

Brusel 4. února 2022
(OR. en)

5967/22

TRANS 63
DELECT 16
TELECOM 40
IND 30
DIGIT 25

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	2. února 2022
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	C(2022) 492 final
Předmět:	NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) .../... ze dne 2.2.2022 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

Delegace naleznou v příloze dokument C(2022) 492 final.

Příloha: C(2022) 492 final



V Bruselu dne 2.2.2022
C(2022) 492 final

NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRÁVOMOCI (EU) .../...

ze dne 2.2.2022

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

(Text s významem pro EHP)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/962, kterým se doplňuje směrnice 2010/40/EU o inteligentních dopravních systémech (ITS), stanoví specifikace nezbytné k zajištění přístupnosti, výměny, opakovaného použití a aktualizace dat o silniční síti a dopravním provozu ze strany silničních orgánů, správců pozemních komunikací a poskytovatelů služeb za účelem poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé EU.

Nařízení v přenesené pravomoci stanoví, že druhy dat uvedené v jeho příloze, které jsou k dispozici v digitálním strojově čitelném formátu a týkají se transevropské silniční sítě (TEN-T), jiných dálnic nebo prioritních oblastí vymezených členskými státy, musí být sdíleny prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu v každém členském státě ve standardizovaném formátu. Nařízení v přenesené pravomoci rovněž uvádí podmínky pro přístup k datům, jejich používání a aktualizaci, způsob posuzování souladu s nařízením v přenesené pravomoci a informace týkající se podávání zpráv o jeho provádění. Nařízení v přenesené pravomoci se používá od 13. července 2017.

Nařízení v přenesené pravomoci nepředepisuje vytváření dat, která ještě neexistují v digitálním strojově čitelném formátu. Požadavky nařízení v přenesené pravomoci se proto vztahují pouze na druhy dat uvedené v příloze, které již existují v digitálním strojově čitelném formátu.

Nařízení v přenesené pravomoci rovněž nevyžaduje bezplatné sdílení druhů dat uvedených v příloze, aniž jsou dotčeny požadavky uložené jinými právními předpisy Unie nebo vnitrostátními právními předpisy. Vnitrostátní přístupové body poskytují vyhledávací služby, které zúčastněným stranám umožňují zjistit, která data jsou k dispozici a jaké jsou podmínky vztahující se na jejich opakované použití. Data uvedená ve vnitrostátních přístupových bodech mohou podléhat licenčním dohodám za účelem udělení přístupu nebo sdílení dat.

Svět inteligentních dopravních systémů se rychle mění, přičemž se zavádějí nové aplikace v oblasti kooperativní, propojené a automatizované mobility a další jsou na obzoru. Na podporu dalšího rozvoje informačních služeb o dopravním provozu v celé EU jsou zapotřebí dodatečné druhy dat, například ohledně předpisů regulujících vjezd vozidel do měst nebo dobíjecích/plnicích stanic, aby bylo možné získat přesnější a spolehlivější informace o přepravě „ode dveří ke dveřím“; nové zdroje dat (například data generovaná ve vozidle) lze rovněž použít ke zlepšení řízení provozu a údržby pozemních komunikací. Kromě toho je třeba rozšířit zeměpisné pokrytí dat tak, aby zahrnovalo regionální a městské oblasti, které v současnosti nespadají do oblasti působnosti nařízení v přenesené pravomoci.

Tyto otázky byly nadneseny mimo jiné v aktualizovaném pracovním programu směrnice o inteligentních dopravních systémech, který byl přijat v prosinci 2018¹ po schválení Evropským výborem pro ITS² a který se zabývá prací, již má Komise vykonat. V souladu s

¹ https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/legislation/c20188264_en.pdf

²

<https://ec.europa.eu/transparency/comitologyregister/screen/meetings/CMTD%282018%291282/consult?lang=en>

cíli pracovního programu a po důkladném šetření, které zahrnovalo analýzu nákladů a přínosů, byla doporučena revize nařízení v přenesené pravomoci.

Revize je zahrnuta do Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu³ zveřejněné v prosinci 2020 jako opatření 36 v rámci stěžejní iniciativy 6 („Realizace propojené a automatizované multimodální mobility“). Toto nařízení v přenesené pravomoci přispívá k tomu, aby EU plně využila inteligentních digitálních řešení a inteligentních dopravních systémů. Cílem revize je rovněž vyjasnit případné překrývání mezi jinými nařízeními v přenesené pravomoci, která doplňují směrnici o ITS, a sladit jejich přístup s vývojem v této oblasti.

Revize je součástí vyvíjejícího se prostředí právních předpisů o datech, které je podporováno evropskou strategií pro data z února 2020. Jedním z opatření v rámci této strategie je akt o správě dat, jehož cílem je zajistit, aby byla data účinně opakovaně využívána k poskytování spolehlivých služeb občanům EU a k zamezení vzniku datových monopolů.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Tento akt v přenesené pravomoci doplňuje směrnici 2010/40/EU v souladu s jejím článkem 7 a představuje samostatný právní předpis pro prioritní akci uvedenou v čl. 3 písm. b) uvedené směrnice. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v článku 12 téže směrnice.

• Subsidiarita

Informace o dopravním provozu přispívají k bezpečnosti silničního provozu, snižují kongesci, a omezují tak emise vozidel ve prospěch účastníků silničního provozu a evropského obyvatelstva. Toto nařízení v přenesené pravomoci má zlepšit přístupnost, výměnu, opakované použití a aktualizaci dat o silniční síti a dopravním provozu, která jsou nezbytná pro poskytování vysoce kvalitních a kontinuálních informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé Unii.

V EU již existuje trh pro poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase a je v zájmu uživatelů, zákazníků, veřejných orgánů, poskytovatelů těchto služeb a široké veřejnosti, aby byly vytvořeny správné podmínky pro další rozvoj těchto služeb inovativními způsoby. Další rozvoj přeshraničních informačních služeb o dopravním provozu v celé EU usnadňuje harmonizovaný soubor požadavků na data, včetně specifikací týkajících se normalizace, přístupnosti, kvality dat a zúčastněných stran, které jsou povinny poskytovat data pro opakované použití. Rovněž jsou zapotřebí harmonizovaná ustanovení o fungování těchto služeb, aby se zajistilo, že budou poskytovat (podobné) informace v celé Evropě soudržným způsobem.

• Proporcionalita

Ve vyvíjejícím se prostředí digitálních informačních služeb je zrušení a nahrazení stávajícího nařízení v přenesené pravomoci nejjednodušší formou opatření Unie, která bude i nadále dosahovat cíle, jímž je poskytování vysoce kvalitních a kontinuálních informačních služeb o provozu v reálném čase v celé Unii. To vyžaduje, aby Evropská komise a členské státy sladily požadavky s nejnovějším vývojem a právními předpisy tak, aby odpovídaly budoucím

³ COM(2020) 789 final.

inovacím. Vzhledem k tomu, že účinná přeprava „ode dveří ke dveřím“ je stále více podporována informačními službami, je nezbytné, aby tyto služby měly přístup k široké škále vysoce kvalitních a standardizovaných dat o celé evropské silniční síti.

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

• Konzultace se zúčastněnými stranami

Za účelem přípravy návrhu se uskutečnily dva průzkumy mezi zúčastněnými stranami (v dubnu 2020 a v červnu 2020), dva veřejné workshopy (dne 8. května 2020 a dne 3. prosince 2020) a tři kola rozhovorů s vybranými zúčastněnými stranami⁴.

V lednu 2020 se konalo první kolo rozhovorů zaměřených na vymezení rozsahu s cílem poskytnout vstupní informace, které by mohly být použity k upřesnění výzkumných otázek. Dne 24. února 2020 se uskutečnilo první setkání odborníků s členskými státy s cílem podat přehled o dosavadním provádění nařízení v přenesené pravomoci, dalších krocích předpokládaných při jeho provádění a podpůrné studii.

První cílený průzkum zúčastněných stran probíhal od 24. března do 25. dubna 2020 a zahrnoval zpětnou vazbu a informace, které byly do té doby získány o problémech a výzvách zjištěných v tomto odvětví; v rámci tohoto průzkumu bylo obdrženo 153 odpovědí. Dne 8. května se konal workshop pro zúčastněné strany, jehož cílem bylo projednat a potvrdit výsledky prvního průzkumu, a od 18. května do 2. června 2020 se konalo druhé kolo rozhovorů se zúčastněnými stranami. Tyto rozhovory byly použity k ověření výsledků workshopu zúčastněných stran a cíleného průzkumu.

Druhý cílený průzkum, který byl zahájen dne 14. září 2020, byl otevřen po dobu dvou týdnů a zúčastnilo se jej 96 respondentů. Třetí kolo rozhovorů za účelem ověření výsledků studie bylo zahájeno dne 14. října 2020 a trvalo tři týdny. Celkem bylo provedeno 50 hloubkových rozhovorů se zúčastněnými stranami.

