



Rada
Európskej únie

V Bruseli 4. februára 2022
(OR. en)

5967/22

TRANS 63
DELECT 16
TELECOM 40
IND 30
DIGIT 25

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	2. februára 2022
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	C(2022) 492 final
Predmet:	DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) .../... z 2. 2. 2022 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

Delegáciám v prílohe zasielame dokument C(2022) 492 final.

Príloha: C(2022) 492 final



V Bruseli 2. 2. 2022
C(2022) 492 final

DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) .../...

z 2. 2. 2022

**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**

(Text s významom pre EHP)

DŮVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

V delegovanom nariadení Komisie (EÚ) 2015/962, ktorým sa dopĺňa smernica 2010/40/EÚ o inteligentných dopravných systémoch (IDS), sa stanovujú špecifikácie na zabezpečenie prístupnosti, výmeny, opakovaného použitia a aktualizácie údajov o cestnej sieti a dopravných informácií zo strany cestných orgánov, prevádzkovateľov ciest a poskytovateľov služieb na účely poskytovania informačných služieb o doprave v reálnom čase v celej EÚ.

V delegovanom nariadení sa uvádza, že druhy údajov vymenované v prílohe k nemu, ktoré sú k dispozícii v digitálnom strojovo čitateľnom formáte a týkajú sa transeurópskej cestnej siete (TEN-T), iných diaľnic alebo prioritných oblastí vymedzených členskými štátmi, sa musia v každom členskom štáte vymieňať prostredníctvom vnútroštátnych prístupových bodov v štandardizovanom formáte. V delegovanom nariadení sa takisto uvádzajú podmienky prístupu k údajom, ich využívania a aktualizácie, spôsobu posudzovania súladu s delegovaným nariadením a obsahu správ o jeho vykonávaní. Delegované nariadenie sa uplatňuje od 13. júla 2017.

V delegovanom nariadení sa nestanovuje povinnosť vytvárať údaje, ktoré ešte neexistujú, v digitálnom strojovo čitateľnom formáte. Požiadavky delegovaného nariadenia sa preto vzťahujú len na druhy údajov uvedené v prílohe, ktoré už existujú v digitálnom strojovo čitateľnom formáte.

V delegovanom nariadení sa nestanovuje ani povinnosť poskytovať druhy údajov uvedené v prílohe bezplatne bez toho, aby boli dotknuté požiadavky uložené na základe iných právnych predpisov Únie alebo vnútroštátnych právnych predpisov. Vnútroštátne prístupové body poskytujú vyhľadávacie služby, aby zainteresované strany mohli zistiť, ktoré údaje sú k dispozícii, a aké podmienky sa vzťahujú na ich opakované použitie. Na údaje uvedené vo vnútroštátnych prístupových bodoch sa môžu vzťahovať licenčné zmluvy, na základe ktorých sa udelí prístup k údajom alebo sa údaje spoločne využívajú.

Svet inteligentných dopravných systémov sa rýchlo mení, pričom sa zavádzajú nové aplikácie v oblasti kooperatívnej, prepojenej a automatizovanej mobility a ďalšie sa vyvíjajú. Na podporu ďalšieho rozvoja informačných služieb o doprave v reálnom čase v celej EÚ sú potrebné ďalšie druhy údajov, napríklad o regulácii prístupu vozidiel do mestských oblastí alebo o nabíjaciach bodoch/čerpacích miestach, ktoré umožnia presnejšie a spoľahlivejšie informácie o cestovaní od dverí k dverám; nové zdroje údajov (napr. údaje generované vo vozidle) možno využiť aj na zlepšenie činností v oblasti riadenia dopravy a údržby ciest. Okrem toho je potrebné rozšíriť geografické pokrytie údajov s cieľom pokryť regionálne a mestské oblasti, ktoré v súčasnosti nepatria do rozsahu pôsobnosti delegovaného nariadenia.

Na tieto otázky sa spolu s inými prioritami poukázalo v aktualizovanom pracovnom programe k smernici o IDS prijatom v decembri 2018¹ po schválení Výborom pre európske IDS², ktorý sa zaoberá prácou pripravovanou pre Komisiu. V súlade s cieľmi pracovného programu a po dôkladnom vyšetrení, ktorého súčasťou bola aj analýza nákladov a prínosov, bola odporučená revízia delegovaného nariadenia.

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=sk>.

Revízia je zahrnutá v stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu³, ktorá bola uverejnená v decembri 2020, ako opatrenie 36 v rámci hlavnej iniciatívy 6 (Realizácia prepojenej a automatizovanej multimodálnej mobility). Toto delegované nariadenie prispieva k tomu, aby EÚ mohla v plnej miere využívať inteligentné digitálne riešenia a inteligentné dopravné systémy. Ďalším cieľom revízie je objasniť prípadné prekrývanie s inými delegovanými nariadeniami, ktorými sa dopĺňa smernica o IDS, a zosúladiť ich prístup s vývojom v danej oblasti.

Revízia je súčasťou vyvíjajúceho sa prostredia právnych predpisov o údajoch, ktoré podporuje Európska dátová stratégia z februára 2020. Jedným z opatrení tejto stratégie, aktom o správe údajov, sa má zabezpečiť, aby sa údaje opakovane využívali na poskytovanie spoľahlivých služieb občanom EÚ a predchádzanie monopolov na údaje.

2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právny základ

Tento delegovaný akt dopĺňa smernicu 2010/40/EÚ v súlade s článkom 7 a predstavuje samostatný právny predpis pre prioritné opatrenie stanovené v článku 3 písm. b). Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v článku 12 uvedenej smernice.

• Subsidiarita

Informácie o doprave prispievajú k bezpečnosti cestnej premávky, znižujú úroveň dopravného preťaženia, a tým znižujú aj emisie vozidiel v prospech užívateľov ciest a európskeho obyvateľstva. Cieľom tohto delegovaného nariadenia je zlepšiť prístupnosť, výmenu, opakované použitie a aktualizáciu údajov o cestnej sieti a dopravných informácií potrebných na poskytovanie kvalitných a nepretržitých informačných služieb o doprave v reálnom čase v celej Únii.

V EÚ už existuje trh v oblasti poskytovania informačných služieb o doprave v reálnom čase a je v záujme používateľov, zákazníkov, subjektov verejného sektora, poskytovateľov uvedených služieb a širokej verejnosti, aby sa vytvorili správne podmienky na jeho ďalší rozvoj inovačnými spôsobmi. Ďalší rozvoj cezhraničných informačných služieb o doprave v celej EÚ uľahčuje harmonizovaný súbor požiadaviek na údaje vrátane špecifikácií týkajúcich sa normalizácie, prístupnosti, kvality údajov a zainteresovaných strán, ktoré sú povinné poskytovať údaje na opakované použitie. Harmonizované ustanovenia týkajúce sa fungovania týchto služieb sú potrebné na zabezpečenie, aby súdržným spôsobom poskytovali (podobné) informácie v celej Európe.

• Proporcionalita

Vo vyvíjajúcom sa prostredí digitálnych informačných služieb predstavuje zrušenie a nahradenie existujúceho delegovaného nariadenia najjednoduchšiu formu opatrenia Únie, pomocou ktorého sa bude pokračovať na dosahovaní cieľa zabezpečovať kvalitné a nepretržité informačné služby o doprave v reálnom čase v celej Únii. Toto si vyžaduje od Európskej komisie a členských štátov, aby uviedli požiadavky do súladu s najnovším vývojom a právnymi predpismi, a tak boli schopné reagovať na budúce inovácie. Keďže informačné služby stále viac podporujú efektívne cestovanie od dverí k dverám, je nevyhnutné, aby tieto služby mali prístup k širokej škále kvalitných normalizovaných údajov o celej európskej cestnej sieti.

³ COM(2020) 789 final.

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

- **Konzultácia so zainteresovanými stranami**

Dva prieskumy zainteresovaných strán (v apríli 2020 a júni 2020), dva verejné semináre (8. mája 2020 a 3. decembra 2020) a tri kolá rozhovorov s vybranými zainteresovanými stranami sa uskutočnili v rámci prípravy návrhu⁴.

Prvé kolo orientačných rozhovorov sa uskutočnilo v januári 2020 na získanie vstupov, ktoré by sa dali použiť na spresnenie otázok výskumu. Prvé stretnutie odborníkov z členských štátov sa konalo 24. februára 2020 so zámerom nadobudnúť prehľad o dovtedajšom vykonávaní delegovaného nariadenia, ďalších zamýšľaných krokoch pri jeho vykonávaní a o podpornej štúdii.

Prvý cielený prieskum zainteresovaných strán prebiehal od 24. marca do 25. apríla 2020 a zahŕňal spätnú väzbu a poznatky, ktoré boli dovtedy získané v súvislosti s problémami a výzvami zistenými v danom odvetví; v rámci prieskumu sa získalo 153 odpovedí. Účelom seminára zainteresovaných strán 8. mája bola diskusia o výsledkoch prvého prieskumu a ich potvrdenie; druhé kolo rozhovorov so zainteresovanými stranami sa potom uskutočnilo od 18. mája do 2. júna 2020. Tieto rozhovory sa využili na potvrdenie výsledkov seminára zainteresovaných strán a cieleného prieskumu.

Druhý cielený prieskum sa začal 14. septembra 2020 a otvorený bol počas dvoch týždňov za účasti 96 respondentov. Tretie kolo rozhovorov, ktorým sa mali potvrdiť výsledky štúdie, sa začalo 14. októbra 2020 a trvalo tri týždne. Celkovo sa uskutočnilo 50 hĺbkových rozhovorov so zainteresovanými stranami.

Na potvrdenie výsledkov analýzy nákladov a prínosov bolo vybraných päť prípadových štúdií, ktoré sa podrobne rozpracovali so zástupcami rôznych druhov vnútroštátnych prístupových bodov na pracovných zasadnutiach od 9. do 20. novembra 2020. Posledný seminár zainteresovaných strán bol zorganizovaný 3. decembra 2020 s cieľom predstaviť výsledky podpornej štúdie všetkým zainteresovaným stranám, ktoré boli zapojené do procesu. Na každom seminári zainteresovaných strán sa zúčastnilo viac ako 100 účastníkov.

- **Využívanie expertízy**

Členské štáty, krajiny EHP a Švajčiarsko boli vyzvané, aby nominovali odborníkov, ktorí sa zúčastnia na sérii stretnutí s Komisiou, aby pomohli pri revízii delegovaného nariadenia. Od 24. februára 2020 do 13. apríla 2021⁵ sa uskutočnilo 12 stretnutí a na viacerých z nich sa zúčastnili aj zástupcovia Európskeho parlamentu. Okrem toho sa uskutočnilo viacero dvojstranných stretnutí s členskými štátmi.

- **Podporná štúdia**

Predmetom podpornej štúdie dokončenej v roku 2020 boli základné informačné služby o doprave a ďalšie druhy údajov, ktoré by tieto služby mohli ďalej podporiť. Podporná štúdia sa zaoberala nákladmi a prínosmi v súvislosti so zahrnutím týchto ďalších druhov údajov do delegovaného nariadenia, a rozšírením geografickej pôsobnosti nad rámec cestnej siete TEN-T a iných diaľnic, pokiaľ možno na všetky druhy údajov. V rámci štúdie sa zistilo, že podiel cestnej siete, na ktorý sa vzťahujú dynamické údaje o stave ciest a dopravné informácie

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=en&groupID=1941>.

v reálnom čase, je v celej Únii obmedzený, najmä mimo súčasnej geografickej pôsobnosti delegovaného nariadenia, aj napriek tomu, že niektoré druhy dynamických údajov o stave ciest sa takisto považujú za kľúčové pre informačné služby o doprave v reálnom čase (napr. dynamické obmedzenia rýchlosti, uzávierky ciest).

Vzhľadom na vysoké investície potrebné na digitalizáciu procesov a/alebo nasadenie nových snímačov sa v štúdiu dospelo k záveru, že zlepšenie prístupu k akémukoľvek z týchto druhov údajov tým, že sa sprístupnia prostredníctvom vnútroštátneho prístupového bodu, ak sú už k dispozícii v digitalizovanom formáte, prináša úžitok v podobe menšieho preťaženia, kratšieho času cestovania a menších emisií na všetkých príslušných cestných sieťach. Zlepšenie prístupnosti údajov o všetkých cestných sieťach preto bolo východiskom k revízii textu delegovaného nariadenia.

Okrem základného scenára sa zvažovali tri možnosti politiky. V základnom scenári sa zvažoval rozvoj odvetvia bez legislatívneho zásahu, ale zohľadnila sa pandemická situácia a iné opatrenia prijaté na zlepšenie udržateľnosti dopravy v nadchádzajúcom desaťročí. Možnosti politiky boli tieto:

1. Možnosť 1, v rámci ktorej boli ďalšie druhy údajov (napr. o regulácii prístupu vozidiel do mestských oblastí) zahrnuté do súčasného geografického rozsahu cestnej siete TEN-T, iných diaľnic a prioritných zón len vtedy, ak už boli k dispozícii v digitálnom strojovo čitateľnom formáte.
2. Možnosť 2, ktorá zahŕňala možnosť 1 + rozšírenie geografickej pôsobnosti na ostatné cesty v prípade súčasných aj ďalších možných druhov údajov, ak už boli k dispozícii v digitálnom strojovo čitateľnom formáte.
3. Možnosť 3, ktorá zahŕňala možnosť 2, a zaoberala sa povinným sprístupňovaním údajov v digitálnom strojovo čitateľnom formáte, čo znamená, že údaje by bolo potrebné vytvoriť, ak nie sú k dispozícii, v rámci čo najvhodnejšej geografickej pôsobnosti. Od začiatku štúdie a pri rozhovoroch so zainteresovanými stranami sa konštatovalo, že toto nebude súčasťou revízie delegovaného nariadenia, keďže to presahuje právomoc delegovanú na Komisiu v smernici o IDS. Táto možnosť politiky bola zahrnutá iba na účely preskúmania účinkov dostupnosti konkrétnych druhov údajov na informačné služby o doprave v reálnom čase a zapojenia rovnakých zainteresovaných strán a odborníkov z členských štátov do tohto procesu. Ďalej sa ňou nebudeme zaoberať.

V štúdiu sa dospelo k záveru, že ďalšie údaje o regulácii prístupu vozidiel do mestských oblastí, nabíjacích bodoch a čerpacích miestach, historické dopravné informácie, iné konkrétne pravidlá v oblasti ciest a dopravy a údaje generované vo vozidle by sa do delegovaného nariadenia mali zahrnúť vzhľadom na prínosy, ktoré prinášajú pre súčasné (napr. navigačné služby, inteligentné prispôbenie rýchlosti) a budúce informačné služby (napr. kooperatívna, prepojená a automatizovaná mobilita) v reálnom čase. Podľa štúdie by sa geografická pôsobnosť delegovaného nariadenia mala rozšíriť na celú cestnú sieť, a to nielen v prípade ďalších druhov údajov, ale aj v prípade všetkých údajov, na ktoré sa v súčasnosti vzťahuje delegované nariadenie. Uľahčí sa tak cestovanie od dverí k dverám a zabezpečí sa prístupnosť k údajom o všetkých častiach cestnej siete, napríklad vrátane údajov o polohe a dostupnosti nabíjacích bodov a čerpacích miest, ktoré sú najdôležitejšími informáciami v oblastiach, kde sa nachádza málo takýchto zariadení.

V prípade ďalších druhov údajov sa v analýze navrhlo, že ak už sú historické dopravné informácie a údaje generované vo vozidle, ktoré sa týkajú celej cestnej siete, k dispozícii

v digitálnom strojovo čitateľnom formáte, mali by sa sprístupniť prostredníctvom vnútroštátneho prístupového bodu (možnosť 2).

Podpornou štúdiou sa podporili argumenty v prospech revízie delegovaného nariadenia doplnením druhov údajov a rozšírením geografickej pôsobnosti na celú cestnú sieť. Ostatné aktualizácie špecifikácií a požiadaviek na normalizáciu boli zahrnuté do revidovaného textu, ako sa opisuje v predchádzajúcom texte a v oddiele 5.1.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Vzhľadom na rozsah požadovaných zmien a zabezpečenie zrozumiteľnosti a čitateľnosti delegovaného nariadenia sa navrhuje zrušiť a nahradiť existujúce delegované nariadenie (EÚ) 2015/962. Možnosť zjednodušenia právnych predpisov a/alebo obmedzenia zbytočných nákladov sa zistila v odstránení prekrývania jednotlivých druhov údajov podľa rôznych delegovaných nariadení na základe smernice o IDS a v začlenení podávania správ do správ o pokroku podľa smernice o IDS.

- **Základné práva**

V EÚ je právo na ochranu osobných údajov zaručené podľa článku 8 Charty základných práv Európskej únie. Ak opatrenia stanovené v tomto delegovanom nariadení zahŕňajú spracúvanie osobných údajov, vykonávajú sa v súlade s právnymi predpismi EÚ, a to najmä so všeobecným nariadením o ochrane údajov [nariadenie (EÚ) 2016/679] a smernicou o elektronickom súkromí (smernica 2002/58/ES).

4. VPLYV NA ROZPOČET

Neočakáva sa žiadny vplyv na rozpočet EÚ, ktorý by vyplýval priamo z uplatňovania nového delegovaného nariadenia.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Podrobnejšie vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

5.1. Ďalšie druhy údajov, reorganizované a premenované kategórie údajov a zlepšené synergie s inými právnymi predpismi

Predošlé kategórie údajov (statické údaje, dynamické údaje o stave ciest a dopravné informácie) boli premenované a upravilo sa poradie druhov údajov v rámci týchto kategórií s cieľom lepšie ich zosúladiť s charakteristikami údajov a osobitnými požiadavkami. Novými kategóriami údajov sú údaje o infraštruktúre, údaje o predpisoch a obmedzeniach, údaje o stave siete a údaje o používaní siete v reálnom čase. Ďalšie druhy údajov zavedené v novom delegovanom nariadení sú:

- Údaje o infraštruktúre:
 - poloha nabíjacích bodov a staníc a čerpacích miest a staníc,
 - poloha parkovísk so službami a odpočívadiel.
- Údaje o predpisoch a obmedzeniach:
 - obmedzenia hmotnosti/dĺžky/šírky/výšky,
 - jednosmerné ulice,

- hranice obmedzení, zákazov alebo povinností s platnosťou v určitých zónach, súčasný stav prístupu a podmienky organizácie v regulovaných dopravných zónach.
- Údaje o používaní siete v reálnom čase:
 - dostupnosť čerpacích miest a staníc pre alternatívne druhy paliva,
 - cena nabíjania/čerpania *ad hoc*.

V záujme dosiahnutia lepšieho súladu s delegovaným nariadením (EÚ) 2017/1926 o informačných službách o multimodálnom cestovaní a so smernicou o infraštruktúre pre alternatívne palivá⁶ boli určité druhy údajov odstránené alebo premenované. Napríklad boli odstránené údaje o parkovaní, zatiaľ čo v prípade údajov o mýte bol doplnený odkaz na dostupné maloobchodné kanály, metódy plnenia a spôsoby platenia mýta [v súlade s delegovaným nariadením (EÚ) 2017/1926].

Ako sa zdôrazňuje v odôvodneniach 45 a 46 návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ [COM(2021) 559 final], spotrebiteľom je potrebné poskytnúť dostatočné informácie o geografickej polohe, charakteristikách a službách ponúkaných na verejne prístupných nabíjajúcich bodoch a čerpacích miestach s alternatívnymi palivami. Patria sem informácie o dostupnosti služieb inteligentného nabíjania a obojsmerného nabíjania, ako aj informácie o obnoviteľnom podiele predávaných alternatívnych palív, ako sa uvádza v článku 20a návrhu smernice, ktorou sa dopĺňa smernica (EÚ) 2018/2001 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov. Požiadavky na druhy údajov a povinnosti zainteresovaných strán týkajúce sa dostupnosti a prístupnosti príslušných údajov súvisiacich s nabíjaním a čerpaním by sa mali stanoviť v rámci zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá na základe výsledkov prebiehajúceho opatrenia na podporu programu Nástroja na prepájanie Európy v oblasti „zberu údajov týkajúcich sa nabíjajúcich bodov/čerpacích miest pre alternatívne palivá a jedinečných identifikačných kódov týkajúcich sa aktérov elektromobility“ (IDACS).

Do príslušných článkov boli doplnené ustanovenia podporujúce prístupnosť a opakované použitie druhov údajov uvedených v prílohe ako historické informácie, prediktívne údaje a údaje generované vo vozidle.

5.2. Rozšírenie geografickej pôsobnosti a uprednostnenie kľúčových druhov údajov

Rozšírila sa geografická pôsobnosť delegovaného nariadenia, aby sa vzťahovalo na celú cestnú sieť s výnimkou súkromných ciest. Táto výnimka sa nevzťahuje na súkromné cesty, ktoré sú súčasťou siete TEN-T alebo sú označené ako diaľnica alebo hlavná cesta. Toto rozšírenie geografickej pôsobnosti sa bude uplatňovať od 1. januára 2028 na všetky druhy údajov uvedené v prílohe k delegovanému nariadeniu.

Zaviedol sa medzistupeň, ktorý umožní členským štátom, aby postupne rozširovali prístup k údajom, pričom členské štáty boli požiadané, aby určili sieť hlavných ciest vymedzených ako cesty, ktoré spájajú veľké mestá alebo regióny, prípadne oboje, a ktoré nie sú klasifikované ako súčasť súhrnnej transeurópskej cestnej siete ani ako diaľnica. Všetky druhy údajov uvedené v delegovanom nariadení týkajúce sa siete TEN-T, iných diaľnic a hlavných

⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1 – 20).

ciest musia byť k dispozícii prostredníctvom vnútroštátnych prístupových bodov do 1. januára 2025.

Určité druhy údajov uvedené v zozname v prílohe k delegovanému nariadeniu boli vzhľadom na svoju povahu označené ako „kľúčové“: poskytujú informácie o predpisoch, obmedzeniach alebo situáciách súvisiacich s bezpečnosťou, v ktorých by užívatelia ciest mohli čeliť zablokovaným cestám, pokutám či nebezpečným situáciám. Na zabezpečenie toho, aby sa začalo čo najskôr pracovať na sprístupnení týchto druhov údajov, sa v delegovanom nariadení stanovuje rovnaký termín ich sprístupnenia 1. januára 2025 (ak tieto druhy údajov existujú v digitálnom strojovo čitateľnom formáte) pre celú cestnú sieť.

5.3. Zlepšenie opakovaného používania údajov v oblasti informačných služieb o doprave

Aby bolo možné využívať výhody zlepšenej prístupnosti údajov, je potrebné, aby sa údaje v informačných službách o doprave používali opakovane. V novom delegovanom nariadení sa preto posilnili ustanovenia týkajúce sa opakovaného používania určitých druhov údajov. Ak členský štát sprístupní dopravné predpisy, plány organizácie dopravy alebo dočasné opatrenia v oblasti riadenia dopravy prostredníctvom vnútroštátneho prístupového bodu, navrhuje sa, aby poskytovatelia služieb boli povinní tieto údaje opakovane používať pri poskytovaní služieb užívateľom ciest, a tak informácie poskytnuté v rámci týchto služieb boli súdržné s údajmi, ktoré už boli sprístupnené. Subjekty verejného sektora sú tak viac motivované, aby digitalizovali tieto druhy údajov, keďže ich sprístupnenie zvýši spoločenské prínosy a zlepši výsledky politiky. Okrem toho sa zlepšili existujúce ustanovenia týkajúce sa nepresností v údajoch pri podávaní správ subjektom verejného sektora a rozšírili sa na všetkých držiteľov údajov, vďaka čomu by sa mala zvýšiť kvalita údajov.

5.4. Flexibilita v oblasti ďalšieho vypracúvania noriem a požiadaviek na kvalitu údajov

V delegovanom nariadení sa výslovne uvádza viacero rozličných noriem, pričom sa vo všetkých kategóriách údajov používa formát DATEX II⁷. Tam, kde to bolo vhodné, boli doplnené odkazy na infraštruktúru INSPIRE⁸ a projekt TN-ITS⁹, ako aj požiadavka na členské štáty, aby spolupracovali, ak chýbajú európske normy pre osobitné druhy údajov, alebo aby určili normy, ktoré možno použiť ako spoločnú alternatívu. Cieľom je harmonizovať akúkoľvek ďalšiu prácu na normalizácii a predísť roztriešteniu spôsobenému používaním odlišných noriem.

Rovnaký prístup sa uplatnil pri vymedzení požiadaviek na kvalitu, ktoré musia vypracovať spolupracujúce členské štáty a príslušné zainteresované strany. Existujúcu prácu na požiadavkách na kvalitu a špecifikáciách metaúdajov je potrebné neustále rozvíjať a harmonizovať.

5.5. Zlepšovanie opakovaného používania údajov generovaných vo vozidle

Údaje generované vo vozidle predstavujú možný zdroj údajov v súvislosti s viacerými druhmi údajov uvedenými v delegovanom nariadení. Tento zdroj možno použiť napríklad na určenie rýchlosti, časov cestovania, zlého stavu vozovky, ako aj nehôd a mimoriadnych udalostí,

⁷ <https://datex2.eu/>.

⁸ <https://inspire.ec.europa.eu/>.

⁹ <https://tn-its.eu/>.

ktoré sa vyskytujú na cestnej sieti. Aby subjekty verejného sektora mohli využiť tento zdroj údajov v súvislosti s osobitnými úlohami týkajúcimi sa prevádzky verejných ciest, ako sú riadenie dopravy a správa aktív, môžu na základe nového delegovaného nariadenia požiadať držiteľov údajov generovaných vo vozidle a poskytovateľov služieb, aby sprístupnili príslušné druhy údajov za spravodlivých, primeraných a nediskriminačných podmienok. Ak sa používajú osobné údaje, subjekty verejného sektora musia byť schopné preukázať právny základ ich spracúvania v súlade s článkom 6 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2016/679. Cieľom je obmedziť prekážky, ktoré majú subjekty verejného sektora pri prístupe k údajom alebo pri využívaní služieb založených na týchto údajoch, a umožniť im, aby mohli používať údaje/služby na zlepšenie informácií pre užívateľov ciest, na optimalizáciu riadenia dopravy a zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky.

5.6. Postupné vykonávanie a podávanie správ

Na dosiahnutie súladu s novým delegovaným nariadením bol na jeho vykonávanie navrhnutý postupný harmonogram, ktorý poskytuje členským štátom a odvetviu dostatok času. Členské štáty musia nahlásiť identifikáciu hlavných ciest (t. j. cesta mimo mestských oblastí, ktorá spája veľké mestá alebo regióny, prípadne oboje, a ktorá nie je klasifikovaná ako súčasť súhrnnej transeurópskej cestnej siete ani ako diaľnica) na svojom území do 1. januára 2023, pričom na tento účel môžu použiť vymedzenie pojmu uvedené v smernici o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry¹⁰.

Ďalšie informácie o vykonávaní tohto delegovaného nariadenia, hoci sú uvedené v článku 12, budú súčasťou správ o pokroku podľa článku 17 ods. 3 smernice 2010/40/EÚ. Malo by to zjednodušiť nahlasovacie povinnosti, keďže tieto správy o pokroku by sa vzťahovali na vykonávanie smernice aj tohto delegovaného nariadenia.

Prvý čiastkový cieľ (prístup ku kľúčovým druhom údajov týkajúcim sa celej cestnej siete, prístup ku všetkým druhom údajov o sieti TEN-T, iných diaľniciach a hlavných cestách) je stanovený na 1. januára 2025. Prístup ku všetkým druhom údajov o celej cestnej sieti sa vyžaduje do 1. januára 2028, ale týka sa to len údajov, ktoré už sú k dispozícii v digitálnom strojovo čitateľnom formáte, a teda ich možno opakovane použiť prostredníctvom vnútroštátnych prístupových bodov.

¹⁰ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES z 19. novembra 2008 o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 319, 29.11.2008, s. 59).

DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) .../...

z 2. 2. 2022

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

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu 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 dopravy¹¹, a najmä na jej článok 7,

keďže:

- (1) V článku 3 písm. b) smernice 2010/40/EÚ sa ako prioritné opatrenie pre vývoj a používanie špecifikácií a noriem v celej EÚ stanovuje poskytovanie informačných služieb o doprave v reálnom čase.
- (2) V článku 6 ods. 1 smernice 2010/40/EÚ sa od Komisie vyžaduje, aby prijala špecifikácie potrebné na zabezpečenie kompatibility, interoperability a continuity pri zavádzaní a prevádzkovom používaní inteligentných dopravných systémov (ďalej len „IDS“) na účely poskytovania informačných služieb o doprave v reálnom čase v celej EÚ. Komisia stanovuje tieto špecifikácie v delegovanom nariadení Komisie (EÚ) 2015/962 s cieľom zlepšiť prístupnosť, výmenu, opakované používanie a aktualizáciu údajov potrebných na poskytovanie kvalitných a nepretržitých informačných služieb o doprave v reálnom čase v celej Únii.
- (3) Údaje naďalej poskytujú kontextový základ na generovanie informácií o doprave v reálnom čase. Keďže sa zavádzanie IDS v celej Únii zrýchľuje, je potrebná neustála podpora vo forme zvýšeného a bezproblémového prístupu k existujúcim a novým druhom údajov, ktoré sú relevantné pre poskytovanie informačných služieb o doprave v reálnom čase, s väčším geografickým pokrytím. Preto je potrebná aktualizácia požiadaviek na poskytovanie údajov s cieľom naďalej zabezpečiť, aby koncoví používatelia mohli účinne opakovane používať informačné služby. Tieto aktualizované požiadavky môžu prípadne ovplyvniť celý reťazec údajov od získavania údajov, ich formátovania a agregácie, po ich distribúciu a začlenenie do informačných služieb o doprave.
- (4) V článku 5 smernice 2010/40/EÚ sa stanovuje, že špecifikácie prijaté v súlade s článkom 6 tejto smernice by sa mali uplatňovať na aplikácie a služby IDS po ich zavedení bez toho, aby bolo dotknuté právo každého členského štátu rozhodovať o zavádzaní takýchto aplikácií a služieb na svojom území.

¹¹ 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).

- (5) Tieto špecifikácie by sa mali uplatňovať na poskytovanie všetkých informačných služieb o doprave v reálnom čase bez toho, aby boli dotknuté osobitné špecifikácie prijaté podľa iných aktov na základe smernice 2010/40/EÚ, najmä podľa delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) č. 885/2013¹² a delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) č. 886/2013¹³.
- (6) Trh s poskytovaním informačných služieb o doprave v reálnom čase už v Únii existuje a je v záujme používateľov a odberateľov, ako aj poskytovateľov týchto služieb, aby sa pre tento trh vytvorili správne podmienky na jeho zachovanie a ďalší rozvoj inovačnými spôsobmi. Pokiaľ ide o poskytovanie informačných služieb o doprave v reálnom čase, v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1024¹⁴ sa stanovujú minimálne pravidlá opakovaného použitia informácií verejného sektora v celej Únii. Čo sa týka opakovaného použitia údajov, ktoré majú cestné orgány a verejní prevádzkovatelia ciest, pravidlá stanovené týmto nariadením, najmä pokiaľ ide o aktualizácie údajov, sa uplatňujú bez toho, aby boli dotknuté pravidlá stanovené smernicou (EÚ) 2019/1024. Vzhľadom na opakované použitie údajov, s ktorými disponujú súkromní držitelia údajov, pravidlá stanovené v tomto nariadení neukladajú povinnosť sprístupňovať tieto údaje bezplatne. Opakované použitie údajov, ktorými disponujú súkromní držitelia údajov, môže byť regulované ich licenčnými zmluvami.
- (7) Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/2/ES¹⁵ sa vytvára infraštruktúra priestorových údajov Európskej únie, ktorá má umožniť spoločné využívanie a prístup verejnosti k priestorovým informáciám (vrátane témy priestorových údajov dopravných sietí) v celej Únii a podporiť politiky Únie v oblasti životného prostredia a politiky alebo činnosti, ktoré môžu mať vplyv na životné prostredie. Špecifikácie stanovené v tomto nariadení by mali byť zlučiteľné so špecifikáciami stanovenými smernicou 2007/2/ES a jej vykonávacími aktmi, najmä nariadením Komisie (EÚ) č. 1089/2010¹⁶. Rozšírenie uplatňovania týchto špecifikácií na všetky druhy údajov o cestnej sieti môže takisto podporiť ďalšiu harmonizáciu v tejto oblasti.
- (8) Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013¹⁷ sa vymedzuje infraštruktúra cestnej dopravy, ktorá je súčasťou základnej a súhrnnej transeurópskej dopravnej siete. Opakujúce sa dopravné externality a iné problémy riadenia dopravy, napr. preťaženie, znečistenie ovzdušia alebo hluk, sa neobmedzujú iba na

¹² 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).

¹³ 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).

¹⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1024 z 20. júna 2019 o otvorených dátach a opakovanom použití informácií verejného sektora (Ú. v. EÚ L 172, 26.6.2019, s. 56 – 83).

¹⁵ 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).

¹⁶ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1089/2010 z 23. novembra 2010, ktorým sa vykonáva smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/2/ES, pokiaľ ide o interoperabilitu súborov a služieb priestorových údajov (Ú. v. EÚ L 323, 8.12.2010, s. 11).

¹⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).

transeurópsku cestnú sieť alebo diaľnice. Značný podiel na opakovaných dopravných preťaženiach majú v skutočnosti mestské oblasti. Informačné služby o doprave v reálnom čase v celej EÚ by okrem toho mali umožniť cestovanie od dverí k dverám a nemali by byť obmedzené na súhrnnú transeurópsku cestnú sieť a iné diaľnice. Členské štáty by preto mali uplatniť tieto špecifikácie na celú cestnú sieť s výnimkou ciest, ktoré nie sú vo vlastníctve subjektu verejného sektora v oblasti ciest alebo dopravy. Táto výnimka by sa nemala vzťahovať na cesty, ktoré sú vo vlastníctve subjektu verejného sektora v oblasti ciest alebo dopravy, ale sú pridelené súkromnému subjektu vo forme koncesie na správu.

- (9) Cestné orgány alebo prevádzkovatelia ciest by mali sprístupniť osobitné druhy údajov, ktoré sa považujú za kľúčové pre ďalší rozvoj spoľahlivých informačných služieb o doprave a zlepšovanie bezpečnosti premávky, ako sú dopravné predpisy, obmedzenia a uzávierky ciest alebo jazdných pruhov. Vzhľadom na ich dôležitosť sa uvedené druhy údajov musia sprístupniť v rámci skoršieho čiastkového cieľa ako ostatné druhy údajov.
- (10) S cieľom umožniť potrebný rozvoj v oblasti prístupnosti a normalizácie údajov by sa malo zväziť postupné vykonávanie. Toto rozdelenie na etapy by malo poskytnúť uskutočniteľné a postupné zväčšenie geografického pokrytia a prístupnosti údajov. Na tento účel by členské štáty mali vymedziť hlavnú cestnú sieť na svojom území. Členské štáty môžu na vymedzenie tejto hlavnej cestnej siete použiť vymedzenie pojmu sieť, ako sa požaduje v článku 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES.
- (11) Vzhľadom na rozmanitosť zdrojov údajov, počnúc snímačmi založenými na infraštruktúre až po vozidlá fungujúce ako snímače, je dôležité, aby špecifikácie boli v súlade s príslušnými kategóriami a druhmi údajov pokrývajúcimi viaceré možné zdroje údajov a technológiu použitú na vytváranie alebo aktualizáciu údajov.
- (12) Ak opatrenia stanovené v tomto nariadení zahŕňajú spracúvanie osobných údajov, mali by sa vykonávať v súlade s právnymi predpismi Únie o ochrane osobných údajov a súkromia, a to najmä s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679¹⁸ a podľa potreby so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2002/58/ES. Časti smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/58/ES sa uplatňujú aj na spracúvanie iných ako osobných údajov.
- (13) V záujme rozvoja harmonizovaného a bezproblémového poskytovania informačných služieb o doprave v reálnom čase by sa členské štáty mali spoliehať na existujúce technické riešenia a normy poskytované európskymi a medzinárodnými organizáciami pre normalizáciu, napr. DATEX II (CEN/TS 16157 a následne zdokonalené verzie) a normy ISO. Pokiaľ ide o druhy údajov, pre ktoré nie je k dispozícii žiaden štandardizovaný formát, členské štáty a zainteresované strany by sa mali povzbudiť v tom, aby spolupracovali s cieľom dosiahnuť dohodu o definícii údajov, formáte údajov a metaúdajoch.
- (14) V Únii už existujú a v členských štátoch sa uplatňujú viaceré metódy dynamickej lokačnej referencie. Používanie rôznych metód lokačnej referencie by malo byť aj naďalej povolené. Členské štáty a zainteresované strany by však mali byť povzbudzované k spolupráci s cieľom dosiahnuť dohodu o povolených metódach

¹⁸ 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 (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).

lokačnej referencie, v prípade potreby prostredníctvom európskych orgánov pre normalizáciu.

- (15) Prístupnosť a pravidelné aktualizovanie statických údajov o cestnej sieti cestnými orgánmi a prevádzkovateľmi ciest sú nevyhnutné na to, aby sa umožnila výroba aktuálnych a presných digitálnych máp, ktoré sú kľúčovým prostriedkom spoľahlivých aplikácií IDS. Výrobcovia digitálnych máp by sa mali podporovať vo včasnom začleňovaní aktualizácií príslušných údajov o cestnej sieti do existujúcich máp a služieb aktualizácie máp. V záujme splnenia cieľov verejného poriadku, napr. bezpečnosti cestnej premávky, by poskytovatelia služieb a výrobcovia digitálnych máp mali spolupracovať so subjektmi verejného sektora na oprave nepresností v ich údajoch.
- (16) Prístupnosť presných a aktuálnych údajov je nevyhnutná na poskytovanie informačných služieb o doprave v reálnom čase v celej Únii. Príslušné údaje zhromažďujú a uchovávajú cestné orgány, prevádzkovatelia ciest, držiteľia údajov generovaných vo vozidle, zainteresované strany v oblasti nabíjania a čerpania, prevádzkovatelia mýtného systému a poskytovatelia informačných služieb o doprave v reálnom čase. V záujme uľahčenia jednoduchej výmeny a opakovaného použitia týchto údajov na účely poskytovania takýchto služieb by cestné orgány, prevádzkovatelia ciest, držiteľia údajov generovaných vo vozidle, zainteresované strany v oblasti nabíjania a čerpania, prevádzkovatelia mýtného systému a poskytovatelia informačných služieb o doprave v reálnom čase mali sprístupniť údaje, zodpovedajúce metaúdaje a informácie o kvalite údajov iným cestným orgánom, prevádzkovateľom ciest, zainteresovaným stranám v oblasti nabíjania a čerpania, prevádzkovateľom mýtného systému, poskytovateľom informačných služieb o doprave v reálnom čase a výrobcom digitálnych máp prostredníctvom vnútroštátneho alebo spoločného prístupového bodu. Prístupový bod môže mať formu archívu, registra, webového portálu a pod. v závislosti od druhu údajov. Vnútroštátne alebo spoločné prístupové body môžu poukazovať aj na iné miesta, na ktorých možno získať prístup k údajom bez toho, aby ony samotné uchovávali tieto údaje. Členské štáty by mali preskúpiť existujúce verejné a súkromné prístupové body do jedného bodu umožňujúceho prístup ku všetkým druhom dostupných relevantných údajov, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti týchto špecifikácií. Členské štáty môžu naďalej používať prístupové body zriadené na základe delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2015/962 a mali by mať možnosť samostatne rozhodnúť o použití prístupových bodov zriadených na základe iných delegovaných aktov prijatých podľa smernice 2010/40/EÚ ako vnútroštátnych prístupových bodov pre údaje, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.
- (17) S cieľom umožniť cestným orgánom, prevádzkovateľom ciest, zainteresovaným stranám v oblasti nabíjania a čerpania, prevádzkovateľom mýtného systému, poskytovateľom služieb a výrobcom digitálnych máp úspešne a nákladovo efektívne nachádzať a používať príslušné údaje, je potrebné náležitým spôsobom opísať obsah a štruktúru týchto údajov s použitím vhodných metaúdajov.
- (18) Informačné služby o doprave v reálnom čase musia byť presné, aby koncovým používateľom poskytovali čo najlepšie informácie z hľadiska spoľahlivosti a včasnosti. Na zlepšenie prínosov pre užívateľov ciest v podobe zvýšenej bezpečnosti cestnej premávky a menšieho dopravného preťaženia by tieto služby mali zohľadňovať aj priority cestných orgánov vyjadrené napríklad prostredníctvom digitálne prístupných plánov organizácie dopravy.

- (19) Tieto špecifikácie by nemali zaväzovať žiadne zainteresované strany, aby začali zbierať akékoľvek údaje, ktoré ešte nezberajú, alebo digitalizovať akékoľvek údaje, ktoré ešte nie sú k dispozícii v digitálnom strojovo čitateľnom formáte. Konkrétne požiadavky týkajúce sa aktualizácie údajov by sa mali vzťahovať iba na údaje, ktoré sa skutočne zbierajú a sú k dispozícii v digitálnom strojovo čitateľnom formáte. Členské štáty by sa zároveň mali podnecovať, aby hľadali nákladovo efektívne spôsoby, ktoré sú vhodné pre ich potreby digitalizácie existujúcich údajov o infraštruktúre a údajov o predpisoch a obmedzeniach.
- (20) Tieto špecifikácie by nemali zaväzovať cestné orgány ani prevádzkovateľov ciest, aby vymedzili alebo plnili plány organizácie dopravy a dočasné opatrenia týkajúce sa riadenia dopravy. Nemali by zaväzovať poskytovateľov služieb, aby využívali svoje údaje spoločne s inými poskytovateľmi služieb. Poskytovatelia služieb by mali mať možnosť uzatvárať medzi sebou obchodné dohody podľa svojho uváženia na účely opakovaného použitia relevantných údajov.
- (21) Členské štáty a strany zainteresované v oblasti IDS by mali byť povzbudzované k spolupráci s cieľom dohodnúť sa na spoločných definíciách kvality údajov s cieľom využiť spoločné ukazovatele kvality údajov v rámci celého hodnotového reťazca dopravných informácií, napr. úplnosť, presnosť a aktuálnosť údajov, metóda získavania a použitá metóda lokačnej referencie, ako aj uplatnená metóda kontrol kvality. Mali by sa podnecovať aj k tomu, aby sa ďalej usilovali vytvoriť súvisiace metódy merania a monitorovania kvality rôznych druhov údajov. Členské štáty by sa mali podnecovať, aby si navzájom vymieňali vedomosti, skúsenosti a najlepšie postupy v tejto oblasti v rámci prebiehajúcich a budúcich projektov koordinácie.
- (22) Uznáva sa, že využívanie údajov a informačných služieb o doprave v reálnom čase poskytovaných súkromnými poskytovateľmi služieb a držiteľmi údajov generovaných vo vozidle môže pre cestné orgány a prevádzkovateľov ciest predstavovať nákladovo efektívny spôsob zlepšenia riadenia dopravy, bezpečnosti cestnej premávky, ako aj riadenia a údržby infraštruktúry. Subjekty verejného sektora by pri prijímaní týchto údajov alebo služieb na uvedené úlohy mali používať spoločné spravodlivé, primerané a nediskriminačné podmienky s cieľom obmedziť prekážky prístupu a vytvoriť transparentné podmienky opakovaného používania. Členské štáty a príslušné zainteresované strany sa vyzývajú k tomu, aby vymedzili spoločné spravodlivé, primerané a nediskriminačné podmienky uplatniteľné na opakované použitie príslušných druhov údajov na vykonávanie týchto verejných úloh.
- (23) Súkromní poskytovatelia služieb môžu používať údaje zozbierané cestnými orgánmi a prevádzkovateľmi ciest ako vstupné údaje pre svoje vlastné informačné služby o doprave v reálnom čase. Konkrétne podmienky vzťahujúce sa na takéto opakované použitie týchto údajov by sa mali ponechať na dotknuté strany bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia smernice (EÚ) 2019/1024¹⁹. Súkromní poskytovatelia služieb by mali opakovane používať určité druhy údajov poskytované cestnými orgánmi a prevádzkovateľmi ciest, ako sú plány organizácie dopravy, dopravné predpisy a obmedzenia a dočasné opatrenia v oblasti riadenia dopravy, s cieľom zabezpečiť, aby užívatelia ciest mali prístup k relevantným informáciám prostredníctvom informačných služieb o doprave v reálnom čase.

¹⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1024 z 20. júna 2019 o otvorených dátach a opakovanom použití informácií verejného sektora (Ú. v. EÚ L 172, 26.6.2019, s. 56 – 83).

- (24) V snahe zabezpečiť správne uplatňovanie týchto špecifikácií by členské štáty mali posúdiť plnenie požiadaviek na prístupnosť, výmenu, opakované použitie a aktualizáciu údajov zo strany cestných orgánov, prevádzkovateľov ciest, výrobcov digitálnych máp, prevádzkovateľov mýtného systému, zainteresovaných strán v oblasti nabíjania a čerpania, držiteľov údajov generovaných vo vozidle a poskytovateľov služieb. Príslušné orgány by sa preto mali podľa vlastného uváženia opierať o vyhlásenia o súlade založené na dôkazoch, ktoré predložili cestné orgány, prevádzkovatelia ciest, výrobcovia digitálnych máp, prevádzkovatelia mýtného systému, zainteresované strany v oblasti nabíjania a čerpania, držiteľia údajov generovaných vo vozidle a poskytovatelia služieb. Členské štáty by mali spolupracovať pri harmonizovaní svojho prístupu v súvislosti s posúdením súladu v rámci prebiehajúcich a budúcich projektov koordinácie, ktorými napomáhajú vykonávanie špecifikácií tohto nariadenia.
- (25) Tieto špecifikácie neobmedzujú slobodu prejavu rozhlasových staníc, pretože im neukladajú povinnosť zaujať žiadne konkrétne stanovisko, pokiaľ ide o informácie, ktoré sa majú šíriť, a ponechávajú členským štátom dostatočný priestor, aby zohľadnili svoje národné ústavné tradície, čo sa týka slobody prejavu rozhlasových staníc.
- (26) Vzhľadom na rozsah vyžadovaných zmien by sa delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2015/962 malo zrušiť,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet a rozsah pôsobnosti

1. V tomto nariadení sa stanovujú špecifikácie potrebné na zabezpečenie prístupnosti, výmeny, opakovaného použitia a aktualizácie údajov držiteľmi a používateľmi údajov na účely poskytovania informačných služieb o doprave v reálnom čase v celej EÚ, ako aj na zabezpečenie toho, aby tieto služby boli presné a dostupné koncovým používateľom aj za hranicami.
2. Toto nariadenie sa uplatňuje na celú cestnú sieť, ktorá je verejne prístupná pre motorizovanú dopravu. Na základe výnimky sa nariadenie nebude uplatňovať na súkromné cesty, ak nie sú súčasťou súhrnnej siete TEN-T alebo nie sú označené ako diaľnica či hlavná cesta.
3. Toto nariadenie sa uplatňuje v súlade s článkom 5 smernice 2010/40/EÚ.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje vymedzenie pojmov stanovené v článku 4 smernice 2010/40/EÚ.

Uplatňuje sa aj toto vymedzenie pojmov:

1. „základná transeurópska cestná sieť“ je infraštruktúra cestnej dopravy, ktorá je súčasťou základnej siete podľa nariadenia (EÚ) č. 1315/2013;

2. „súhrnná transeurópska cestná sieť“ je infraštruktúra cestnej dopravy, ktorá je súčasťou súhrnnej siete podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013;
3. „diaľnica“ je cesta, ktorú tak označil členský štát, v ktorom sa nachádza;
4. „prístupnosť údajov“ je možnosť kedykoľvek si vyžiadať a získať údaje v digitálnom strojovo čitateľnom formáte;
5. „statické údaje“ sú údaje, ktoré sa často alebo pravidelne nemenia;
6. „dynamické údaje“ sú údaje, ktoré sa často alebo pravidelne menia;
7. „aktualizácia údajov“ je akákoľvek zmena existujúcich údajov vrátane ich vymazania alebo vloženia nových alebo dodatočných prvkov;
8. „informácie o doprave v reálnom čase“ sú informácie odvodené z akýchkoľvek údajov o infraštruktúre, údajov o predpisoch a obmedzeniach, údajov o stave siete a údajov o používaní siete v reálnom čase alebo z kombinácie takýchto údajov;
9. „informačná služba o doprave v reálnom čase“ je služba IDS, ktorá koncovým používateľom poskytuje ihneď informácie o doprave v reálnom čase;
10. „cestný orgán“ je akýkoľvek subjekt verejného sektora zodpovedný za plánovanie, kontrolu alebo riadenie ciest, ktoré patria do jeho územnej pôsobnosti;
11. „prevádzkovateľ cesty“ je každý verejný alebo súkromný subjekt, ktorý je zodpovedný za údržbu a riadenie cesty a riadenie dopravných tokov;
12. „poskytovateľ služby“ je každý verejný alebo súkromný poskytovateľ informačnej služby o doprave v reálnom čase s výnimkou prostých sprostredkovateľov údajov pre ich používateľov;
13. „prevádzkovateľ mýtného systému“ je každý verejný alebo súkromný subjekt, ktorý má úlohu poskytovateľa mýtnej služby alebo mýtného úradu, ako sa vymedzuje v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/520²⁰;
14. „držiteľ údajov“ je každá právnická osoba, dotknutá osoba alebo každý verejný alebo súkromný subjekt s právom povoliť prístup k druhom údajov uvedeným v prílohe alebo spoločne používať tieto údaje, ktoré kontroluje v súlade s uplatniteľným právom Únie alebo vnútroštátnym právom;
15. „používateľ údajov“ je každý cestný orgán, prevádzkovateľ ciest, prevádzkovateľ mýtného systému, poskytovateľ služieb a výrobca digitálnych máp alebo každý iný subjekt používajúci údaje s cieľom vytvárať informácie o doprave v reálnom čase, alebo ak to umožňujú podmienky určené držiteľom údajov, používajúci údaje na iné účely súvisiace s mobilitou;
16. „koncový používateľ“ je každý užívateľ ciest, fyzická alebo právnická osoba, ktorá má prístup k informačným službám o doprave v reálnom čase;
17. „prístupový bod“ je digitálne rozhranie, prostredníctvom ktorého sa používateľom údajov sprístupňujú spolu s príslušnými metaúdajmi na opakované použitie údaje

²⁰ 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).

uvedené v prílohe alebo prostredníctvom ktorého sa používateľom sprístupňujú na opakované použitie zdroje týchto údajov a ich metaúdaje;

18. „metaúdaje“ sú štruktúrovaný opis obsahu údajov uľahčujúci vyhľadanie a využívanie týchto údajov;
19. „vyhľadávacie služby“ sú služby umožňujúce vyhľadávanie požadovaných údajov pomocou obsahu zodpovedajúcich metaúdajov a zobrazenie tohto obsahu;
20. „dočasné opatrenia týkajúce sa riadenia dopravy“ sú dočasné opatrenia určené na riešenie daného narušenia dopravy a napríklad na kontrolu a riadenie dopravných tokov;
21. „plány organizácie dopravy“ sú trvalé opatrenia týkajúce sa riadenia dopravy, ktoré určujú prevádzkovatelia dopravy na kontrolu a riadenie dopravných tokov v reakcii na stále alebo opakujúce sa narušenia dopravy;
22. „dopravné značky“ sú všetky cestné značky, signály, zariadenia, oznámenia alebo dopravné značenia, ktoré identifikujú nebezpečenstvo, upozorňujú osoby na opatrenia, ktoré treba prijať na ochranu pred takýmto nebezpečenstvom, označujú existenciu dopravného predpisu alebo takýto predpis vykonávajú, na základe Viedenského dohovoru o dopravných značkách a signáloch;
23. „hlavné cesty“ sú cesty mimo mestských oblastí, ktoré spájajú veľké mestá alebo regióny, prípadne oboje, ale nie sú klasifikované ako súčasť súhrnnej transeurópskej cestnej siete ani ako diaľnica;
24. „súkromné cesty“ sú cesty, ktoré nie sú vo vlastníctve subjektu verejného sektora v oblasti ciest alebo dopravy, s výnimkou ciest vo vlastníctve subjektu verejného sektora v oblasti ciest alebo dopravy, ale pridelených súkromnému subjektu vo forme koncesie na správu;
25. „údaje o infraštruktúre“ sú údaje, ktoré opisujú cestnú sieť alebo zariadenia na cestnej sieti, alebo pozdĺž nej;
26. „údaje o predpisoch a obmedzeniach“ sú údaje, ktoré súvisia s dopravným predpisom alebo obmedzením uplatniteľným na vozidlá na cestnej sieti;
27. „údaje o stave siete“ sú údaje, ktoré opisujú dočasné situácie, ktoré by mohli zabrániť doprave alebo ju spomaliť, alebo ktoré môžu informovať koncového používateľa v nebezpečných situáciách;
28. „údaje o používaní siete v reálnom čase“ sú údaje, ktoré opisujú aktuálne používanie cestnej siete a možnosti používania cestnej siete;
29. „kľúčové druhy údajov“ sú druhy údajov, ktoré sa považujú za kľúčové v prospech zvýšenej spoľahlivosti informačných služieb o doprave v reálnom čase podporujúcich bezpečnú a efektívnu dopravu od dverí k dverám a budúce služby v oblasti mobility;
30. „údaje generované vo vozidle“ sú všetky údaje vytvorené vozidlom alebo palubným zariadením zabudovaným vo vozidle, alebo osobnými zariadeniami ponúkajúcimi aplikácie IDS počas používania vozidla;
31. „držiteľ údajov generovaných vo vozidle“ je každý subjekt, ktorý sa zúčastňuje na zbieraní údajov generovaných vo vozidle, ich agregácii alebo iných druhoch spracovania s cieľom splniť požiadavky na ochranu súkromia;

32. „spravodlivé, primerané a nediskriminačné podmienky“ sú licenčné podmienky dohodnuté v dobrej viere, na základe ktorých sa umožňuje prístup k službám alebo údajom za spravodlivú odmenu, a to za rovnakých alebo podobných podmienok, ako boli dohodnuté s inými používateľmi.

Článok 3

Vnútroštátne prístupové body

1. Každý členský štát zriadi vnútroštátny prístupový bod. Vnútroštátny prístupový bod predstavuje jeden prístupový bod pre používateľov údajov k údajom uvedeným v prílohe vrátane aktualizácií údajov, ktoré poskytl držitelia údajov, ako sa uvádza v článkoch 4 až 11 a ktoré sa týkajú územia daného členského štátu.
2. Existujúce vnútroštátne alebo spoločné prístupové body, ktoré boli zriadené na dosiahnutie súladu s článkom 3 delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2015/962 alebo s podmienkami vyplývajúcimi z iných delegovaných nariadení prijatých na základe smernice 2010/40/EÚ, možno použiť ako vnútroštátne prístupové body na účely tohto nariadenia, ak to členské štáty považujú za vhodné.
3. Vnútroštátne prístupové body poskytujú používateľom údajov vyhľadávacie služby, napríklad služby, umožňujúce vyhľadávanie požadovaných údajov pomocou obsahu zodpovedajúcich metaúdajov a zobrazenia tohto obsahu.
4. Verejní a súkromní držitelia údajov zabezpečia, aby poskytovali metaúdaje s cieľom umožniť používateľom údajov vyhľadávať a používať súbory údajov prostredníctvom prístupových bodov.
5. Dva alebo viac členských štátov môžu zriadiť spoločný prístupový bod.
6. Každý subjekt poskytujúci údaje prostredníctvom vnútroštátneho prístupového bodu na to môže použiť náhradu v súlade s uplatniteľnými dohodami, napríklad prostredníctvom databázy alebo agregátora tretej strany. To nezabavuje pôvodného držiteľa údajov zodpovednosti, pokiaľ ide o kvalitu pôvodných poskytovaných údajov.

Článok 4

Prístupnosť, výmena a opakované použitie údajov o infraštruktúre

1. Na účely uľahčenia poskytovania kompatibilných, interoperabilných a nepretržitých informačných služieb o doprave v reálnom čase v celej Únii poskytujú cestné orgány, prevádzkovatelia ciest, prevádzkovatelia mýtného systému a zainteresované strany v oblasti nabíjania a čerpania údaje o infraštruktúre uvedené v prílohe, ktoré zbierajú v štandardizovanom formáte, napríklad podľa špecifikácie údajov o dopravných sieťach v infraštruktúre INSPIRE, TN-ITS (CEN/TS17268 a následne zdokonalené verzie) alebo DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 a následne zdokonalené verzie). Každá aktualizácia týchto údajov sa vykoná podľa článku 8.

Ak sa majú stanoviť dodatočné alebo alternatívne normy, uplatňujú sa tieto podmienky:

- členské štáty spolupracujú s cieľom stanoviť tieto dodatočné alebo alternatívne normy,

- digitálne strojovo čitateľné formáty sú kompatibilné s existujúcimi normami uvedenými v prvej vete tohto odseku.
2. Údaje uvedené v odseku 1 a zodpovedajúce metaúdaje zahŕňajúce informácie o ich kvalite sú prístupné na výmenu a opakované použitie pre akéhokoľvek používateľa údajov v rámci Únie:
 - a) na nediskriminačnom základe;
 - b) za dodržania minimálnych požiadaviek na kvalitu, na ktorých sa dohodnú členské štáty v spolupráci s príslušnými zainteresovanými stranami;
 - c) v časovom rámci zodpovedajúcom spoľahlivému a efektívnemu používaniu údajov na vytvorenie informácií o doprave v reálnom čase;
 - d) prostredníctvom vnútroštátneho alebo spoločného prístupového bodu uvedeného v článku 3.
 3. Používatelia údajov, ktorí používajú údaje uvedené v odseku 1, a držiteľia údajov spolupracujú s cieľom zabezpečiť, aby sa všetky nepresnosti v súvislosti s údajmi bezodkladne nahlásili držiteľom údajov, ktorí sú pôvodcami údajov.

Článok 5

Prístupnosť, výmena a opakované použitie údajov o predpisoch a obmedzeniach

1. Na účely uľahčenia poskytovania kompatibilných, interoperabilných a nepretržitých informačných služieb o doprave v reálnom čase v celej Únii cestné orgány, prevádzkovatelia ciest a prevádzkovatelia mýtného systému poskytujú údaje o predpisoch a obmedzeniach uvedené v prílohe, ktoré zbierajú vo formáte DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 a následne zdokonalených verziách) alebo vo formáte TN-ITS (CEN/TS 17268 a následne zdokonalených verziách). Každá aktualizácia týchto údajov sa vykoná podľa článku 9.

Ak sa majú stanoviť dodatočné alebo alternatívne normy, uplatňujú sa tieto podmienky:

 - členské štáty spolupracujú s cieľom stanoviť tieto dodatočné alebo alternatívne normy,
 - digitálne strojovo čitateľné formáty sú kompatibilné s existujúcimi normami uvedenými v prvej vete tohto odseku.
2. Údaje uvedené v odseku 1 a zodpovedajúce metaúdaje zahŕňajúce informácie o ich kvalite sú prístupné na výmenu a opakované použitie pre akéhokoľvek používateľa údajov v rámci Únie:
 - a) na nediskriminačnom základe;
 - b) za dodržania minimálnych požiadaviek na kvalitu, na ktorých sa dohodnú členské štáty v spolupráci s príslušnými zainteresovanými stranami;
 - c) v časovom rámci zodpovedajúcom spoľahlivému a efektívnemu používaniu údajov na vytvorenie informácií o doprave v reálnom čase;
 - d) prostredníctvom vnútroštátneho alebo spoločného prístupového bodu uvedeného v článku 3.

3. Používatelia údajov, ktorí používajú údaje uvedené v odseku 1, a držiteľia údajov spolupracujú s cieľom zabezpečiť, aby sa všetky nepresnosti v súvislosti s údajmi bezodkladne nahlásili držiteľom údajov, ktorí sú pôvodcami údajov.
4. Poskytovatelia služieb v rámci príslušných služieb, ktoré poskytujú, bez ďalších nákladov pre koncových používateľov spracúvajú a zahŕňajú údaje o všetkých plánoch organizácie dopravy a dopravných predpisoch a obmedzeniach vypracovaných príslušnými orgánmi a sprístupnených prostredníctvom vnútroštátneho alebo spoločného prístupového bodu v digitálnom strojovo čitateľnom formáte.

Článok 6

Prístupnosť, výmena a opakované použitie údajov o stave siete

1. Na účely uľahčenia poskytovania kompatibilných, interoperabilných a nepretržitých informačných služieb o doprave v reálnom čase v celej Únii cestné orgány, prevádzkovatelia ciest, držiteľia informácií generovaných vo vozidle a poskytovatelia služieb poskytujú údaje o stave siete uvedené v prílohe, ktoré zbierajú vo formáte DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 a následne zdokonalených verziách). Každá aktualizácia týchto údajov sa vykoná podľa článku 10.

Ak sa majú stanoviť dodatočné alebo alternatívne normy, uplatňujú sa tieto podmienky:

- členské štáty spolupracujú s cieľom stanoviť tieto dodatočné alebo alternatívne normy,
 - digitálne strojovo čitateľné formáty sú kompatibilné s existujúcimi normami uvedenými v prvej vete tohto odseku.
2. Údaje uvedené v odseku 1 a zodpovedajúce metaúdaje zahŕňajúce informácie o ich kvalite sú prístupné na výmenu a opakované použitie pre akéhokoľvek používateľa údajov v rámci Únie:
 - a) na nediskriminačnom základe, ak ich poskytujú cestné orgány a prevádzkovatelia ciest;
 - b) za dodržania minimálnych požiadaviek na kvalitu, na ktorých sa dohodnú členské štáty v spolupráci s príslušnými zainteresovanými stranami;
 - c) v časovom rámci zodpovedajúcom spoľahlivému a efektívnemu používaniu údajov na vytvorenie informácií o doprave v reálnom čase;
 - d) prostredníctvom vnútroštátneho alebo spoločného prístupového bodu uvedeného v článku 3;
 - e) bez toho, aby boli držiteľia údajov generovaných vo vozidle a súkromní poskytovatelia služieb povinní udeliť prístup k svojim údajom alebo ich zdieľať so súkromnými používateľmi služieb. Na výmenu a opakované používanie ich údajov sa môžu vzťahovať podmienky určené súkromným používateľom služieb.
 3. Používatelia údajov, ktorí používajú údaje uvedené v odseku 1, a držiteľia údajov spolupracujú s cieľom zabezpečiť, aby sa všetky nepresnosti v súvislosti s údajmi bezodkladne nahlásili držiteľom údajov, ktorí sú pôvodcami údajov.

4. Poskytovatelia služieb v rámci príslušných služieb, ktoré poskytujú, bez ďalších nákladov pre koncových používateľov spracúvajú a zahŕňajú všetky dočasné opatrenia v oblasti riadenia dopravy vypracované príslušnými orgánmi a sprístupnené prostredníctvom vnútroštátneho alebo spoločného prístupového bodu v digitálnom strojovo čitateľnom formáte.
5. Na účely poskytovania vhodných informácií priamo koncovým používateľom a optimalizácie údržby ciest a bezpečnosti cestnej premávky môžu cestné orgány a prevádzkovatelia ciest požiadať držiteľov údajov generovaných vo vozidle a poskytovateľov služieb, aby poskytli druhy údajov o stave siete, ktoré zbierajú na základe článku 10. Ak držiteľ údajov sprístupňuje údaje na základe žiadosti cestného orgánu alebo prevádzkovateľa ciest, uplatňujú sa spravodlivé, primerané a nediskriminačné podmienky. Údaje sa poskytujú vo formáte DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 a následne zdokonalených verziách) alebo v akomkoľvek digitálnom strojovo čitateľnom formáte dohodnutom členskými štátmi spolu s príslušnými metaúdajmi vrátane informácií o ich kvalite.
6. Údaje o stave siete uchovávané cestnými orgánmi alebo prevádzkovateľmi ciest možno používať na účely riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry a posúdenie bezpečnosti ciest v rámci celej siete. Ak to nezakazujú licenčné zmluvy, tieto údaje sa sprístupňujú na výmenu a opakované použitie na nediskriminačnom základe prostredníctvom vnútroštátneho alebo spoločného prístupového bodu uvedeného v článku 3.
7. V rámci možností poskytnutých uplatniteľnými licenčnými zmluvami sa prediktívne údaje o stave siete vypočítané cestnými orgánmi alebo prevádzkovateľmi ciest sprístupňujú na výmenu a opakované použitie na nediskriminačnom základe prostredníctvom vnútroštátneho alebo spoločného prístupového bodu uvedeného v článku 3.
8. Členské štáty spolupracujú na vymedzení spoločných noriem týkajúcich sa výmeny a opakovaného použitia údajov uvedeného v odsekoch 6 a 7.

Článok 7

Prístupnosť, výmena a opakované použitie údajov o používaní siete v reálnom čase

1. Na účely uľahčenia poskytovania kompatibilných, interoperabilných a nepretržitých informačných služieb o doprave v reálnom čase v celej Únii cestné orgány, prevádzkovatelia ciest, poskytovatelia služieb, držiteľia informácií generovaných vo vozidle a zainteresované strany v oblasti nabíjania a čerpania poskytujú údaje o používaní siete v reálnom čase uvedené v prílohe, ktoré zbierajú vo formáte DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 a následne zdokonalených verziách). Každá aktualizácia týchto údajov sa vykoná podľa článku 11.

Ak sa majú stanoviť dodatočné alebo alternatívne normy, uplatňujú sa tieto podmienky:

- členské štáty spolupracujú s cieľom stanoviť tieto dodatočné alebo alternatívne normy,
- digitálne strojovo čitateľné formáty sú kompatibilné s existujúcimi normami uvedenými v prvej vete tohto odseku.

2. Údaje uvedené v odseku 1 a zodpovedajúce metaúdaje zahŕňajúce informácie o ich kvalite sú prístupné na výmenu a opakované použitie pre všetkých používateľov údajov v rámci Únie:
 - a) na nediskriminačnom základe, ak ich poskytujú cestné orgány a prevádzkovatelia ciest;
 - b) za dodržania minimálnych požiadaviek na kvalitu, na ktorých sa dohodnú členské štáty v spolupráci s príslušnými zainteresovanými stranami;
 - c) v časovom rámci zodpovedajúcom spoľahlivému a efektívnemu používaniu údajov na vytvorenie informácií o doprave v reálnom čase;
 - d) prostredníctvom vnútroštátneho alebo spoločného prístupového bodu uvedeného v článku 3;
 - e) bez toho, aby boli držitelia údajov generovaných vo vozidle a súkromní poskytovatelia služieb povinní udeliť prístup k svojim údajom alebo ich zdieľať so súkromnými používateľmi služieb. Na výmenu a opakované používanie ich údajov sa môžu vzťahovať podmienky určené súkromným používateľom služieb.
3. Na účely poskytovania vhodných informácií priamo koncovým používateľom a optimalizácie riadenia dopravy a bezpečnosti cestnej premávky môžu cestné orgány a prevádzkovatelia ciest požiadať držiteľov údajov generovaných vo vozidle a poskytovateľov služieb, aby poskytli druhy údajov o používaní siete v reálnom čase, ktoré zbierajú na základe článku 11. Ak držiteľ údajov sprístupňuje údaje na základe žiadosti cestného orgánu alebo prevádzkovateľa ciest, uplatňujú sa spravodlivé, primerané a nediskriminačné podmienky. Údaje sa poskytujú vo formáte DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 a následne zdokonalených verziách) alebo v akomkoľvek digitálnom strojoivo čitateľnom formáte dohodnutom členskými štátmi spolu s príslušnými metaúdajmi vrátane informácií o ich kvalite.
4. Údaje o používaní siete v reálnom čase uchovávané cestnými orgánmi alebo prevádzkovateľmi ciest možno používať na účely riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry a posúdenie bezpečnosti ciest v rámci celej siete. Ak to nezakazujú licenčné zmluvy, tieto údaje sa sprístupňujú na výmenu a opakované použitie na nediskriminačnom základe prostredníctvom vnútroštátneho alebo spoločného prístupového bodu uvedeného v článku 3.
5. V rámci možností poskytnutých uplatniteľnými licenčnými zmluvami sa prediktívne údaje o používaní siete v reálnom čase vypočítané cestnými orgánmi alebo prevádzkovateľmi ciest sprístupňujú na výmenu a opakované použitie na nediskriminačnom základe prostredníctvom vnútroštátneho alebo spoločného prístupového bodu uvedeného v článku 3.
6. Členské štáty spolupracujú na vymedzení spoločných noriem týkajúcich sa výmeny a opakovaného použitia údajov uvedeného v odsekoch 4 a 5.

Článok 8

Aktualizácia údajov o infraštruktúre

1. Aktualizácie údajov o infraštruktúre sa týkajú minimálne týchto parametrov:
 - a) druh údajov podľa bodu 1 prílohy, ktorých sa týka aktualizácia;
 - b) lokalita stavu, ktorého sa týka aktualizácia;

- c) druh aktualizácie (zmena, vloženie alebo vymazanie);
- d) opis aktualizácie, ktorý obsahuje aktualizované hodnoty a polia a aktualizované informácie, ako aj prípadné dôvody na nahradenie neaktuálnych hodnôt a polí;
- e) dátum, keď sa údaje aktualizovali;
- f) dátum a čas, keď došlo k zmene daného stavu alebo keď sa plánuje, že k nej dôjde;
- g) kvalita aktualizácie údajov vymedzená v požiadavkách na kvalitu, na ktorých sa dohodnú členské štáty v spolupráci s príslušnými zainteresovanými stranami.

Lokalita stavu, ktorého sa týka aktualizácia, sa určí použitím štandardizovanej alebo akejkolvek inej bežne používanej a všeobecne uznanej metódy dynamickej lokačnej referencie, ktorá umožňuje jednoznačné dekódovanie a interpretáciu uvedenej lokality.

2. Príslušní držitelia údajov zabezpečujú aktualizáciu údajov o infraštruktúre v časovom rámci zodpovedajúcom spoľahlivému a efektívnemu používaniu údajov v rámci informačných služieb o doprave v reálnom čase a ak sú známe a je to možné, poskytujú tieto aktualizácie používateľom údajov vopred.
3. Príslušní držitelia údajov musia včas opraviť akékoľvek nepresnosti zistené v ich údajoch alebo signalizované akýmkoľvek používateľom a koncovým používateľom.
4. Keď výrobcovia digitálnych máp a poskytovatelia služieb poskytujú informácie koncovým používateľom, zabezpečia, aby sa príslušné aktualizácie údajov o infraštruktúre spracúvali v časovom rámci zodpovedajúcom spoľahlivému a efektívnemu používaniu údajov v rámci informačných služieb o doprave v reálnom čase.

Článok 9

Aktualizácia údajov o predpisoch a obmedzeniach

1. Aktualizácie údajov o predpisoch a obmedzeniach sa týkajú minimálne týchto parametrov:
 - a) druh údajov podľa bodov 2 a 3 prílohy, ktorých sa týka aktualizácia;
 - b) lokalita stavu, ktorého sa týka aktualizácia;
 - c) druh aktualizácie (zmena, vloženie alebo vymazanie);
 - d) opis aktualizácie vrátane trvania udalosti a stanovených podmienok, napríklad v súvislosti s určitými druhmi vozidiel, ktorých sa týka aktualizácia;
 - e) dátum, keď sa údaje aktualizovali;
 - f) dátum a čas, keď došlo k zmene daného stavu alebo keď sa plánuje, že k nej dôjde;
 - g) kvalita aktualizácie údajov vymedzená v požiadavkách na kvalitu, na ktorých sa dohodnú členské štáty v spolupráci s príslušnými zainteresovanými stranami.

Lokalita stavu, ktorého sa týka aktualizácia, sa určí použitím štandardizovanej alebo akejkolvek inej bežne používanej a všeobecne uznanej metódy dynamickej lokačnej referencie, ktorá umožňuje jednoznačné dekódovanie a interpretáciu tejto lokality.

2. Príslušní držitelia údajov zabezpečujú aktualizáciu údajov o predpisoch a obmedzeniach v časovom rámci zodpovedajúcom spoľahlivému a efektívnemu

používaniu údajov v rámci informačných služieb o doprave v reálnom čase a ak sú známe a je to možné, poskytujú tieto aktualizácie používateľom údajov vopred.

3. Príslušní držitelia údajov musia včas opraviť akékoľvek nepresnosti zistené v ich údajoch alebo signalizované akýmkoľvek používateľom a koncovým používateľom.
4. Keď výrobcovia digitálnych máp a poskytovatelia služieb poskytujú informácie koncovým používateľom, zabezpečia, aby sa príslušné aktualizácie údajov o predpisoch a obmedzeniach spracúvali v časovom rámci zodpovedajúcom spoľahlivému a efektívnemu používaniu údajov v rámci informačných služieb o doprave v reálnom čase.
5. Informácie o doprave v reálnom čase sa príslušným spôsobom zmenia alebo stiahnu z obehu čo najskôr potom, ako sa zmenil stav dotknutých údajov.

Článok 10

Aktualizácia údajov o stave siete

1. Aktualizácie údajov o stave siete sa týkajú minimálne týchto parametrov:
 - a) druh údajov podľa bodov 4 a 5 prílohy, ktorých sa týka aktualizácia a, v prípade potreby, ich stručný opis;
 - b) lokalita udalosti alebo stavu, ktorých sa týka aktualizácia;
 - c) trvanie udalosti alebo stavu, ktorých sa týka aktualizácia;
 - d) kvalita aktualizácie údajov vymedzená v požiadavkách na kvalitu, na ktorých sa dohodnú členské štáty v spolupráci s príslušnými zainteresovanými stranami.

Lokalita udalosti alebo stavu, ktorého sa týka aktualizácia, sa určí použitím štandardizovanej alebo akejkoľvek inej bežne používanej a všeobecne uznanej metódy dynamickej lokačnej referencie, ktorá umožňuje jednoznačné dekódovanie a interpretáciu tejto lokality.

2. Príslušní držitelia údajov zabezpečujú aktualizáciu údajov o stave siete v časovom rámci zodpovedajúcom spoľahlivému a efektívnemu používaniu údajov v rámci informačných služieb o doprave v reálnom čase a, ak sú známe a je to možné, poskytujú tieto aktualizácie používateľom údajov vopred.
3. Príslušní držitelia údajov musia včas opraviť akékoľvek nepresnosti zistené v ich údajoch alebo signalizované akýmkoľvek používateľom a koncovým používateľom.
4. Informácie o doprave v reálnom čase sa príslušným spôsobom zmenia alebo stiahnu z obehu čo najskôr potom, ako sa zmenil stav dotknutých údajov.
5. Keď poskytovatelia služieb poskytujú informácie koncovým používateľom, zabezpečia, aby sa príslušné aktualizácie údajov o stave siete spracúvali v časovom rámci zodpovedajúcom spoľahlivému a efektívnemu používaniu údajov v rámci informačných služieb o doprave v reálnom čase.

Článok 11

Aktualizácia údajov o používaní siete v reálnom čase

1. Aktualizácie údajov o používaní siete v reálnom čase sa týkajú minimálne týchto parametrov:
 - a) druh údajov podľa bodu 6 prílohy, ktorých sa týka aktualizácia a, v prípade potreby, ich stručný opis;
 - b) lokalita udalosti alebo stavu, ktorých sa týka aktualizácia;
 - c) kvalita aktualizácie údajov vymedzená v požiadavkách na kvalitu, na ktorých sa dohodnú členské štáty v spolupráci s príslušnými zainteresovanými stranami.Lokalita udalosti alebo stavu, ktorého sa týka aktualizácia, sa určí použitím štandardizovanej alebo akejkoľvek inej bežne používanej a všeobecne uznanej metódy dynamickej lokačnej referencie, ktorá umožňuje jednoznačné dekodovanie a interpretáciu tejto lokality.
2. Informácie o doprave v reálnom čase alebo súvisiace údaje sa príslušným spôsobom zmenia alebo stiahnu z obehu čo najskôr potom, ako sa zmenil stav dotknutých údajov.
3. Keď poskytovatelia služieb poskytujú informácie koncovým používateľom, zabezpečia, aby sa príslušné aktualizácie údajov o používaní siete v reálnom čase spracúvali v časovom rámci zodpovedajúcom spoľahlivému a efektívnemu používaniu údajov v rámci informačných služieb o doprave v reálnom čase.

Článok 12

Posúdenie súladu

1. Členské štáty v súlade s odsekmi 2 a 3 posudzujú, či držitelia údajov a používatelia údajov spĺňajú požiadavky stanovené v článkoch 3 až 11.
2. Aby mohli pristúpiť k posúdeniu, môžu príslušné orgány členských štátov požiadať akýchkoľvek držiteľov údajov a používateľov údajov o tieto dokumenty:
 - a) opis údajov, digitálnu mapu alebo informačné služby o doprave v reálnom čase, ktoré poskytujú, ako aj o informácie o ich kvalite a podmienky opakovaného použitia týchto údajov;
 - b) vyhlásenie o súlade s požiadavkami stanovenými v článkoch 3 až 11 založené na dôkazoch.
3. Členské štáty vykonávajú náhodné kontroly správnosti vyhlásení uvedených v odseku 2 písm. b).

Článok 13

Podávanie správ

1. Najneskôr do 1. januára 2023 predložia členské štáty Komisii zoznam a vizualizáciu mapy ciest začlenených do hlavnej cestnej siete.

2. Členské štáty v rámci správ o pokroku uvedených v článku 17 ods. 3 smernice 2010/40/EÚ poskytnú Komisii tieto informácie:
- a) pokrok dosiahnutý z hľadiska prístupnosti, výmeny a opakovaného použitia druhov údajov uvedených v prílohe;
 - b) geografickú pôsobnosť údajov prístupných prostredníctvom vnútroštátneho prístupového bodu, zmeny hlavnej cestnej siete a obsahu údajov informačných služieb o doprave v reálnom čase a ich kvality vrátane kritérií použitých na stanovenie tejto kvality a prostriedkov použitých na jej monitorovanie;
 - c) výsledky posúdenia súladu uvedeného v článku 12 s požiadavkami stanovenými v článkoch 3 až 11;
 - d) prípadne opis zmien vnútroštátneho alebo spoločného prístupového bodu.

Článok 14

Prechodné ustanovenia

Počas prechodného obdobia, ktoré sa končí 31. decembra 2027, sa povinnosti súvisiace s druhmi údajov podľa bodov 1, 3, 5 a 6 prílohy uplatňujú len na:

- a) cesty súhrnnej transeurópskej cestnej siete;
- b) iné diaľnice, ktoré nie sú súčasťou súhrnnej transeurópskej cestnej siete;
- c) hlavné cesty.

Článok 15

Zrušenie

Delegované nariadenie (EÚ) 2015/962 sa zrušuje od 1. januára 2025.

Článok 16

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 1. januára 2025.

Článok 13 sa však uplatňuje od 1. januára 2023.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 2. 2. 2022

*Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN*