovanie účelného pohybu a hladkého priebehu dopravných tokov, čo takisto prispeje k udržateľnejšej doprave. Ohrozenie integrity služieb IDS by teda mohlo mať vážny vplyv na bezpečnosť cestnej premávky, napríklad keď sa oznámi nesprávne rýchlostné obmedzenie alebo keď vozidlo núdzovo zastaví z dôvodu neexistujúceho nebezpečenstva. V záujme zabezpečenia jednotných podmienok vykonávania tejto smernice by sa Komisii mali udeliť vykonávacie právomoci v núdzových situáciách, keď je ohrozená integrita

⁴⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia Komisie (ES) č. 631/2009, (EÚ) č. 406/2010, (EÚ) č. 672/2010, (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 1005/2010, (EÚ) č. 1008/2010, (EÚ) č. 1009/2010, (EÚ) č. 19/2011, (EÚ) č. 109/2011, (EÚ) č. 458/2011, (EÚ) č. 65/2012, (EÚ) č. 130/2012, (EÚ) č. 347/2012, (EÚ) č. 351/2012, (EÚ) č. 1230/2012 a (EÚ) 2015/166 (Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1).

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

služieb IDS, aby mohla prijímať protiopatrenia na riešenie príčin a dôsledkov tejto situácie. Tieto opatrenia by sa mali prijímať tak rýchlo, ako je to možné, a mali by byť uplatniteľné okamžite. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011⁴⁸. Vzhľadom na potrebu zabezpečiť kontinuitu dopravy je vhodné uplatniť predĺženie platnosti takéhoto opatrenia na viac ako šesť mesiacov, a to využitím možnosti uvedenej v článku 8 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Takéto protiopatrenia by sa mali skončiť hneď po realizácii alternatívneho riešenia alebo vyriešení núdzovej situácie.

- (15) Ak zavedenie a používanie aplikácií a služieb IDS zahŕňajú spracúvanie osobných údajov, takéto spracúvanie by sa malo vykonávať podľa práva Únie o ochrane osobných údajov a súkromia, ako je ustanovené najmä v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679⁴⁹ a v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2002/58/ES⁵⁰.
- (16) V špecifikáciách, ktoré sa majú vypracovať podľa tejto smernice, by sa mali v prípade, že zahŕňajú spracúvanie osobných údajov, zohľadniť požiadavky nariadenia (EÚ) 2016/679 a smernice 2002/58/ES. Najmä v prípadoch, keď je možné sledované účely dosiahnuť pomocou anonymných údajov rovnako účinne ako pomocou osobných údajov, by sa mala podporovať anonymizácia ako jedna z techník na posilnenie súkromia jednotlivcov v súlade so zásadou špecificky navrhutej ochrany údajov.
- (17) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/95/ES o všeobecnej bezpečnosti výrobkov⁵¹ sa vzťahuje na výrobky, pre ktoré sa v odvetvových právnych predpisoch nestanovujú konkrétnejšie ustanovenia s rovnakým cieľom bezpečnosti, ako aj na prípady, keď bezpečnostné požiadavky uložené odvetvovými právnymi predpismi nezahŕňajú aspekty a riziká alebo kategóriu rizík, na ktoré sa uvedená smernica vzťahuje (tzv. záchranná sieť).
- (18) Ak je potrebné vykonať posúdenie zhody, špecifikácie by mali zahŕňať podrobné ustanovenia zakladajúce postup, ktorým sa riadi posúdenie zhody alebo vhodnosti na použitie komponentov. Pokiaľ ide o určité služby IDS, a najmä pokiaľ ide o služby C-ITS, na zaistenie bezpečnosti a správneho fungovania systém sú nevyhnutné nepretržité dodržiavanie určitých požiadaviek a interoperabilita. V špecifikáciách, v ktorých sa stanovujú požiadavky na výrobky, by sa preto v prípade potreby mali stanoviť aj postupy súvisiace s dohľadom nad trhom vrátane ochrannej doložky. Tieto ustanovenia by mali vychádzať z rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady č. 768/2008/ES⁵², najmä pokiaľ ide o moduly pre rôzne fázy postupov posudzovania zhody a dohľadu nad trhom. Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ)

⁴⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁴⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁵⁰ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/58/ES z 12. júla 2002, týkajúca sa spracovávaní osobných údajov a ochrany súkromia v sektore elektronických komunikácií (smernica o súkromí a elektronických komunikáciách) (Ú. v. ES L 201, 31.7.2002, s. 37).

⁵¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/95/ES z 3. decembra 2001 o všeobecnej bezpečnosti výrobkov (Ú. v. ES L 11, 15.1.2002, s. 4).

⁵² Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 768/2008/ES z 9. júla 2008 o spoločnom rámci na uvádzanie výrobkov na trh a o zrušení rozhodnutia 93/465/EHS (Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 82).

2018/858⁵³ sa stanovuje rámec pre typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich častí alebo príslušného vybavenia a dohľad nad trhom s nimi a nariadeniami Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 167/2013⁵⁴ a (EÚ) č. 168/2013⁵⁵ sa stanovujú pravidlá typového schvaľovania dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek a poľnohospodárskych alebo lesných vozidiel a ich častí alebo súvisiacich zariadení. Stanovenie posudzovania zhody zariadení a aplikácií, na ktoré sa vzťahujú tieto legislatívne akty, by bolo preto duplicitné. Tieto legislatívne akty o schvaľovaní vozidiel sa však vzťahujú na zariadenia súvisiace s IDS inštalované vo vozidlách, nie na zariadenia a softvér IDS vonkajšej cestnej infraštruktúry, ktoré by mali patriť do rozsahu pôsobnosti tejto smernice. V druhom prípade by sa špecifikáciami mohli stanovovať postupy posudzovania zhody a dohľadu nad trhom. Takéto postupy by sa mali obmedziť iba na to, čo je v každom jednotlivom prípade nevyhnutné.

- (19) Ak sú súčasťou zavádzania a používania zariadení a softvéru IDS aj systémy umelej inteligencie, mali by sa zohľadniť príslušné ustanovenia pripravovaného aktu o umelej inteligencii⁵⁶.
- (20) V prípade aplikácií a služieb IDS, pri ktorých sa vyžadujú presné a spoľahlivé služby určovania času a polohy, by sa mala využívať satelitná infraštruktúra alebo technológie poskytujúce rovnakú úroveň presnosti. Synergie medzi sektorom dopravy a vesmírnym sektorom Únie by sa mali využívať na podporu širšieho využívania nových technológií, ktoré reagujú na potrebu presných a spoľahlivých služieb určovania času a polohy. Vesmírny program Únie zriadený podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/696⁵⁷ poskytuje vysokokvalitné, aktuálne a bezpečné údaje, informácie a služby súvisiace s vesmírom, a to prostredníctvom systému Galileo, Európskej prekryvnej služby geostacionárnej navigácie (EGNOS) a systémov programu Copernicus.
- (21) Poskytovanie zabezpečených a spoľahlivých služieb určovania času a polohy je základným prvkom účinnej prevádzky aplikácií a služieb IDS. Preto je vhodné zabezpečiť ich kompatibilitu s mechanizmom autentifikácie, ktorý poskytuje program systému Galileo, s cieľom zmierniť výskyt falošných signálov ohrozujúcich globálne navigačné satelitné systémy (ďalej len „GNSS“).
- (22) Pri vypracúvaní pracovných programov prijatých Komisiou podľa smernice 2010/40/EÚ by sa mali viesť konzultácie s členskými štátmi a ďalšími relevantnými zainteresovanými stranami vrátane iných expertných skupín a výborov Komisie, ktoré sa zaoberajú digitálnymi aspektmi dopravy.

⁵³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1).

⁵⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 167/2013 z 5. februára 2013 o schvaľovaní poľnohospodárskych a lesných vozidiel a o dohľade nad trhom s týmito vozidlami (Ú. v. EÚ L 60, 2.3.2013, s. 1).

⁵⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 z 15. januára 2013 o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek (Ú. v. EÚ L 60, 2.3.2013, s. 52).

⁵⁶ Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú harmonizované pravidlá v oblasti umelej inteligencie (akt o umelej inteligencii) a menia niektoré legislatívne akty Únie [COM(2021) 206 final].

⁵⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/696 z 28. apríla 2021, ktorým sa zriaďuje Vesmírny program Únie a Agentúra Európskej únie pre vesmírny program (Ú. v. EÚ L 170, 12.5.2021, s. 69).

- (23) Na zabezpečenie jednotných podmienok vykonávania tejto smernice by sa Komisii mali udeliť vykonávacie právomoci, pokiaľ ide o prijímanie vzorov správ, ktoré majú poskytovať členské štáty, a prijímanie a aktualizáciu pracovných programov. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011⁵⁸.
- (24) V záujme dosiahnutia cieľov tejto smernice by sa Komisii na obdobie piatich rokov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice mala zveriť právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, aby mohla zmeniť zoznam dátových typov, pre ktoré majú členské štáty zabezpečiť dostupnosť údajov, a zoznam služieb IDS, ktorých zavedenie majú členské štáty zabezpečiť. Toto obdobie by sa malo automaticky predlžovať na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevzniesu proti takémuto predĺženiu námietku. Je mimoriadne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila náležité konzultácie, a to aj na úrovni expertov a so zainteresovanými stranami, a aby sa tieto konzultácie viedli v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016⁵⁹. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom členských štátov a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematický prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (25) V záujme zaručenia koordinovaného prístupu by Komisia mala zabezpečiť súlad medzi činnosťami výboru zriadeného touto smernicou a výborov zriadených nariadeniami Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014⁶⁰, (EÚ) 2019/1239⁶¹, (EÚ) 2020/1056⁶² a (EÚ) 2018/858 a smernicami Európskeho parlamentu a Rady 2007/2/ES⁶³ a (EÚ) 2019/520⁶⁴.
- (26) Keďže cieľ tejto smernice, a to zabezpečiť koordinované a koherentné zavedenie interoperabilných inteligentných dopravných systémov v celej Únii, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov a/alebo súkromného sektora, ale z dôvodu jeho rozsahu a dôsledkov ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity ustanovenou v článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality, ako je ustanovená v uvedenom článku, táto smernica nepresahuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.

⁵⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁵⁹ Medziinštitucionálna dohoda medzi Európskym parlamentom, Radou Európskej únie a Európskou komisiou o lepšej tvorbe práva (Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1).

⁶⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1).

⁶¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1239 z 20. júna 2019, ktorým sa zriaďuje európske prostredie jednotnej námornej platformy a ktorým sa zrušuje smernica 2010/65/EÚ (Ú. v. EÚ L 198, 25.7.2019, s. 64).

⁶² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056 z 15. júla 2020 o elektronických údajoch o nákladnej doprave (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 33).

⁶³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/2/ES zo 14. marca 2007, ktorou sa zriaďuje Infraštruktúra pre priestorové informácie v Európskom spoločenstve (INSPIRE) (Ú. v. EÚ L 108, 25.4.2007, s. 1).

⁶⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/520 z 19. marca 2019 o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov a uľahčení cezhraničnej výmeny informácií o neuhradenom cestnom mýte v Únii (Ú. v. EÚ L 91, 29.3.2019, s. 45).

- (27) V súlade so spoločným politickým vyhlásením členských štátov a Komisie z 28. septembra 2011 o vysvetľujúcich dokumentoch⁶⁵ sa členské štáty zaviazali, že v odôvodnených prípadoch pripoja k svojim oznámeniam o transpozičných opatreniach jeden alebo viacero dokumentov vysvetľujúcich vzťah medzi prvkami smernice a zodpovedajúcimi časťami vnútroštátnych transpozičných nástrojov. V súvislosti s touto smernicou sa zákonodarca domnieva, že zasielanie takýchto dokumentov je odôvodnené.
- (28) V súlade s článkom 42 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725⁶⁶ sa uskutočnili konzultácie s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov, ktorý XX XX 2022 vydal stanovisko,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Zmeny smernice 2010/40/EÚ

Smernica 2010/40/EÚ sa mení takto:

1. V článku 1 sa vkladá tento odsek 2a:
„2a. Touto smernicou sa ustanovuje dostupnosť údajov a zavedenie služieb IDS v rámci prioritných oblastí uvedených v článku 2 s konkrétnym geografickým pokrytím, ako je uvedené v prílohách III a IV.“;
2. V článku 2 sa odsek 1 nahrádza takto:
„1. Na účely tejto smernice sú pre vývoj a používanie špecifikácií a noriem prioritnými tieto oblasti:
 - a) I. Informačné služby IDS a služby mobility IDS;
 - b) II. Cestovné služby IDS, dopravné služby IDS a služby IDS v oblasti riadenia dopravy;
 - c) III. Služby IDS v oblasti bezpečnosti a ochrany cestnej premávky;
 - d) IV. Služby kooperatívnej, prepojenej a automatizovanej mobility.“;
3. Článok 4 sa mení takto:
 - a) Bod 18 sa nahrádza takto:
„18. „norma“ je norma, ako sa vymedzuje v článku 2 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1025/2012*;

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1025/2012 z 25. októbra 2012 o európskej normalizácii, ktorým sa menia a dopĺňajú smernice Rady 89/686/EHS a 93/15/EHS a smernice Európskeho parlamentu a Rady 94/9/ES, 94/25/ES,

⁶⁵ Ú. v. EÚ C 369, 17.12.2011, s. 14.

⁶⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725 z 23. októbra 2018 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov inštitúciami, orgánmi, úradmi a agentúrami Únie a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 45/2001 a rozhodnutie č. 1247/2002/ES (Ú. v. EÚ L 295, 21.11.2018, s. 39).

95/16/ES, 97/23/ES, 98/34/ES, 2004/22/ES, 2007/23/ES, 2009/23/ES a 2009/105/ES a ktorým sa zrušuje rozhodnutie Rady 87/95/EHS a rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1673/2006/ES (Ú. v. EÚ L 316, 14.11.2012, s. 12).“;

b) Dopĺňajú sa tieto body 19 až 24:

„19. ‚kooperatívne inteligentné dopravné systémy‘ alebo ‚C-ITS‘ sú inteligentné dopravné systémy, ktoré používateľom IDS umožňujú spoluprácu výmenou zabezpečených a dôveryhodných správ;

20. ‚služba C-ITS‘ je služba IDS poskytovaná prostredníctvom C-ITS;

21. ‚dostupnosť údajov‘ je existencia údajov v digitálnom strojovo čitateľnom formáte;

22. ‚národný prístupový bod‘ je digitálne rozhranie zriadené členským štátom, ktoré predstavuje jediný prístupový bod k údajom, ako je vymedzené v špecifikáciách prijatých podľa článku 6;

23. ‚prístupnosť údajov‘ je možnosť vyžiadať si a získať údaje v digitálnom strojovo čitateľnom formáte prostredníctvom národných prístupových bodov;

24. ‚multimodálna digitálna služba mobility‘ je služba, ktorou sa poskytujú dopravné informácie a cestovné údaje, ako sú umiestnenie dopravných zariadení, cestovné poriadky, dostupnosť alebo cestovné pre viac ako jeden druh dopravy, ktorá môže zahŕňať funkcie umožňujúce vykonávať rezervácie, objednávky alebo platby alebo vystavovanie lístkov.“;

4. Článok 5 sa nahrádza takto:

„Článok 5

Uplatňovanie špecifikácií na zavádzanie IDS

1. Členské štáty prijímajú opatrenia potrebné na to, aby sa špecifikácie prijaté Komisiou v súlade s článkom 6 uplatňovali na aplikácie a služby IDS po ich zavedení v súlade so zásadami v prílohe II. Tým nie je dotknuté právo žiadneho z členských štátov rozhodovať o zavedení takýchto aplikácií a služieb na svojom území. Týmto právom nie sú dotknuté články 6a a 6b. V prípade potreby členské štáty spolupracujú aj pri presadzovaní uvedených špecifikácií.

2. Členské štáty spolupracujú aj v prioritných oblastiach, pokiaľ sa vzhľadom na ne neprijali žiadne špecifikácie.

3. Členské štáty v prípade potreby spolupracujú aj s príslušnými zainteresovanými stranami na operačných aspektoch vykonávania a dodržiavania špecifikácií prijatých Komisiou, ako sú normy a harmonizované profily EÚ, spoločné definície, spoločné metaúdaje, spoločné požiadavky na kvalitu a aspekty týkajúce sa interoperability architektúr národných prístupových bodov, spoločné podmienky výmeny údajov, ako aj spoločná odborná príprava a osvetové činnosti.“;

5. Článok 6 sa mení takto:

a) Odsek 5 sa nahrádza takto:

„5. Bez toho, aby boli dotknuté postupy ustanovené smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/1535*, a pokiaľ to nebráni interoperabilite, špecifikácie podľa potreby určujú podmienky, za ktorých členské štáty môžu, po informovaní Komisie, ustanoviť ďalšie pravidlá pre poskytovanie služieb IDS na celom ich území alebo jeho časti.“;

b) Odsek 6 sa nahrádza takto:

„6. Špecifikácie sa podľa potreby zakladajú na ktorejkoľvek z noriem uvedených v článku 8.

Špecifikácie podľa potreby, a najmä ak je to opodstatnené v záujme bezpečnosti a interoperability, zahŕňajú pravidlá posudzovania zhody a dohľadu nad trhom vrátane ochrannej doložky v súlade s rozhodnutím č. 768/2008/ES.

Špecifikácie musia byť v súlade so zásadami ustanovenými v prílohe II.“;

* Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/1535 z 9. septembra 2015, ktorou sa stanovuje postup pri poskytovaní informácií v oblasti technických predpisov a pravidiel vzťahujúcich sa na služby informačnej spoločnosti (Ú. v. EÚ L 241, 17.9.2015, s. 1)“;

6. Vkladajú sa tieto články 6a a 6b:

„*Článok 6a*

Dostupnosť údajov

Členské štáty zabezpečia, aby pre každý dátový typ uvedený v prílohe III boli čo najskôr k dispozícii údaje pre geografické pokrytie súvisiace s takýmto dátovým typom, najneskôr však v príslušný deň, ktorý je ustanovený v uvedenej prílohe.

Členské štáty zabezpečia do rovnakého dátumu prístupnosť týchto údajov v národných prístupových bodoch.

„*Článok 6b*

Zavádzanie služieb IDS

Členské štáty zabezpečia, aby sa služby IDS uvedené v prílohe IV zaviedli pre geografické pokrytie ustanovené v uvedenej prílohe do dátumu, ktorý je v nej uvedený.“;

7. Článok 7 sa mení takto:

a) Vkladajú sa tieto odseky 1a a 1b:

„1a. Po analýze nákladov a prínosov a posúdení vplyvu vrátane vhodných konzultácií je Komisia oprávnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 12 s cieľom zmeniť zoznam dátových typov v prílohe III vrátane dátumu vykonania a geografického pokrytia pre každý dátový typ. Tieto zmeny sú v súlade s kategóriami údajov ustanovenými v poslednom pracovnom programe prijatom v súlade s článkom 17 ods. 5.

1b. Po analýze nákladov a prínosov, v ktorej sa náležite zohľadní vývoj na trhu a vývoj technológií, a po posúdení vplyvu vrátane vhodných konzultácií je Komisia oprávnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 12 s cieľom zmeniť zoznam služieb IDS v prílohe IV vrátane dátumu vykonania a geografického pokrytia pre každú službu IDS. Tieto zmeny sú v súlade so zoznamom služieb IDS ustanoveným v poslednom pracovnom programe prijatom v súlade s článkom 17 ods. 5.“;

b) Odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. V prípade delegovaných aktov uvedených v tomto článku sa uplatňuje postup ustanovený v článku 12.“;

8. Vkladá sa tento článok 7a:

„Článok 7a

Predbežné opatrenia

V prípade núdzovej situácie, ktorá má závažný priamy vplyv na bezpečnosť cestnej premávky, kybernetickú bezpečnosť alebo dostupnosť a integritu služieb IDS a ktorá môže ohroziť bezpečné a riadne fungovanie dopravného systému Únie, Komisia môže s cieľom napraviť uvedenú situáciu prijať okamžité uplatniteľné vykonávacie akty, ktorými sa pozastavia alebo ustanovia povinnosti v rámci prioritných oblastí stanovených v článku 2. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom uvedeným v článku 15 ods. 3. Prísne sa obmedzujú na riešenie príčin a následkov takýchto núdzových situácií.“;

9. V článku 8 ods. 1 sa odkaz na „smernicu 98/34/ES“ nahrádza odkazom na „smernicu (EÚ) 2015/1535“;

10. Článok 10 sa nahrádza takto:

„Článok 10

Pravidlá týkajúce sa ochrany údajov a súkromia

Ak sa špecifikácie prijaté podľa článku 6 týkajú spracúvania dopravných informácií, cestovných údajov alebo údajov o cestnej sieti, ktoré sú podľa vymedzenia v článku 4 bode 1 nariadenia (EÚ) 2016/679* osobnými údajmi, stanovujú sa nimi kategórie uvedených údajov a zabezpečia primerané záruky ochrany osobných údajov podľa nariadenia (EÚ) 2016/679 a smernice 2002/58/ES. V náležitých prípadoch sa podporuje používanie anonymných údajov.

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).“;

11. Vkladá sa tento článok 10a:

„Článok 10a

Systém EÚ na správu bezpečnostných poverení C-ITS

Špecifikáciami pre prioritnú oblasť uvedenú v článku 2 ods. 1 bode d), ktoré má Komisia prijímať pri výkone svojich právomocí podľa článku 7 ods. 1, sa stanovuje systém EÚ na správu bezpečnostných poverení C-ITS uvedený v bode 4.3 prílohy I. Tento systém zahŕňa tieto úlohy:

- a) autorita pre certifikačnú politiku C-ITS;
- b) správca dôveryhodného zoznamu C-ITS;
- c) kontaktné miesto pre C-ITS.

Komisia je zodpovedná za zabezpečenie výkonu týchto úloh.“;

12. V článku 12 ods. 2 sa „27. augusta 2017“ nahrádza „[Úrad pre publikácie: vložte, prosím, dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice]“;

13. Článok 15 sa nahrádza takto:

„Článok 15

Postup výboru

1. Komisii pomáha Výbor pre európske IDS. Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011*.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 8 nariadenia (EÚ) č. 182/2011 v spojení s jeho článkom 5. Vykonávacie akty prijaté podľa tohto odseku zostávajú v platnosti, kým sa nezrušia. Komisia uvedené akty zruší po skončení núdzovej situácie alebo po zmene príslušného delegovaného aktu, ktorým sa dopĺňa táto smernica, s cieľom napraviť stav, a to podľa toho, čo nastane skôr.
4. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Pokiaľ sa stanovisko výboru má získať písomným postupom, tento postup sa ukončí bez výsledku, ak tak v rámci lehoty na vydanie stanoviska rozhodne predseda výboru alebo ak o to požiada jednoduchá väčšina členov výboru.

Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).“;

14. Článok 17 sa nahrádza takto:

„Článok 17

Podávanie správ a pracovný program

1. Členské štáty predložia Komisii do [dátum nadobudnutia účinnosti + 12 mesiacov] správu o vykonávaní tejto smernice a všetkých delegovaných aktov, ktorými sa táto smernica dopĺňa, o svojich vnútroštátnych činnostiach a projektoch týkajúcich sa prioritných oblastí a o vykonávaní článkov 6a a 6b.
2. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanoví vzor pre počiatočnú správu a správu o pokroku vrátane zoznamu kľúčových ukazovateľov výkonnosti, ktoré sa majú v správach uvádzať. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 15 ods. 2.
3. Po počiatočnej správe podávajú členské štáty každé 3 roky správu o pokroku dosiahnutom pri vykonávaní tejto smernice a všetkých delegovaných aktov, ktorými sa dopĺňa táto smernica, uvedených v odseku 1.
4. Komisia podáva 18 mesiacov po každej lehote pre členské štáty správu Európskemu parlamentu a Rade o pokroku vo vykonávaní tejto smernice. K správe priložuje analýzu týkajúcu sa fungovania a vykonávania článkov 5 až 11 a článku 16, a to vrátane využitých a potrebných finančných zdrojov, a v prípade potreby posúdi potrebu zmeny tejto smernice.

5. Komisia po konzultácii s príslušnými zainteresovanými stranami a prostredníctvom vykonávacieho aktu prijme do [dátum nadobudnutia účinnosti + 12 mesiacov] pracovný program. Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 15 ods. 4. Pracovný program obsahuje ciele a dátumy jeho vykonávania každý rok, ako aj zoznam kategórií údajov a služieb IDS, pre ktoré môže Komisia prijať delegované akty podľa článku 7 ods. 1a a 1b.

Pred každým nasledujúcim päťročným predĺžením právomoci prijímať delegované akty v súlade s článkom 12 ods. 2 vydáva Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov nový pracovný program. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 15 ods. 4. “;

15. Prílohy I a II sa nahrádzajú znením v prílohách I a II k tejto smernici;
16. Prílohy III a IV sa dopĺňajú tak, ako je ustanovené v prílohách III a IV k tejto smernici.

Článok 2

Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do [dátum nadobudnutia účinnosti + 18 mesiacov]. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.
Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.
2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 4

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu

*Za Európsky parlament
predsedníčka*

*Za Radu
predseda*