K ověření výsledků analýzy nákladů a přínosů bylo vybráno pět případových studií, které byly upřesněny na pracovních zasedáních se zástupci různých typů vnitrostátních přístupových bodů v období od 9. do 20. listopadu 2020. Dne 3. prosince 2020 byl uspořádán závěrečný workshop zúčastněných stran s cílem představit výsledky podpůrné studie všem zúčastněným stranám zapojeným do procesu. Každý workshop zúčastněných stran navštívilo více než 100 účastníků.

• Využití výsledků odborných konzultací

Členské státy, země EHP a Švýcarsko byly vyzvány, aby pověřily odborníky, kteří se zúčastní řady schůzek s Komisí s cílem pomoci vypracovat revizi nařízení v přenesené pravomoci. V období od 24. února 2020 do 13. dubna 2021⁵ se konalo dvanáct schůzí a mnoha z nich se zúčastnili i zástupci Evropského parlamentu. Kromě toho se uskutečnila řada dvoustranných jednání s členskými státy.

• Podpůrná studie

Podpůrná studie, která byla dokončena v roce 2020, se zabývala základními informačními službami o dopravním provozu a tím, jakými dalšími druhy dat by tyto služby mohly být

⁴ https://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en

⁵ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=cs&groupID=1941>

dále podporovány. Podpůrná studie se zabývala náklady a přínosy zahrnutí těchto dalších druhů dat do nařízení v přenesené pravomoci a rozšířením zeměpisné oblasti působnosti nad rámec sítě TEN-T a jiných dálnic, a to případně u všech druhů dat. Studie zjistila, že podíl silniční sítě, na niž se vztahují dynamická data o stavu pozemních komunikací a data o dopravním provozu v reálném čase, je v celé Unii omezený, zejména mimo stávající zeměpisnou oblast působnosti nařízení v přenesené pravomoci, a to i přesto, že některé druhy dynamických dat o stavu pozemních komunikací jsou rovněž považovány za klíčové pro informační služby o dopravním provozu v reálném čase (např. dynamická omezení rychlosti, uzavírky pozemních komunikací).

Vzhledem k vysokým investicím potřebným k digitalizaci procesů a/nebo k zavedení nových senzorů dospěla studie k závěru, že zlepšení přístupu k jakémukoli z těchto druhů dat jejich zpřístupněním prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu, za předpokladu, že jsou již k dispozici v digitalizovaném formátu, přináší výhody v podobě menší kongesce, kratší doby strávené na cestě a nižších emisí, a to na všech zahrnutých silničních sítích. Zlepšení přístupnosti dat ve všech silničních sítích je proto výchozím bodem pro revizi znění nařízení v přenesené pravomoci.

Kromě základního scénáře byly zváženy tři možnosti politiky. Základní scénář se zabýval rozvojem odvětví bez legislativního zásahu, ale zohlednil pandemickou situaci a další opatření přijatá ke zlepšení udržitelnosti dopravy v nadcházejícím desetiletí. Jednalo se o tyto možnosti politiky:

- 1) Možnost politiky č. 1, která zahrnovala další druhy dat (např. předpisy regulující vjezd vozidel do měst) do stávající zeměpisné oblasti působnosti sítě TEN-T, jiných dálnic a prioritních zón, pouze pokud jsou již k dispozici v digitálním strojově čitelném formátu.
- 2) Možnost politiky č. 2, která zahrnovala možnost politiky č. 1 a rozšíření zeměpisné oblasti působnosti na jiné pozemní komunikace, a to pro stávající i pro případné další druhy dat, pokud jsou již k dispozici v digitálním strojově čitelném formátu.
- 3) Možnost politiky č. 3, která zahrnovala možnost politiky č. 2 a zabývala se stanovením povinného zpřístupnění dat v digitálním strojově čitelném formátu, což znamená, že pokud by data o nejhodnější zeměpisné oblasti působnosti nebyla k dispozici, musela by být vytvořena. Od zahájení studie a v jednáních se zúčastněnými stranami se uznávalo, že tato možnost nebude zahrnuta do revize nařízení v přenesené pravomoci, neboť by to přesahovalo pravomoc svěřenou Komisi ve směrnici o inteligentních dopravních systémech. Tato možnost politiky byla zahrnuta pouze za účelem výzkumu účinků dostupnosti konkrétních typů dat na informační služby o dopravním provozu v reálném čase a za účelem zapojení stejných zúčastněných stran a odborníků z členských států do tohoto procesu a tento dokument se jí dále nezabývá.

Studie dospěla k závěru, že do nařízení v přenesené pravomoci by měla být zahrnuta další data týkající se předpisů regulujících vjezd vozidel do měst, dobíjecích bodů a stanic, čerpacích stanic a výdejních stojanů, historických dat o dopravním provozu, dalších pravidel silničního a dopravního provozu a data generovaná ve vozidle, a to z důvodu přínosů, které mají pro stávající (např. navigační služby, inteligentní regulace rychlosti) a budoucí informační služby o dopravním provozu v reálném čase (např. kooperativní, propojená a automatizovaná mobilita). Studie dospěla k závěru, že zeměpisná oblast působnosti nařízení v přenesené pravomoci by měla být rozšířena tak, aby zahrnovala celou silniční síť, a to nejen pro další druhy dat, ale také pro všechna data, na něž se v současnosti nařízení v přenesené pravomoci vztahuje. To usnadňuje přepravu „ode dveří ke

dveřím“ a zajišťuje přístup k datům o všech částech silniční sítě, včetně například polohy a dostupnosti dobíjecích bodů a výdejních stojanů, což jsou informace, které jsou o to důležitější v oblastech, kde se nachází málo těchto zařízení.

Co se týče dalších druhů dat, analýza naznačila, že pokud jsou historická data o dopravním provozu a data generovaná ve vozidle týkající se celé silniční sítě již k dispozici v digitálním strojově čitelném formátu, měla by být zpřístupněna prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu (možnost politiky č. 2).

Podpůrná studie podpořila argumenty ve prospěch revize nařízení v přenesené pravomoci, a to doplněním druhů dat a rozšířením zeměpisné oblasti působnosti na celou silniční síť. Do revidovaného znění byly zahrnuty další aktualizace specifikací a normalizačních požadavků v souladu s informacemi uvedenými výše a v oddíle 5.1.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

S ohledem na rozsah požadovaných změn a v zájmu zachování jasnosti a čitelnosti nařízení v přenesené pravomoci se navrhuje stávající nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/962 zrušit a nahradit. Možnost zjednodušit právní předpisy a/nebo snížit zbytečné náklady byla nalezena v odstranění překrývání druhů dat mezi různými nařízeními v přenesené pravomoci v rámci směrnice o ITS a v zahrnutí podávání zpráv do zpráv o pokroku v oblasti směrnice o ITS.

- **Základní práva**

V EU je podle článku 8 Listiny základních práv Evropské unie zaručeno právo na ochranu osobních údajů. Pokud opatření stanovená tímto nařízením v přenesené pravomoci zahrnují zpracování osobních údajů, provádí se v souladu s právními předpisy Unie, zejména s obecným nařízením o ochraně osobních údajů (GDPR – nařízení (EU) 2016/679) a se směrnicí o soukromí a elektronických komunikacích (směrnice 2002/58/ES).

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Neočekávají se žádné důsledky pro rozpočet EU, které by vyplývaly přímo z uplatňování nového nařízení v přenesené pravomoci.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Podrobnější vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

5.1. Další druhy dat, reorganizované a přejmenované kategorie dat a lepší součinnost s dalšími právními předpisy

Dřívější kategorie dat (statická data, dynamická data o stavu pozemních komunikací a data o dopravním provozu) byly přejmenovány a druhy dat v rámci těchto kategorií byly upraveny tak, aby lépe odpovídaly charakteristikám dat a specifickým požadavkům. Novými kategoriemi dat jsou data o infrastruktuře, data o předpisech a omezeních, data o stavu sítě a data o využívání sítě v reálném čase. Dalšími druhy dat zavedenými v novém nařízením v přenesené pravomoci jsou:

- data o infrastruktuře:
 - poloha dobíjecích bodů a stanic, čerpacích stanic a výdejních stojanů,
 - poloha míst pro poskytování služeb a odpočívadel,
- data o předpisech a omezeních:

- omezení hmotnosti/délky/šířky/výšky,
- jednosměrné ulice,
- hranice omezení, zákazů nebo povinností s platností pro danou zónu, aktuální přístupový status a podmínky pro provoz v regulovaných dopravních zónách,
- data o využívání sítě v reálném čase:
 - dostupnost výdejních stojanů a čerpacích stanic pro alternativní paliva,
 - cena dobíjení / čerpání paliva *ad hoc*.

Aby některé druhy dat byly lépe sladěny s nařízením v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926 o multimodálních informačních službách o cestování a se směrnicí o infrastruktuře pro alternativní paliva⁶, bylo provedeno jejich odstranění nebo přejmenování. Například byla odstraněna data o parkování; u dat o mýtném byl doplněn odkaz na dostupné maloobchodní distribuční sítě a způsoby placení mýtného (v souladu s nařízením v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926).

Jak je zdůrazněno ve 45. a 46. bodě odůvodnění návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU (COM(2021) 559 final), je nezbytné poskytnout spotřebitelům dostatečné informace o zeměpisné poloze, vlastnostech a službách nabízených u veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů alternativních paliv. To zahrnuje informace o dostupnosti služeb inteligentního dobíjení a obousměrného nabíjení, jakož i informace o podílu obnovitelných zdrojů na prodávaných alternativních palivech, jak je stanoveno v článku 20a návrhu směrnice, kterou se mění směrnice (EU) 2018/2001 o podpoře energie z obnovitelných zdrojů. Pokud jde o dostupnost příslušných dat souvisejících s dobíjením a čerpáním paliva a přístup k nim, měly by být stanoveny požadavky na druhy těchto dat a povinnosti zúčastněných stran v rámci zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, a to na základě výsledků probíhajícího podpůrného opatření programu „Sběr údajů o dobíjecích bodech / výdejních stojanech pro alternativní paliva a jedinečné identifikační kódy subjektů elektromobility“ (IDACS) v rámci Nástroje pro propojení Evropy.

Do příslušných článků byla doplněna ustanovení na podporu přístupnosti a opakovaného použití druhů dat uvedených v příloze jako historická data, prediktivní data a data generovaná ve vozidle.

5.2. Rozšíření zeměpisné oblasti působnosti a upřednostnění druhů klíčových dat

Zeměpisná oblast působnosti nařízení v přenesené pravomoci byla rozšířena tak, aby zahrnovala celou silniční síť, s výjimkou soukromých pozemních komunikací. Soukromé pozemní komunikace, které jsou součástí sítě TEN-T nebo jsou označeny jako dálnice či hlavní silnice, nejsou součástí této výjimky. Toto rozšíření zeměpisné oblasti působnosti se použije od 1. ledna 2028 na všechny druhy dat uvedené v příloze nařízení v přenesené pravomoci.

Byl zaveden mezistupeň, který členskými státy umožní postupně zlepšovat přístup k datům tím, že je požádá, aby určily síť hlavních silnic definovaných jako silnice, které spojují velká města nebo regiony, nebo obojí, a které nejsou klasifikovány jako součást globální transevropské silniční sítě nebo jako dálnice. Všechny druhy dat uvedené v nařízení v

⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1).

přenesené pravomoci o síti TEN-T, jiných dálnicích a hlavních silnicích musí být přístupné prostřednictvím vnitrostátních přístupových bodů do 1. ledna 2025.

V seznamu druhů dat v příloze nařízení v přenesené pravomoci byly některé druhy dat vzhledem ke své povaze označeny jako „klíčové“: poskytují informace o předpisech, omezeních nebo situacích souvisejících s bezpečností, které by mohly účastníky silničního provozu vystavit zablokovaným pozemním komunikacím, pokutám nebo nebezpečným situacím. Aby se zajistilo, že práce na zpřístupnění těchto druhů dat začne co nejdříve, stanoví nové nařízení v přenesené pravomoci stejnou lhůtu 1. ledna 2025 pro zpřístupnění (pokud tyto druhy dat existují v digitálním strojově čitelném formátu) v celé silniční síti.

5.3. Zlepšení opakovaného použití dat v informačních službách o dopravním provozu

K využití výhod plynoucích ze zlepšení přístupnosti dat je nezbytné, aby byla data opakovaně použita v informačních službách o dopravním provozu. Ustanovení o opakovaném použití konkrétních druhů dat byla proto v novém nařízení v přenesené pravomoci posílena. Pokud členský stát zpřístupní dopravní předpisy, plány dispozičních řešení dopravních komunikací nebo dočasná opatření v oblasti řízení provozu prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu, navrhuje se, aby poskytovatelé služeb byli povinni tato data opakovaně použít ve svých službách účastníkům silničního provozu, a informace poskytované prostřednictvím těchto služeb tudíž budou v souladu s daty, která byla zpřístupněna. Tím se zvýší motivace orgánů veřejné moci k digitalizaci těchto druhů dat, jelikož jejich zpřístupnění zvýší přínosy pro společnost alepší výsledky politik. Kromě toho byla stávající ustanovení o oznamování nepřesností v datech orgánům veřejné moci zdokonalena a rozšířena na všechny držitele dat, což by mělo následně zlepšit kvalitu dat.

5.4. Flexibilita pro další rozvoj norem a požadavků na kvalitu dat

V nařízení v přenesené pravomoci je výslovně uvedena řada různých norem, přičemž ve všech kategoriích dat se používá DATEX II⁷. V příslušných případech byly doplněny odkazy na INSPIRE⁸ a TN-ITS⁹ a také požadavek, aby členské státy spolupracovaly, pokud pro konkrétní druhy dat chybí evropské normy, nebo aby určily normy, které lze použít jako společnou alternativu. Cílem je harmonizovat veškerou další normalizační práci a vyhnout se roztržitosti v důsledku používání různých norem.

Stejný přístup byl použit při definování požadavků na kvalitu dat, které musí vypracovat spolupracující členské státy a příslušné zúčastněné strany. Stávající práce na požadavcích na kvalitu a specifikacích metadat je třeba neustále rozvíjet a harmonizovat.

5.5. Zlepšení opakovaného použití dat generovaných ve vozidle

Data generovaná ve vozidle jsou potenciálním zdrojem dat pro řadu druhů dat v nařízení v přenesené pravomoci. Tento zdroj lze použít například ke stanovení rychlosti, doby potřebné na cestu, špatného stavu pozemních komunikací a nehod a mimořádných událostí, k nimž dochází v silniční síti. Za účelem využití tohoto zdroje dat pro konkrétní úkoly v oblasti provozu na veřejných komunikacích, jako je řízení provozu a správa majetku, mohou podle nového nařízení v přenesené pravomoci orgány veřejné moci požadovat, aby držitelé dat

⁷ <https://datex2.eu/>

⁸ <https://inspire.ec.europa.eu/>

⁹ <https://tn-its.eu/>

generovaných ve vozidle a poskytovatelé služeb sdíleli příslušné druhy dat za spravedlivých, přiměřených a nediskriminačních (FRAND) podmínek. V případě použití osobních údajů bude jejich zpracování vyžadovat, aby orgány veřejné moci mohly poukázat na zákonný základ v souladu s čl. 6 odst. 1 nařízení (EU) 2016/679. Cílem je snížit překážky, které veřejným orgánům brání v přístupu k datům nebo ve využívání služeb založených na těchto datech, a umožnit jim využívat data/služby ke zlepšení informovanosti účastníků silničního provozu, k optimalizaci řízení dopravy a ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

5.6. Postupné provádění a podávání zpráv

Aby byl členským státům a příslušnému odvětví poskytnut dostatečný čas k dosažení souladu s novým nařízením v přenesené pravomoci, byl pro jeho provádění navržen harmonogram. Členské státy musí do 1. ledna 2023 podat zprávu o identifikaci hlavních silnic (tj. silnic mimo městské oblasti, které spojují velká města nebo regiony, nebo obojí, a které nejsou klasifikovány jako součást globální transevropské silniční sítě nebo jako dálnice) na svém území, pro něž mohou znovu použít definici stanovenou ve směrnici o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury¹⁰.

Následné informace o provádění tohoto nařízení v přenesené pravomoci, jak jsou uvedeny v článku 12, budou součástí zpráv o pokroku podle čl. 17 odst. 3 směrnice 2010/40/EU. Tím by se měly zjednodušit povinnosti týkající se podávání zpráv, neboť tyto zprávy o pokroku by se týkaly provádění uvedené směrnice i tohoto nařízení v přenesené pravomoci.

První milník (přístup k druhům klíčových dat o celé silniční síti, přístup ke všem druhům dat o síti TEN-T, jiných dálnicích a hlavních silnicích) je stanoven na 1. ledna 2025. Přístup ke všem druhům dat o celé silniční síti je zapotřebí umožnit do 1. ledna 2028, ale týká se to pouze dat, která již byla k dispozici v digitálním strojově čitelném formátu, a lze je proto znovu použít prostřednictvím vnitrostátních přístupových bodů.

NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) .../...

ze dne 2.2.2022

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

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

¹⁰ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES ze dne 19. listopadu 2008 o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (Úř. věst. L 319, 29.11.2008, s. 59).

s ohledem na směrnici 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 dopravy¹¹, a zejména na článek 7 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V čl. 3 písm. b) směrnice 2010/40/EU je jako prioritní akce pro vývoj a používání specifikací a norem stanoveno poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé EU.
- (2) Podle čl. 6 odst. 1 směrnice 2010/40/EU musí Komise přijmout specifikace nezbytné k zajištění kompatibility, interoperability a návaznosti, pokud jde o zavádění a provozní využití inteligentních dopravních systémů (ITS) pro poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé EU. Komise stanoví tyto specifikace v nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/962 s cílem zlepšit přístupnost, výměnu, opakované použití a aktualizaci dat požadovaných pro poskytování vysoce kvalitních a kontinuálních informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé Unii.
- (3) Data nadále poskytují kontextuální základ pro získávání informací o dopravním provozu v reálném čase. Vzhledem k tomu, že se zavádění ITS v celé Unii zrychluje, vyžaduje trvalou podporu ve formě zvýšeného a bezproblémového přístupu ke stávajícím a novým druhům dat, které jsou důležité pro poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase, a to s větším zeměpisným pokrytím. Je proto nezbytné aktualizovat požadavky na poskytování dat, aby bylo konečným uživatelům i nadále zajištěno účinné opakované použití v informačních službách. Tyto aktualizované požadavky mohou potenciálně ovlivnit celý datový řetězec, od získávání, formátování a agregace dat až po distribuci a zahrnutí do informačních služeb o dopravním provozu.
- (4) Článek 5 směrnice 2010/40/EU stanoví, že by se specifikace přijaté podle článku 6 uvedené směrnice měly použít na aplikace a služby ITS při jejich zavádění, aniž by bylo dotčeno právo jednotlivých členských států rozhodnout o vlastním zavedení těchto aplikací a služeb na svém území.
- (5) Tyto specifikace by se měly vztahovat na poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase, aniž by byly dotčeny zvláštní specifikace přijaté v jiných aktech podle směrnice 2010/40/EU, zejména nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 885/2013¹² a nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 886/2013¹³.
- (6) V Unii již existuje trh pro poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase a je v zájmu uživatelů a zákazníků i poskytovatelů těchto služeb, aby

¹¹ 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).

¹² 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).

¹³ 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).

byly pro tento trh vytvořeny náležitě podmínky, které zajistí jeho zachování a další rozvoj inovativním způsobem. Ohledně poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase, směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1024¹⁴ stanoví minimální pravidla pro opakované použití informací veřejného sektoru v celé Unii. Pokud jde o opakované použití dat, která mají v držení silniční orgány a správci veřejných pozemních komunikací, pravidla stanovená tímto nařízením, zejména pravidla týkající se aktualizace dat, jsou použitelná, aniž by byla dotčena pravidla stanovená ve směrnici (EU) 2019/1024. Pokud jde o opakované použití dat, která mají v držení soukromí držitelé dat, pravidla stanovená tímto nařízením neukládají bezplatné sdílení dat. Data držaná soukromými držiteli dat mohou podléhat licenčním dohodám upravujícím jejich opakované použití.

- (7) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/2/ES¹⁵ zřizuje infrastrukturu pro prostorové informace v Evropské unii s cílem umožnit v Unii sdílení prostorových informací a přístup k těmto informacím (včetně tématu prostorových dat „dopravní sítě“) na podporu politiky Unie v oblasti životního prostředí a politik nebo činností, které mohou mít vliv na životní prostředí. Specifikace stanovené v tomto nařízení by měly být slučitelné se specifikacemi uvedenými ve směrnici 2007/2/ES a jejich prováděcích aktech, zejména nařízení Komise (EU) č. 1089/2010¹⁶. Rozšíření použitelnosti těchto specifikací na veškeré druhy dat o infrastruktuře může podpořit rovněž další harmonizaci v této oblasti.
- (8) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013¹⁷ vymezuje infrastrukturu pro silniční dopravu, která je součástí hlavní a globální transevropské dopravní sítě. Opakující se externality v dopravě a jiné problémy při řízení provozu, jako je kongesce, znečištění ovzduší nebo hluk, nejsou omezeny na transevropskou silniční síť nebo dálnice. Ke značnému podílu opakující se kongesce ve skutečnosti dochází v městských oblastech. Kromě toho by informační služby o dopravním provozu v reálném čase v celé EU měly umožňovat přepravu „ode dveří ke dveřím“ a neměly by být omezeny na globální transevropskou silniční síť a jiné dálnice. Členské státy by proto měly tyto specifikace uplatňovat na celou silniční síť, s výjimkou pozemních komunikací, které nevlastní veřejný silniční nebo dopravní orgán. Součástí této výjimky by neměly být pozemní komunikace ve vlastnictví veřejného silničního nebo dopravního orgánu, které jsou však přiděleny soukromému subjektu ve formě koncese na provozování.
- (9) Silniční orgány nebo správci pozemních komunikací by měli zpřístupnit konkrétní druhy dat, která jsou považována za klíčová pro další rozvoj spolehlivých informačních služeb o dopravním provozu a pro zlepšení bezpečnosti silničního provozu, jako jsou dopravní předpisy, omezení a uzavírky pozemních komunikací nebo jízdních pruhů. Vzhledem k jejich významu musí být zpřístupnění uvedených druhů dat dřívějším cílem než zpřístupnění jiných druh dat.

¹⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1024 ze dne 20. června 2019 o otevřených datech a opakovaném použití informací veřejného sektoru (Úř. věst. L 172, 26.6.2019, s. 56).

¹⁵ 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).

¹⁶ Nařízení Komise (EU) č. 1089/2010 ze dne 23. listopadu 2010, kterým se provádí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/2/ES, pokud jde o interoperabilitu sad prostorových dat a služeb prostorových dat (Úř. věst. L 323, 8.12.2010, s. 11).

¹⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

- (10) Aby bylo možné dosáhnout nezbytného vývoje v oblasti přístupnosti a normalizace dat, mělo by se zvážít postupné provádění. Toto postupné provádění by mělo zajistit proveditelné a pozvolné zvyšování zeměpisného pokrytí a přístupnosti dat. Za tímto účelem by členské státy měly vymezit síť hlavních silnic na svém území. K vymezení této sítě hlavních silnic mohou členské státy opakovaně použít definici sítě, jak vyžaduje článek 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES.
- (11) Vzhledem k rozmanitosti zdrojů dat, které sahají od senzorů integrovaných v infrastruktuře po vozidla fungující jako senzory, je důležité, aby specifikace byly sladěny s příslušnými kategoriemi dat a druhy dat a aby zahrnovaly více možných zdrojů dat a technologii použitou k vytvoření nebo aktualizaci dat.
- (12) Pokud opatření stanovená tímto nařízením zahrnují zpracování osobních údajů, měla by se provádět v souladu s právními předpisy Unie o ochraně osobních údajů a soukromí, zejména nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679¹⁸ a popřípadě směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES. Části směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES se rovněž vztahují na zpracování neosobních údajů.
- (13) V zájmu rozvoje harmonizovaného a bezproblémového poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase by členské státy měly vycházet z existujících technických řešení a norem poskytnutých evropskými a mezinárodními normalizačními organizacemi, jako je DATEX II (CEN/TS 16157 a následně zdokonalené verze) a normy ISO. S ohledem na kategorie dat, pro něž není k dispozici standardizovaný formát, je třeba členské státy a zúčastněné strany vybízet ke spolupráci v zájmu dosažení dohody o definici dat, formátu dat a metadatech.
- (14) V Unii již existuje řada způsobů dynamického odkazování na polohu, které jsou používány v členských státech. Používání různých způsobů odkazování na polohu by mělo být přípustné i nadále. Členské státy a zúčastněné strany by se však měly vybízet ke spolupráci v zájmu dosažení dohody o přípustných způsobech odkazování na polohu, v případě potřeby prostřednictvím evropských normalizačních orgánů.
- (15) Přístupnost a pravidelná aktualizace dat ze strany silničních orgánů a správců pozemních komunikací jsou nezbytné, aby bylo možno vypracovat aktuální a přesné digitální mapy, které jsou klíčovým faktorem pro spolehlivé aplikace ITS. Výrobce digitálních map je třeba vybízet, aby do stávajících map a služeb aktualizace map včas začlenili příslušná aktualizovaná data. K zajištění souladu s veřejnými politikami, jako je bezpečnost silničního provozu, by poskytovatelé služeb a výrobci digitálních map měli spolupracovat s veřejnými orgány na opravě nepřesností ve svých datech.
- (16) Pro poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé Unii je nezbytná přístupnost přesných a aktuálních dat. Příslušná data shromažďují a uchovávají silniční orgány, správci pozemních komunikací, držitelé dat generovaných ve vozidle, zúčastněné strany v oblasti dobíjení a čerpání paliva, provozovatelé mýtného a poskytovatelé informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase. K usnadnění výměny a opakovaného použití těchto dat pro poskytování dotyčných služeb by silniční orgány, správci pozemních komunikací, držitelé dat generovaných ve vozidle, zúčastněné strany v oblasti dobíjení a čerpání paliva, provozovatelé

¹⁸ 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 (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

mýtného a poskytovatelé informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase měli ostatním silničním orgánům, správcům pozemních komunikací, zúčastněným stranám v oblasti dobíjení a čerpání paliva, provozovatelům mýtného, poskytovatelům informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase a výrobcům digitálních map umožnit vyhledání a zpřístupnění dat, odpovídajících metadat a informací o kvalitě dat, a to prostřednictvím vnitrostátního nebo společného přístupového bodu. Přístupový bod může mít v závislosti na druhu dat podobu datového úložiště, registru, internetového portálu apod. Vnitrostátní nebo společné přístupové body mohou rovněž odkazovat na jiná místa, kde lze k datům získat přístup, aniž by tato data spravovaly. Členské státy by měly seskupit stávající veřejné a soukromé přístupové body do jediného místa, které umožní přístup ke všem druhům příslušných dostupných dat, jež spadají do oblasti působnosti těchto specifikací. Členské státy mohou i nadále využívat přístupové body zřízené v rámci nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/962 a měly by mít možnost rozhodnout o používání přístupových bodů zřízených podle jiných aktů v přenesené pravomoci, které byly přijaty podle směrnice 2010/40/EU, jako vnitrostátních přístupových bodů pro data spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení.

- (17) Aby mohly silniční orgány, správci pozemních komunikací, zúčastněné strany v oblasti dobíjení a čerpání paliva, provozovatelé mýtného, poskytovatelé služeb a výrobci digitálních map příslušná data úspěšně a nákladově efektivně vyhledávat a používat, je nezbytné obsah a strukturu těchto dat náležitě popsat pomocí odpovídajících metadat.
- (18) Informační služby o dopravním provozu v reálném čase musí být přesné, aby konečným uživatelům poskytovaly co nejlepší informace z hlediska spolehlivosti a včasnosti. Za účelem větších přínosů pro účastníky silničního provozu, pokud jde o zvýšení bezpečnosti silničního provozu a snížení kongesce, by tyto služby měly rovněž odrážet priority silničních orgánů vyjádřené například prostřednictvím digitálně přístupných plánů dispozičních řešení dopravních komunikací.
- (19) Tyto specifikace by neměly zúčastněným stranám ukládat povinnost začít shromažďovat data, která ještě neshromažďují, nebo digitalizovat data, která ještě nejsou dostupná v digitálním strojově čitelném formátu. Zvláštní požadavky týkající se aktualizace dat by se měly vztahovat pouze na data, která jsou skutečně shromažďována a jsou dostupná v digitálním strojově čitelném formátu. Členské státy by zároveň měly být vybídnuty k tomu, aby hledaly nákladově efektivní způsoby, které odpovídají jejich potřebám, pokud jde o digitalizaci stávajících dat o infrastruktuře a dat o předpisech a omezeních.
- (20) Tyto specifikace by neměly silničním orgánům ani správcům pozemních komunikací ukládat povinnost vypracovat nebo provést plány dispozičních řešení dopravních komunikací a dočasná opatření v oblasti řízení provozu. Specifikace by neměly poskytovatelům služeb ukládat povinnost sdílet data s ostatními poskytovateli služeb. Poskytovatelé služeb by měli mít možnost uzavřít mezi sebou komerční dohody týkající se opakovaného použití příslušných dat.
- (21) Členské státy a zúčastněné strany v oblasti ITS by se měly vybízet ke spolupráci v zájmu dosažení dohody ohledně společných definic kvality dat s cílem používat v celém hodnotovém řetězci pro data o dopravním provozu společné ukazatele kvality dat, jako je úplnost, přesnost a aktuálnost dat, způsob jejich získání a používaný způsob odkazování na polohu, jakož i prováděné kontroly kvality. Je třeba je vybízet i k další práci na stanovení souvisejících způsobů měření a sledování kvality u různých

druhů dat. Členské státy by se měly vybízet, aby si vzájemně vyměňovaly své znalosti, zkušenosti a osvědčené postupy v této oblasti v rámci probíhajících a budoucích koordinačních projektů.

- (22) Uznává se, že používání dat a informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase, které poskytují soukromí poskytovatelé služeb a držitelé dat generovaných ve vozidle, mohou pro silniční orgány a správce pozemních komunikací představovat nákladově efektivní způsob zlepšení řízení provozu, bezpečnosti silničního provozu a také správy a údržby infrastruktury. Veřejné orgány by měly při přijímání těchto dat nebo služeb pro výše uvedené úkoly používat společné podmínky FRAND, aby se snížily překážky přístupu a aby podmínky pro opakované použití byly transparentní. Členské státy a příslušné zúčastněné strany se vyzývají, aby definovaly společné podmínky FRAND vztahující se na opakované použití příslušných druhů dat pro provádění těchto veřejných úkolů.
- (23) Soukromí poskytovatelé služeb mohou používat data, která shromáždili silniční orgány a správci pozemních komunikací jako vstupní údaje pro vlastní informační služby o dopravním provozu v reálném čase. Stanovení konkrétních podmínek vztahujících se na opakované použití těchto dat by mělo být přenecháno dotýčným stranám, aniž by byla dotčena ustanovení směrnice (EU) 2019/1024¹⁹. Některé druhy dat, které poskytují silniční orgány a správci pozemních komunikací, jako jsou plány dispozičních řešení dopravních komunikací, dopravní předpisy a omezení a dočasná opatření v oblasti řízení provozu, by měli poskytovatelé soukromých služeb opakovaně používat, aby účastníkům silničního provozu zajistili přístup k příslušným informacím prostřednictvím informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase.
- (24) V zájmu zajištění řádného uplatňování těchto specifikací by členské státy měly posoudit shodu s požadavky týkajícími se přístupnosti, výměny, opakovaného použití a aktualizace dat ze strany silničních orgánů, správců pozemních komunikací, výrobců digitálních map, provozovatelů mýtného, zúčastněných stran v oblasti dobíjení a čerpání paliva, držitelů dat generovaných ve vozidle a poskytovatelů služeb. Za tímto účelem by měly mít příslušné orgány možnost spoléhat se na prohlášení o shodě podložená důkazy, jež předloží silniční orgány, správci pozemních komunikací, výrobci digitálních map, provozovatelé mýtného, zúčastněné strany v oblasti dobíjení a čerpání paliva, držitelé dat generovaných ve vozidle a poskytovatelé služeb. Členské státy by měly spolupracovat na harmonizaci svého přístupu k posuzování souladu v rámci probíhajících a budoucích koordinačních projektů, které pomáhají provádět specifikace tohoto nařízení.
- (25) Tyto specifikace neomezují svobodu slova provozovatelů rozhlasového vysílání, jelikož jim neukládají povinnost zaujmout s ohledem na informace, které mají být šířeny, konkrétní stanovisko a ponechávají členským státům dostatečný prostor k tomu, aby zohlednily své ústavní tradice, pokud jde o svobodu slova provozovatelů rozhlasového vysílání.
- (26) S ohledem na rozsah požadovaných změn by nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/962 mělo být zrušeno,

¹⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1024 ze dne 20. června 2019 o otevřených datech a opakovaném použití informací veřejného sektoru (Úř. věst. L 172, 26.6.2019, s. 56).

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví specifikace nezbytné k zajištění přístupnosti, výměny, opakovaného použití a aktualizace dat ze strany držitelů dat a uživatelů dat za účelem poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé EU a k zajištění toho, aby tyto služby byly přesné a dostupné konečným uživatelům i za hranicemi.
2. Toto nařízení se vztahuje na celou silniční síť, která je veřejně přístupná pro motorizovanou dopravu. Výjimečně se nevztahuje na soukromé pozemní komunikace, pokud nejsou součástí globální sítě TEN-T nebo nejsou označeny jako dálnice či hlavní silnice.
3. Toto nařízení se použije v souladu s článkem 5 směrnice 2010/40/EU.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice uvedené v článku 4 směrnice 2010/40/EU.

Použijí se rovněž tyto definice:

- 1) „hlavní transevropskou silniční sítí“ se rozumí infrastruktura pro silniční dopravu, která je součástí hlavní sítě, jak je vymezena v nařízení (EU) č. 1315/2013;
- 2) „globální transevropskou silniční sítí“ se rozumí infrastruktura pro silniční dopravu, která je součástí globální sítě, jak je vymezena v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013;
- 3) „dálnicí“ se rozumí pozemní komunikace označená jako taková členským státem, ve kterém se nachází;
- 4) „přístupností dat“ se rozumí možnost kdykoli požadovat a obdržet data v digitálním strojově čitelném formátu;
- 5) „statickými daty“ se rozumí data, u nichž nedochází k častým nebo pravidelným změnám;
- 6) „dynamickými daty“ se rozumí data, která se často nebo pravidelně mění;
- 7) „aktualizací dat“ se rozumí změny stávajících dat, včetně jejich výmazu nebo vložení nových či dodatečných údajů;
- 8) „informacemi o dopravním provozu v reálném čase“ se rozumí informace odvozené z dat o infrastruktuře, dat o předpisech a omezeních, dat o stavu sítě a dat o využívání sítě v reálném čase, nebo jejich kombinace;
- 9) „informační službou o dopravním provozu v reálném čase“ se rozumí služba ITS, která konečným uživatelům neprodleně poskytuje informace o dopravním provozu v reálném čase;
- 10) „silničním orgánem“ se rozumí orgán veřejné moci odpovědný za plánování, kontrolu nebo správu pozemních komunikací spadajících do jeho územní působnosti;

- 11) „správcem pozemní komunikace“ se rozumí veřejný nebo soukromý subjekt, který odpovídá za údržbu a správu pozemní komunikace a řízení dopravních toků;
- 12) „poskytovatelem služeb“ se rozumí veřejný nebo soukromý poskytovatel informační služby o dopravním provozu v reálném čase, vyjma subjektu, který pouze předává data konečným uživatelům;
- 13) „provozovatelem mýtného“ se rozumí veřejný nebo soukromý subjekt, který zastává úlohu poskytovatele služby mýtného nebo subjektu pro výběr mýtného, jak je stanoveno ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/520²⁰;
- 14) „držitelem dat“ se rozumí každá právnická osoba, každý subjekt údajů nebo každý veřejný či soukromý subjekt s právem povolit přístup k druhům dat pod jeho kontrolou uvedeným v příloze nebo sdílet tyto druhy dat, a to v souladu s použitelným právem Unie nebo vnitrostátním právem;
- 15) „uživatelé dat“ se rozumí silniční orgán, správce pozemní komunikace, provozovatel mýtného, poskytovatel služeb a výrobce digitálních map nebo jiný subjekt, který používá data k vytváření informací o dopravním provozu v reálném čase, nebo, pokud to umožňují podmínky stanovené držitelem dat, který tato data používá pro jiné účely související s mobilitou;
- 16) „konečným uživatelem“ se rozumí účastník silničního provozu (fyzická nebo právnická osoba), který má přístup k informačním službám o dopravním provozu v reálném čase;
- 17) „přístupovým bodem“ se rozumí digitální rozhraní pro zpřístupnění dat uvedených v příloze spolu s odpovídajícími metadaty uživatelům dat pro opakované použití nebo pro zpřístupnění zdrojů a metadat těchto dat uživatelům dat pro opakované použití;
- 18) „metadaty“ se rozumí strukturovaný popis obsahu dat usnadňující vyhledávání a používání těchto dat;
- 19) „vyhledávacími službami“ se rozumí služby umožňující vyhledání požadovaných dat pomocí obsahu odpovídajících metadat a zobrazování tohoto obsahu;
- 20) „dočasnými opatřeními v oblasti řízení provozu“ se rozumí dočasná opatření k řešení daného narušení dopravy, která mají například kontrolovat a řídit dopravní toky;
- 21) „plány dispozičních řešení dopravních komunikací“ se rozumí trvalá opatření v oblasti řízení provozu, která určí subjekty řízení provozu za účelem kontroly a řízení dopravních toků v reakci na trvalá nebo opakující se narušení dopravy;
- 22) „dopravním značením“ se rozumí každá dopravní značka, každé návěstidlo, zařízení, upozornění nebo silniční značení upozorňující na nebezpečí, informující osoby o opatřeních, která je třeba přijmout na ochranu proti takovému nebezpečí, upozorňující na existenci silničního předpisu nebo provádějící takový předpis v souladu s Vídeňskou úmluvou o silničních značkách a signálech;
- 23) „hlavní silnicí“ se rozumí silnice mimo městské oblasti, která spojuje velká města nebo regiony, nebo obojí, a která není klasifikována jako součást globální transevropské silniční sítě nebo jako dálnice;

²⁰ 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).

- 24) „soukromou pozemní komunikací“ se rozumí pozemní komunikace, která není ve vlastnictví veřejného silničního nebo dopravního orgánu, s výjimkou pozemní komunikace ve vlastnictví veřejného silničního nebo dopravního orgánu, která je však přidělena soukromému subjektu ve formě koncese na provozování;
- 25) „daty o infrastruktuře“ se rozumí data popisující silniční síť nebo zařízení na silniční síti či podél ní;
- 26) „daty o předpisech a omezeních“ se rozumí data, která se týkají dopravního předpisu nebo omezení vztahujícího se na vozidla v silniční síti;
- 27) „daty o stavu sítě“ se rozumí data, která popisují dočasné situace, jež by mohly bránit dopravnímu provozu nebo jej zpomalit, nebo která mohou informovat konečného uživatele v nebezpečných situacích;
- 28) „daty o využívání sítě v reálném čase“ se rozumí data popisující současné využívání silniční sítě a možnosti využívání silniční sítě;
- 29) „druhy klíčových dat“ se rozumí druhy dat, která jsou považována za klíčová pro zvýšení spolehlivosti informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase a která podporují bezpečnou a účinnou přepravu „ode dveří ke dveřím“ a budoucí služby mobility;
- 30) „daty generovanými ve vozidle“ se rozumí data vytvořená vozidlem nebo palubním zařízením zabudovaným ve vozidle či osobními zařízeními, která nabízejí aplikace ITS během používání vozidla;
- 31) „držitelem dat generovaných ve vozidle“ se rozumí subjekt zapojený do sběru dat generovaných ve vozidle, agregace dat nebo jiných druhů zpracování za účelem splnění požadavků na ochranu soukromí;
- 32) „podmínkami FRAND (spravedlivými, přiměřenými a nediskriminačními)“ se rozumí licenční podmínky sjednané v dobré víře, které umožňují přístup ke službám nebo datům výměnou za spravedlivou odměnu, a to za stejných nebo podobných podmínek, jaké byly stanoveny s ostatními uživateli.

Článek 3

Vnitrostátní přístupové body

1. Každý členský stát zřídí vnitrostátní přístupový bod. Vnitrostátní přístupový bod představuje pro uživatele dat jednotný přístupový bod k datům uvedeným v příloze, včetně aktualizovaných dat, jež poskytují držitelé dat podle článků 4 až 11 a jež se týkají území daného členského státu.
2. Stávající vnitrostátní nebo společné přístupové body, které byly zřízeny za účelem dosažení souladu s článkem 3 nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/962 nebo s požadavky vyplývajícími z jiných aktů v přenesené pravomoci, jež byly přijaty podle směrnice 2010/40/EU, mohou být pro účely tohoto nařízení použity jako vnitrostátní přístupové body, pokud to členské státy považují za vhodné.
3. Vnitrostátní přístupové body poskytují uživatelům dat vyhledávací služby, například služby umožňující vyhledání požadovaných dat pomocí obsahu odpovídajících metadat a zobrazování tohoto obsahu.
4. Veřejní a soukromí držitelé dat zajistí poskytování metadat, aby mohli uživatelé dat vyhledávat a používat soubory dat prostřednictvím vnitrostátních přístupových bodů.

5. Dva nebo více členských států může zřídit společný přístupový bod.
6. Každý subjekt, který poskytuje data prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu, tak může učinit prostřednictvím zmocněnce v souladu s platnými dohodami, například prostřednictvím databáze nebo agregátoru třetí strany. Původního držitele dat to nezbujuje odpovědnosti za kvalitu poskytovaných původních dat.

Článek 4

Přístupnost, výměna a opakované použití dat o infrastruktuře

1. K usnadnění poskytování kompatibilních, interoperabilních a kontinuálních informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé Unii poskytují silniční orgány, správci pozemních komunikací, provozovatelé mýtného a zúčastněné strany v oblasti dobíjení a čerpání paliva data o infrastruktuře uvedená v příloze, která shromažďují, ve standardizovaném formátu, jako je specifikace dat INSPIRE o dopravních sítích, TN-ITS (CEN/TS 17268 a následně zdokonalené verze) nebo DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 a následně zdokonalené verze). Veškeré aktualizace těchto dat se provádějí podle článku 8.

Pokud mají být stanoveny další nebo alternativní normy, platí tyto podmínky:

- členské státy spolupracují s cílem stanovit tyto další nebo alternativní normy,
 - digitální strojově čitelné formáty musí být v souladu se stávajícími normami uvedenými v první větě tohoto odstavce.
2. Data uvedená v odstavci 1 a odpovídající metadata, včetně informací o jejich kvalitě, se zpřístupní za účelem výměny a opakovaného použití pro všechny uživatele dat v Unii:
 - a) na nediskriminačním základě;
 - b) při dodržování minimálních požadavků na kvalitu, na nichž se členské státy dohodnou ve spolupráci s příslušnými zúčastněnými stranami;
 - c) v časovém rámci umožňujícím spolehlivé a účinné využívání dat k vytváření informací o dopravním provozu v reálném čase;
 - d) prostřednictvím vnitrostátního nebo společného přístupového bodu uvedeného v článku 3.
 3. Uživatelé dat, kteří používají data uvedená v odstavci 1, a držitelé dat spolupracují, aby zajistili, že veškeré nepřesnosti týkající se dat jsou neprodleně oznámeny držiteli dat, od něhož data pocházejí.

Článek 5

Přístupnost, výměna a opakované použití dat o předpisech a omezeních

1. K usnadnění poskytování kompatibilních, interoperabilních a kontinuálních informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé Unii poskytují silniční orgány, správci pozemních komunikací a provozovatelé mýtného data o předpisech a omezeních uvedená v příloze, která shromažďují, ve formátu DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 a následně zdokonalené verze) nebo TN-ITS (CEN/TS

17268 a následně zdokonalené verze). Veškeré aktualizace těchto dat se provádějí podle článku 9.

Pokud mají být stanoveny další nebo alternativní normy, platí tyto podmínky:

- členské státy spolupracují s cílem stanovit tyto další nebo alternativní normy,
 - digitální strojově čitelné formáty musí být v souladu se stávajícími normami uvedenými v první větě tohoto odstavce.
2. Data uvedená v odstavci 1 a odpovídající metadata, včetně informací o jejich kvalitě, se zpřístupní za účelem výměny a opakovaného použití pro všechny uživatele dat v Unii:
 - a) na nediskriminačním základě;
 - b) při dodržování minimálních požadavků na kvalitu, na nichž se členské státy dohodnou ve spolupráci s příslušnými zúčastněnými stranami;
 - c) v časovém rámci umožňujícím spolehlivé a účinné využívání dat k vytváření informací o dopravním provozu v reálném čase;
 - d) prostřednictvím vnitrostátního nebo společného přístupového bodu uvedeného v článku 3.
 3. Uživatelé dat, kteří používají data uvedená v odstavci 1, a držitelé dat spolupracují, aby zajistili, že veškeré nepřesnosti týkající se dat jsou neprodleně oznámeny držiteli dat, od něhož data pocházejí.
 4. Poskytovatelé služeb zpracují a zahrnou do příslušných služeb, které poskytují, bez dodatečných nákladů pro konečného uživatele data o plánech dispozičních řešení dopravních komunikací a dopravních předpisech a omezeních vypracovaných příslušnými orgány a zpřístupněných prostřednictvím vnitrostátního nebo společného přístupového bodu v digitálním strojově čitelném formátu.

Článek 6

Přístupnost, výměna a opakované použití dat o stavu sítě

1. K usnadnění poskytování kompatibilních, interoperabilních a kontinuálních informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé Unii poskytují silniční orgány, správci pozemních komunikací, držitelé dat generovaných ve vozidle a poskytovatelé služeb data o stavu sítě uvedená v příloze, která shromažďují, ve formátu DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 a následně zdokonalené verze). Veškeré aktualizace těchto dat se provádějí podle článku 10.

Pokud mají být stanoveny další nebo alternativní normy, platí tyto podmínky:

- členské státy spolupracují s cílem stanovit tyto další nebo alternativní normy,
 - digitální strojově čitelné formáty musí být v souladu se stávajícími normami uvedenými v první větě tohoto odstavce.
2. Data uvedená v odstavci 1 a odpovídající metadata, včetně informací o jejich kvalitě, se zpřístupní za účelem výměny a opakovaného použití pro všechny uživatele dat v Unii:
 - a) na nediskriminačním základě, pokud je poskytují silniční orgány a správci pozemních komunikací;

- b) při dodržování minimálních požadavků na kvalitu, na nichž se členské státy dohodnou ve spolupráci s příslušnými zúčastněnými stranami;
 - c) v časovém rámci umožňujícím spolehlivé a účinné využívání dat k vytváření informací o dopravním provozu v reálném čase;
 - d) prostřednictvím vnitrostátního nebo společného přístupového bodu uvedeného v článku 3;
 - e) bez povinnosti držitelů dat generovaných ve vozidle a soukromých poskytovatelů služeb poskytnout přístup ke svým datům soukromým uživatelům dat nebo je s nimi sdílet. Na výměnu a opakované použití jejich dat se mohou vztahovat podmínky stanovené soukromým držitelem dat.
3. Uživatelé dat, kteří používají data uvedená v odstavci 1, a držitelé dat spolupracují, aby zajistili, že veškeré nepřesnosti týkající se dat jsou neprodleně oznámeny držiteli dat, od něhož data pocházejí.
 4. Poskytovatelé služeb zpracují a zahrnou do příslušných služeb, které poskytují, bez dodatečných nákladů pro konečného uživatele veškerá dočasná opatření v oblasti řízení provozu vypracovaná příslušnými orgány a zpřístupněná prostřednictvím vnitrostátního nebo společného přístupového bodu v digitálním strojově čitelném formátu.
 5. Za účelem poskytování vhodných informací přímo konečným uživatelům a optimalizace údržby pozemních komunikací a bezpečnosti silničního provozu mohou silniční orgány a správci pozemních komunikací požádat držitele dat generovaných ve vozidle a poskytovatele služeb, aby poskytli druhy dat o stavu sítě, která shromažďují a aktualizují podle článku 10. Pokud držitel dat na žádost silničního orgánu nebo správce pozemní komunikace data zpřístupní, použijí se podmínky FRAND (spravedlivé, přiměřené a nediskriminační). Data se poskytují ve formátu DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 a následně zdokonalené verze) nebo v jakémkoli digitálním strojově čitelném formátu, na němž se členské státy dohodly, spolu s odpovídajícími metadaty, včetně informací o jejich kvalitě.
 6. Data o stavu sítě, která byla archivována silničními orgány nebo správci pozemních komunikací, mohou být použita pro účely řízení bezpečnosti silniční infrastruktury a posouzení bezpečnosti silničního provozu v rámci celé sítě. Není-li to zakázáno licenčními dohodami, zpřístupní se tato data za účelem výměny a opakovaného použití na nediskriminačním základě prostřednictvím vnitrostátního nebo společného přístupového bodu uvedeného v článku 3.
 7. V mezích platných licenčních dohod se prostřednictvím vnitrostátního nebo společného přístupového bodu uvedeného v článku 3 zpřístupní prediktivní data o stavu sítě, která byla vypočítána silničními orgány nebo správci pozemních komunikací, pro výměnu a opakované použití na nediskriminačním základě.
 8. Členské státy spolupracují na vymezení společných norem pro výměnu a opakované použití dat uvedených v odstavcích 6 a 7.

Článek 7

Přístupnost, výměna a opakované použití dat o využívání sítě v reálném čase

1. K usnadnění poskytování kompatibilních, interoperabilních a kontinuálních informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé Unii poskytují

silniční orgány, správci pozemních komunikací, poskytovatelé služeb, držitelé dat generovaných ve vozidle a zúčastněné strany v oblasti dobíjení a čerpání paliva data o využívání sítě v reálném čase uvedená v příloze, která shromažďují, ve formátu DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 a následně zdokonalené verze). Veškeré aktualizace těchto dat se provádějí podle článku 11.

Pokud mají být stanoveny další nebo alternativní normy, platí tyto podmínky:

- členské státy spolupracují s cílem stanovit tyto další nebo alternativní normy,
 - digitální strojově čitelné formáty musí být v souladu se stávajícími normami uvedenými v první větě tohoto odstavce.
2. Data uvedená v odstavci 1 a odpovídající metadata, včetně informací o jejich kvalitě, jsou zpřístupněna za účelem výměny a opakovaného použití pro všechny uživatele dat v Unii:
 - a) na nediskriminačním základě, pokud je poskytují silniční orgány a správci pozemních komunikací;
 - b) při dodržování minimálních požadavků na kvalitu, na nichž se členské státy dohodnou ve spolupráci s příslušnými zúčastněnými stranami;
 - c) v časovém rámci umožňujícím spolehlivé a účinné využívání dat k vytváření informací o dopravním provozu v reálném čase;
 - d) prostřednictvím vnitrostátního nebo společného přístupového bodu uvedeného v článku 3;
 - e) bez povinnosti držitelů dat generovaných ve vozidle a soukromých poskytovatelů služeb poskytnout přístup ke svým datům soukromým uživatelům dat nebo je s nimi sdílet. Na výměnu a opakované použití jejich dat se mohou vztahovat podmínky stanovené soukromým držitelem dat.
 3. Za účelem poskytování vhodných informací přímo konečným uživatelům a optimalizace řízení dopravy a bezpečnosti silničního provozu mohou silniční orgány a správci pozemních komunikací požádat držitele dat generovaných ve vozidle a poskytovatele služeb, aby poskytli druhy dat o využívání sítě v reálném čase, která shromažďují a aktualizují podle článku 11. Pokud držitel dat na žádost silničního orgánu nebo správce pozemní komunikace data zpřístupní, použijí se podmínky FRAND (spravedlivé, přiměřené a nediskriminační). Data se poskytují ve formátu DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 a následně zdokonalené verze) nebo v jakémkoli digitálním strojově čitelném formátu, na němž se členské státy dohodly, spolu s odpovídajícími metadaty, včetně informací o jejich kvalitě.
 4. Data o využívání sítě v reálném čase, která byla archivována silničními orgány nebo správci pozemních komunikací, mohou být použita pro účely řízení bezpečnosti silniční infrastruktury a posouzení bezpečnosti silničního provozu v rámci celé sítě. Není-li to zakázáno licenčními dohodami, zpřístupní se tato data za účelem výměny a opakovaného použití na nediskriminačním základě prostřednictvím vnitrostátního nebo společného přístupového bodu uvedeného v článku 3.
 5. V mezích platných licenčních dohod se prostřednictvím vnitrostátního nebo společného přístupového bodu uvedeného v článku 3 zpřístupní prediktivní data o využívání sítě v reálném čase, která byla vypočítána silničními orgány nebo správci pozemních komunikací, pro výměnu a opakované použití na nediskriminačním základě.

6. Členské státy spolupracují na vymezení společných norem pro výměnu a opakované použití dat uvedených v odstavcích 4 a 5.

Článek 8

Aktualizace dat o infrastruktuře

1. Aktualizace dat o infrastruktuře se týkají minimálně těchto parametrů:
 - a) druh dat, jak je stanoveno v bodě 1 přílohy, jehož se aktualizace týká;
 - b) poloha stavu, jehož se aktualizace týká;
 - c) druh aktualizace (změna, vložení nebo výmaz);
 - d) popis aktualizace obsahující aktualizovanou hodnotu (aktualizované hodnoty) a aktualizované (aktualizovaná) pole a aktualizované informace a případně důvody pro nahrazení zastaralé hodnoty (zastaralých hodnot) a zastaralého pole (zastaralých polí);
 - e) datum aktualizace dat;
 - f) datum a čas, kdy došlo nebo kdy má dojít ke změně dané podmínky;
 - g) kvalita aktualizovaných dat definovaná v požadavcích na kvalitu, na nichž se členské státy dohodnou ve spolupráci s příslušnými zúčastněnými stranami.

Poloha stavu, jehož se aktualizace týká, se určí standardním nebo jiným široce používaným a obecně uznávaným způsobem dynamického odkazování na polohu, který umožňuje jednoznačné dekódování a vyhodnocení této polohy.
2. Příslušní držitelé dat zajistí aktualizaci dat o infrastruktuře v časovém rámci umožňujícím spolehlivé a účinné využívání dat v informačních službách o dopravním provozu v reálném čase a poskytnou uživatelům dat tyto aktualizace předem, jsou-li známy a je-li to možné.
3. Příslušní držitelé dat musí včas opravit jakékoli nepřesnosti, které zjistili ve svých datech nebo o nichž je informovali uživatelé a koneční uživatelé dat.
4. Pokud výrobci digitálních map a poskytovatelé služeb předkládají informace konečným uživatelům, zajistí, aby příslušná aktualizovaná data o infrastruktuře byla zpracována v časovém rámci umožňujícím spolehlivé a účinné využívání dat v informačních službách o dopravním provozu v reálném čase.

Článek 9

Aktualizace dat o předpisech a omezeních

1. Aktualizace dat o předpisech a omezeních se týkají minimálně těchto parametrů:
 - a) druh dat, jak je stanoveno v bodech 2 a 3 přílohy, jehož se aktualizace týká;
 - b) poloha stavu, jehož se aktualizace týká;
 - c) druh aktualizace (změna, vložení nebo výmaz);
 - d) popis aktualizace, včetně doby výskytu události a uložených podmínek, například u určitých typů vozidel, kterých se aktualizace týká;

- e) datum aktualizace dat;
 - f) datum a čas, kdy došlo nebo kdy má dojít ke změně dané podmínky;
 - g) kvalita aktualizovaných dat definovaná v požadavcích na kvalitu, na nichž se členské státy dohodnou ve spolupráci s příslušnými zúčastněnými stranami.
- Poloha stavu, jehož se aktualizace týká, se určí standardním nebo jiným široce používaným a obecně uznávaným způsobem dynamického odkazování na polohu, který umožňuje jednoznačné dekódování a vyhodnocení této polohy.
2. Příslušní držitelé dat zajistí aktualizaci dat o předpisech a omezeních v časovém rámci umožňujícím spolehlivé a účinné využívání dat v informačních službách o dopravním provozu v reálném čase a poskytnou uživatelům dat tyto aktualizace předem, jsou-li známy a je-li to možné.
 3. Příslušní držitelé dat musí včas opravit jakékoli nepřesnosti, které zjistili ve svých datech nebo o nichž je informovali uživatelé a koneční uživatelé dat.
 4. Pokud výrobci digitálních map a poskytovatelé služeb předkládají informace konečným uživatelům, zajistí, aby příslušná aktualizovaná data o předpisech a omezeních byla zpracována v časovém rámci umožňujícím spolehlivé a účinné využívání dat v informačních službách o dopravním provozu v reálném čase.
 5. Informace o dopravním provozu v reálném čase musí být po změně stavu dotyčných dat co nejdříve odpovídajícím způsobem změněny nebo vymazány.

Článek 10

Aktualizace dat o stavu sítě

1. Aktualizace dat o stavu sítě se týkají minimálně těchto parametrů:
 - a) druh dat, jak je stanoveno v bodech 4 a 5 přílohy, jehož se aktualizace týká, a v příslušných případech stručný popis;
 - b) poloha události nebo stavu, jehož se aktualizace týká;
 - c) doba výskytu události nebo stavu, jehož se aktualizace týká;
 - d) kvalita aktualizovaných dat definovaná v požadavcích na kvalitu, na nichž se členské státy dohodnou ve spolupráci s příslušnými zúčastněnými stranami.

Poloha události nebo stavu, jehož se aktualizace týká, se určí standardním nebo jiným široce používaným a obecně uznávaným způsobem dynamického odkazování na polohu, který umožňuje jednoznačné dekódování a vyhodnocení této polohy.
2. Příslušní držitelé dat zajistí aktualizaci dat o stavu sítě v časovém rámci umožňujícím spolehlivé a účinné využívání dat v informačních službách o dopravním provozu v reálném čase a poskytnou uživatelům dat tyto aktualizace předem, jsou-li známy a je-li to možné.
3. Příslušní držitelé dat musí včas opravit jakékoli nepřesnosti, které zjistili ve svých datech nebo o nichž je informovali uživatelé a koneční uživatelé dat.
4. Informace o dopravním provozu v reálném čase musí být po změně stavu dotyčných dat co nejdříve odpovídajícím způsobem změněny nebo vymazány.
5. Pokud poskytovatelé služeb předkládají informace konečným uživatelům, zajistí, aby příslušná aktualizovaná data o stavu sítě byla zpracována v časovém rámci

umožňujícím spolehlivé a účinné využívání dat v informačních službách o dopravním provozu v reálném čase.

Článek 11

Aktualizace dat o využívání sítě v reálném čase

1. Aktualizace dat o využívání sítě v reálném čase se týkají minimálně těchto parametrů:
 - a) druh dat, jak je stanoveno v bodě 6 přílohy, jehož se aktualizace týká, a v příslušných případech stručný popis;
 - b) poloha události nebo stavu, jehož se aktualizace týká;
 - c) kvalita aktualizovaných dat definovaná v požadavcích na kvalitu, na nichž se členské státy dohodnou ve spolupráci s příslušnými zúčastněnými stranami.

Poloha události nebo stavu, jehož se aktualizace týká, se určí standardním nebo jiným široce používaným a obecně uznávaným způsobem dynamického odkazování na polohu, který umožňuje jednoznačné dekódování a vyhodnocení této polohy.
2. Informace o dopravním provozu v reálném čase nebo související data musí být po změně stavu dotyčných dat co nejdříve odpovídajícím způsobem změněny nebo vymazány.
3. Pokud poskytovatelé služeb předkládají informace konečným uživatelům, zajistí, aby aktualizovaná data o využívání sítě v reálném čase byla zpracována v časovém rámci umožňujícím spolehlivé a účinné využívání dat v informačních službách o dopravním provozu v reálném čase.

Článek 12

Posouzení shody

1. Členské státy v souladu s odstavci 2 a 3 posoudí, zda držitelé dat a uživatelé dat, na které se vztahují články 3 až 11, splňují požadavky stanovené v uvedených člancích.
2. Za účelem posouzení si mohou příslušné orgány členských států vyžádat od držitelů dat a uživatelů dat tyto dokumenty:
 - a) popis dat, digitální mapu nebo informační služby o dopravním provozu v reálném čase, jež poskytují, a rovněž informace o jejich kvalitě a podmínkách opakovaného použití těchto dat;
 - b) prohlášení o shodě s požadavky stanovenými v člancích 3 až 11, které je podloženo důkazy.
3. Členské státy provádějí namátkové kontroly správnosti prohlášení uvedených v odst. 2 písm. b).

Článek 13

Podávání zpráv

1. Nejpozději do 1. ledna 2023 předloží členské státy Komisi seznam a vizualizaci mapy silnic zahrnutých do sítě hlavních silnic.
2. Členské státy předloží Komisi v rámci zpráv o pokroku podle čl. 17 odst. 3 směrnice 2010/40/EU tyto informace:
 - a) pokrok, jehož bylo dosaženo s ohledem na přístupnost, výměnu a opakované použití druhů dat, které jsou stanoveny v příloze;
 - b) zeměpisná oblast působnosti dat přístupných prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu, změny sítě hlavních silnic a obsah dat v rámci informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase a jejich kvalita, včetně kritérií použitých ke stanovení kvality a prostředků používaných k jejímu sledování;
 - c) výsledky posouzení shody podle článku 12 s požadavky stanovenými v člancích 3 až 11;
 - d) v příslušných případech popis změn vnitrostátního nebo společného přístupového bodu.

Článek 14

Přechodná ustanovení

Během přechodného období, které končí dne 31. prosince 2027, se povinnosti týkající se druhů dat podle bodů 1, 3, 5 a 6 přílohy vztahují pouze na tyto pozemní komunikace:

- a) globální transevropskou silniční síť;
- b) jiné dálnice nezahrnuté do globální transevropské silniční sítě;
- c) hlavní silnice.

Článek 15

Zrušení

Nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/962 se zrušuje s účinkem ode dne 1. ledna 2025.

Článek 16

Vstup v platnost a použitelnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 1. ledna 2025.

Článek 13 se však použije ode dne 1. ledna 2023.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 2.2.2022

*Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN*