

Brusel 23. května 2022
(OR. fr, en)

9114/22

Interinstitucionální spis:
2021/0419(COD)

TRANS 285
TELECOM 220
IND 169
CODEC 694
DATAPROTECT 153
DIGIT 99
IA 73

ZPRÁVA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Rada
Č. předchozího dokumentu:	8883/22
Č. dok. Komise:	15114/21 + ADD1
Předmět:	Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy – obecný přístup

I. ÚVOD

1. Dne 15. prosince 2021 předložila Komise Evropskému parlamentu a Radě návrh, kterým se mění směrnice 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy („směrnice o ITS“), který je součástí balíčku čtyř iniciativ, jejichž cílem je modernizace dopravního systému Unie a podpora přechodu k čistší, ekologičtější a inteligentnější mobilitě.

2. Hlavním cílem tohoto návrhu, který je založen na článku 91 SFEU, je: a) zohlednit technologický pokrok, jako je propojená a automatizovaná mobilita nebo aplikace mobility na vyžádání, a b) posílit dostupnost, opakované použití a interoperabilitu dat.
3. Návrh byl předložen na základě vyhodnocení stávající směrnice provedené v roce 2019, v němž se poukázalo na tyto problémy: i) nedostatečná interoperabilita a kontinuita aplikací; ii) nedostatek konzultací a účinné spolupráce mezi zúčastněnými stranami; a iii) nedostatečná dostupnost dat a neochota je sdílet.
4. Za účelem odstranění těchto nedostatků Komise mimo jiné navrhuje rozšířit oblast působnosti směrnice a zavést v síti TEN-T¹ a poté v silniční síti jako celku povinnost digitalizovat některé dopravní informace související s bezpečností silničního provozu, dopravním provozem a multimodálním cestováním. Zároveň by se stalo povinným zavedení určitých základních služeb ITS.
5. Návrh je součástí balíčku legislativních iniciativ, jejichž cílem je přispět k dekarbonizaci, digitalizaci a větší odolnosti dopravní infrastruktury.
6. Pokud jde o digitalizaci, ta je součástí evropské strategie pro data z února 2020², v níž bylo oznámeno vytvoření devíti společných evropských datových prostorů ve strategických hospodářských odvětvích a oblastech veřejného zájmu, včetně společného evropského datového prostoru pro mobilitu. Evropská rada ve svých závěrech ze dne 22. října 2021³ vyzvala k dosažení rychlého pokroku, pokud jde o provedení opatření nezbytných k vytvoření těchto odvětvových datových prostorů.

¹ Transevropská dopravní síť, pro kterou byly stanoveny hlavní směry nařízením (EU) č. 1315/2013. Revize tohoto nařízení je hlavní iniciativou v rámci „balíčku opatření v oblasti účinné a zelené mobility“.

² COM(2020) 66 final.

³ EUCO 17/21.

7. Revize směrnice o ITS jako součást tohoto společného evropského datového prostoru přispívá k modernizaci pokročilých systémů podpory řidičů, jako jsou nové systémy ve vozidlech ve smyslu nařízení (EU) 2019/2144 o obecné bezpečnosti⁴. Návrh dále doplňuje návrh nového nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva ze dne 14. července 2021 („nařízení AFIR“)⁵, pokud jde o data o dobíjecích bodech a výdejních stojanech. Nařízení AFIR umožní stanovit podrobnější specifikace ve srovnání se specifikacemi přijatými podle směrnice, které by se zaměřovaly na technické aspekty.

II. PŘEZKUM ZE STRANY OSTATNÍCH ORGÁNŮ

8. V Evropském parlamentu byl jako výbor odpovědný za tento návrh určen Výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) a zpravodajkou byla jmenována paní Rovana Plumbová (RO, S&D). Evropský parlament má o svém postoji hlasovat na plenárním zasedání konajícím se přibližně v říjnu 2022.
9. Evropský hospodářský a sociální výbor přijal stanovisko k výše uvedenému návrhu dne 23. března 2022, zatímco Evropský výbor regionů se rozhodl stanovisko nevydat.

III. AKTUÁLNÍ STAV JEDNÁNÍ V RÁMCI RADY

10. Pracovní skupina pro dopravu – intermodální otázky a sítě začala pracovat na návrhu dne 10. ledna 2022 a pokračovala ve dnech 17. a 24. ledna, 2. a 16. února, 7., 14. a 28. března, 4., 11. a 28. dubna a 5. a 11. května 2022. Posouzení dopadů, které vypracovala Komise, projednala pracovní skupina dne 17. ledna 2022. Několik delegací vyjádřilo pochybnosti ohledně přiměřenosti zamýšleného přístupu Komise a ohledně některých odhadů nákladů, které z něj vyplývají. Delegace, které vznesly výhradu parlamentního přezkumu (DK, PL, SK, SE), tuto výhradu mezitím stáhly. Několik delegací si ponechává výhradu obecného přezkumu.

⁴ Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1.

⁵ Dokument ST 10877/21 + ADD1.

11. Delegace návrh obecně uvítaly a vyslovily přání, aby v rámci směrnice o ITS došlo k dalšímu rozvoji a posílení zavádění aplikací a služeb prostřednictvím lepší spolupráce a koordinace. Hlavní body jednání se týkaly: nové povinnosti zpřístupnit určitá data v digitálním strojově čitelném formátu; rozhodovacího procesu s cílem určit druhy dat, jejichž poskytování by bylo povinné, jakož i souvisejícího zeměpisného pokrytí a harmonogramu; popisu prvků, které mají být zahrnuty do specifikací na úrovni Unie; zmocnění Komise k přijímání prozatímních opatření v mimořádných situacích; pravidel ochrany osobních údajů a soukromí; zásad pro specifikace a zavádění ITS; a lhůty pro provedení této směrnice ve vnitrostátním právu.
12. Předsednictví na základě jednání, vysvětlení ze strany Komise a písemných připomínek delegací vypracovalo kompromisní návrh s cílem dosáhnout obecného přístupu na zasedání Rady pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava) dne 2. června 2022. Hlavní změny oproti původnímu návrhu Komise jsou tyto:

Dostupnost dat a zavádění povinných služeb ITS (čl. 1 odst. 2a, článek 6a, článek 7⁶; přílohy III a IV)

13. V kompromisním znění se přijímá zásada, že členské státy musí zajistit dostupnost určitých druhů dat v digitálním strojově čitelném formátu a zavádění některých služeb ITS (čl. 1 odst. 2a, článek 6a, přílohy III a IV).

⁶ Odkazy na články jsou číslovány v souladu se směrnicí ve znění návrhu.

14. Vzhledem k potenciálně vysokému dopadu na vnitrostátní zdroje však delegace důrazně trvaly na lepší kontrole a větším zapojení členských států do rozhodovacího procesu, a to jak při stanovování původního rozsahu povinností, tak při jeho vývoji v průběhu času.
- V důsledku toho se v kompromisním znění předsednictví ve směrnici stanoví druhy dat, jakož i služby, na něž se vztahuje povinnost dostupnosti a zavádění. Seznamy dotčených dat a služeb mohou být změněny prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci (čl. 1 odst. 2a, článek 7, přílohy III a IV). V kompromisním znění se zároveň odkazuje na prováděcí akty, pokud jde o vymezení zeměpisné působnosti (sítě, které mají být zahrnuty) a stanovení harmonogramu provádění (článek 6a, bod odůvodnění 12a). Ve znění se rovněž posiluje rámec pro přenesení pravomocí svěřených Komisi k přijímání těchto aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů (čl. 6a odst. 3 a článek 7). Zachovává tak ambici zavést povinnou dostupnost určitých druhů dat a možnost aktualizovat tento seznam prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci a zároveň posiluje zapojení členských států do aspektů souvisejících s prováděním této ambice, tj. do vymezení zeměpisného pokrytí a harmonogramu.
15. V kompromisním znění se dále upřesňuje, že povinnost zpřístupnit určitá data v digitálním strojově čitelném formátu se vztahuje pouze na ta data, u nichž již příslušné podkladové informace existují bez ohledu na formát, v němž jsou uváděna.
16. Převážná většina delegací dospěla k dostatečně vyváženému kompromisu, pokud jde o tuto rozhodovací strukturu. Některé delegace však vyjádřily pochybnosti, pokud jde o optimální fórum pro rozhodování o oblastech a lhůtách, přičemž zdůraznily, že je důležité nesnížit ambice v oblasti rozvoje služeb ITS.

17. Pokud jde o dotčené druhy dat, v kompromisním znění se jejich seznam (příloha III) rozšiřuje o některé druhy dat uvedené v nedávno přijatém nařízení v přenesené pravomoci, pokud jde o poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase⁷. Co se týká prezentace druhů dat a služeb v přílohách III a IV, kompromisní znění vychází z návrhu Komise, avšak vzhledem k hierarchii norem a v rozsahu, v němž to není nezbytně nutné, se vyhýbá přímému odkazu na akty v přenesené pravomoci, v nichž jsou uvedeny další podrobnosti.

Definice (článek 4)

18. Kompromisní znění zavádí drobné úpravy některých definic („služba ITS“, „kooperativní inteligentní dopravní systémy“, „přístupnost dat“).

Pracovní program (článek 4a)

19. Vzhledem k tomu, že návrh klade velký důraz na přijetí a obsah pracovního programu (čl. 17 odst. 5) a na posloupnost jednotlivých činností, zařazuje kompromisní znění tento nástroj víceletého plánování na začátek pravidel pro zavádění aplikací a služeb ITS (nový článek 4a) a zdůrazňuje silné vazby mezi tímto nástrojem a vývojem specifikací na úrovni Unie.

⁷ Úř. věst. L 122, 25.4.2022, s. 1.

Použití specifikací a spolupráce mezi členskými státy (článek 5)

20. Kompromisní znění do značné míry přebírá ustanovení návrhu, jejichž cílem je posílit spolupráci členských států při zavádění aplikací a služeb ITS, včetně provozních aspektů (článek 5). Taktéž se v něm některé z těchto prvků objasňují.

Specifikace prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci (článek 6)

21. Kompromisní znění rovněž zahrnuje změny, které návrh přináší v souvislosti s obsahem specifikací (článek 6). Dodává, že je nezbytné stanovit parametry týkající se posuzování kvality dat a že členské státy mohou určit jeden nebo více subjektů příslušných k posuzování souladu s požadavky (odstavec 6 a 18. bod odůvodnění). Rovněž stanoví, že každý akt v přenesené pravomoci se musí vztahovat na samostatnou prioritní oblast.

Předběžná opatření (článek 7a)

22. Zmocnění Komise k přijímání okamžitě použitelných prováděcích aktů v případě mimořádné situace uvedené v návrhu (článek 7a a 14. bod odůvodnění) vyvolalo mezi delegacemi pochybnosti. V kompromisní znění se tato zásada zachovává a dále rozvíjí a upravuje, přičemž se klade důraz na postup, podmínky, které je třeba splnit, a na komunikaci mezi Komisí a členskými státy. Aniž by byl zpochybněn kompromis jako celek, pochybnosti některých delegací ohledně nezbytnosti tohoto zmocnění nemohly být zcela rozptýleny.

Ochrana osobních údajů (článek 10)

23. V kompromisním znění je článek o ochraně osobních údajů (článek 10) doplněn ustanovením o účelu zpracování osobních údajů podle směrnice (čl. 10 odst. 1). Kromě toho je tento článek doplněn odkazem na posouzení dopadů, které má být provedeno při přípravě aktu v přenesené pravomoci, které by vedlo ke zpracování těchto údajů (odstavec 2), a odkazem na techniku pseudonymizace (odstavec 3; viz také 15. bod odůvodnění).

Podávání zpráv (článek 17) a závěrečná ustanovení

24. V kompromisním znění zůstává zachován článek o zprávách členských států a Komise (článek 17). Datum první zprávy členských států (čl. 17 odst. 1) však bylo odloženo na 18 měsíců po vstupu v platnost (v souladu s lhůtou pro provedení ve vnitrostátním právu), pravomoc Komise stanovit ukazatele výkonnosti byla změněna a podrobena přezkumu (čl. 17 odst. 2) a je zdůrazněn cíl zjednodušení podávání zpráv (čl. 17 odst. 3 a bod odůvodnění 22a). Jedna delegace by upřednostnila časovou shodu podávání zpráv členských států s pětiletým pracovním programem.

Příloha I

25. V příloze I návrhu se popisují prvky, které mají být zahrnuty do specifikací, pokud jde o prioritní oblasti činnosti na úrovni Unie. Změny uvedené v kompromisním znění této přílohy se omezují na několik upřesnění.

Příloha II

26. V příloze II, v níž jsou uvedeny zásady pro specifikace a zavádění ITS, je kompromisní znění v zásadě v souladu se změnami navrženými Komisí (týkajícími se písmen f), h), j) a m)). Uvádí se v něm určitá objasnění týkající se písmena h) „podporovat rovnost přístupu“, j) „zajistit kvalitu určování času a polohy“ a m) „zajistit transparentnost a důvěru“ a mění písmeno l) „dodržovat soudržnost“ s cílem připomenout mezi normami, které se mají dodržovat, zásadu technologické neutrality stanovenou ve směrnici (EU) 2018/1972, kterou se stanoví evropský kodex pro elektronické komunikace, na což odkazuje rovněž pozměněný bod odůvodnění 8a. V rámci pracovní skupiny nebylo dosaženo shody ohledně otázky, zda je vhodné doplnit odkaz na zásadu „technologické neutrality“. Kompromisní znění se snaží nalézt rovnováhu na základě návrhu, ale výslovně zdůrazňuje význam této zásady, jak je stanovena v evropském kodexu pro elektronické komunikace, při vypracovávání specifikací.
27. Na zasedání Výboru stálých zástupců dne 18. května 2022 členské státy potvrdily svou podporu kompromisnímu znění předsednictví. Na žádost velkého počtu delegací, které poukázaly na administrativní obtíže při provádění ustanovení směrnice na vnitrostátní úrovni, byla příslušná lhůta prodloužena na 24 měsíců (článek 2 návrhu na změnu směrnice o ITS). Výbor stálých zástupců rovněž zohlednil návrh na změnu popisu zásady „zpětné kompatibility“ (písmeno f) přílohy II), aby zdůraznil potřebu odůvodnění jejího použití při vypracovávání specifikací ITS; dvě delegace tuto změnu nepodpořily. Kompromis uvedený v příloze této zprávy tyto úpravy zohledňuje.

28. Několik delegací vyjádřilo znepokojení nad rozhodnutími, která se mají přijmout v pozdější fázi, pokud jde o zeměpisnou působnost a data zpřístupnění některých dat a služeb. Tyto pochybnosti souvisejí s nezbytnými investicemi, přiměřeností s ohledem na hustotu provozu na některých úsecích silnic, administrativní koordinací a spolehlivostí některých dat.
29. V této fázi postupu si zástupce Komise ponechává procedurální výhradu ke všem změnám svého návrhu. Zástupce Komise zejména trval na původní struktuře návrhu, který stanoví data a zeměpisné působnosti pro poskytování určitých druhů dat a zavádění některých služeb, s možností provést změny prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci.

IV. ZÁVĚR

30. S ohledem na výše uvedené skutečnosti se Rada vyzývá, aby dosáhla obecného přístupu k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy, a to na základě kompromisu uvedeného v příloze této zprávy.
-

Změny směrnice o ITS

[...]

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) *Sdělení Komise o strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu*⁸ označuje zavedení inteligentních dopravních systémů (dále jen „ITS“) za klíčové opatření k dosažení propojené a automatizované multimodální mobility, a tedy za opatření přispívající k transformaci evropského dopravního systému za účelem dosažení cíle účinné, bezpečné, udržitelné, inteligentní a odolné mobility. To doplňuje opatření oznámená v rámci stěžejní iniciativy týkající se ekologizace nákladní dopravy s cílem podpořit multimodální logistiku. Ve strategii bylo rovněž oznámeno, že v roce 2022 bude provedena revize nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926 o multimodálních informačních službách o cestování s cílem zahrnout povinnou přístupnost souborů dynamických dat, jakož i posouzení potřeby regulačních opatření v oblasti práv a povinností poskytovatelů multimodálních digitálních služeb spolu s iniciativou týkající se vydávání přepravních dokladů, včetně vydávání železničních jízdenek.
- (2) Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu potvrzuje cíl, kterým je přiblížit do roku 2050 počet obětí u všech druhů dopravy v Unii nule. Několik opatření v oblasti působnosti směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU⁹ přispívá k bezpečnosti účastníků silničního provozu, například eCall, služby informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu a bezpečné a chráněné parkovací plochy¹⁰.

⁸ COM(2020)789 final.

⁹ 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).

¹⁰ Podle certifikace v souladu s nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) .../... ze dne 7. dubna 2022, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, pokud jde o zavedení norem upřesňujících úroveň služeb a ochrany bezpečných a chráněných parkovacích ploch a postupů pro jejich certifikaci (C(2022) 2055 (final)).

- (3) Zelená dohoda pro Evropu¹¹ zdůrazňuje rostoucí úlohu automatizované a propojené multimodální mobility spolu s inteligentními systémy řízení dopravy umožněnými digitalizací a cíl podporovat nové udržitelné služby v oblasti dopravy a mobility, které mohou snížit kongesci a znečištění, zejména v městských oblastech.
- (4) Rostoucí potřeba lépe využívat data při zvyšování udržitelnosti, účinnosti a odolnosti dopravních řetězců vyžaduje lepší koordinaci rámce ITS s dalšími iniciativami zaměřenými na harmonizaci a usnadnění sdílení dat v odvětvích mobility, dopravy a logistiky s multimodální perspektivou¹².
- (5) Vzhledem k potřebě digitalizace silniční dopravy, zvýšení bezpečnosti silničního provozu a snížení kongesce by se mělo v rámci transevropské dopravní sítě dále rozvíjet zavádění a využívání inteligentních dopravních systémů a silničních služeb.
- (6) V mnoha členských státech se vnitrostátní aplikace těchto systémů a služeb v odvětví silniční dopravy již zavádějí. I přes zlepšení, k nimž došlo od přijetí směrnice 2010/40/EU¹³ v roce 2010, však hodnocení této směrnice odhalilo přetrvávající nedostatky vedoucí k pokračujícímu roztržitému a nekoordinovanému zavádění a nedostatečné zeměpisné návaznosti služeb ITS v celé Unii a na jejích vnějších hranicích.

¹¹ Sdělení Komise – Zelená dohoda pro Evropu, COM(2019) 640 final.

¹² Například společný evropský datový prostor pro mobilitu a jeho složky, nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1056 ze dne 15. července 2020 o elektronických informacích o nákladní dopravě (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 33) a činnost Fóra pro digitální dopravu a logistiku (DTLF).

¹³ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive_en

- (7) V souvislosti s prováděním nařízení Komise v přenesené pravomoci, kterými se doplňuje směrnice 2010/40/EU¹⁴, zřídily členské státy vnitrostátní přístupové body¹⁵. Vnitrostátní přístupové body organizují přístup k datům souvisejícím s dopravou a jejich opětovné použití s cílem podpořit poskytování celoevropských interoperabilních služeb ITS v oblasti cestování a dopravního provozu koncovým uživatelům. Tyto vnitrostátní přístupové body jsou důležitou součástí společného evropského datového prostoru pro mobilitu v rámci evropské strategie pro data¹⁶ a mělo by se na ně spoléhat zejména s ohledem na přístupnost dat.
- (8) Pro zajištění koordinovaného a účinného zavádění ITS v rámci Unie jako celku je třeba k již přijatým specifikacím zavést další specifikace, včetně případných norem, jež stanoví další podrobná ustanovení a postupy. Před přijetím jakýchkoli dodatečných nebo revidovaných specifikací by Komise měla posoudit jejich soulad s určitými zásadami, které jsou vymezeny v příloze II. V první řadě je třeba upřednostnit čtyři hlavní oblasti vývoje a zavádění ITS. Během další realizace ITS by měly být z hlediska dosaženého technologického pokroku a vynaloženého finančního úsilí zohledněny stávající infrastruktury ITS, které již byly jednotlivými členskými státy zavedeny.

¹⁴ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 885/2013 ze dne 15. května 2013, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU o inteligentních dopravních systémech, pokud jde o poskytování informačních služeb týkajících se bezpečných a chráněných parkovacích míst pro nákladní a užitková vozidla (Úř. věst. L 247, 18.9.2013, s. 1),
nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 886/2013 ze dne 15. května 2013, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o údaje a postupy pro poskytování minimálních univerzálních informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu uživatelům, pokud možno bezplatně (Úř. věst. L 247, 18.9.2013, s. 6),
nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/962 ze dne 18. prosince 2014, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé EU (Úř. věst. L 157, 23.6.2015, s. 21),
a nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926 ze dne 31. května 2017, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o poskytování multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii (Úř. věst. L 272, 21.10.2017, s. 1).

¹⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/national-access-points_en

¹⁶ COM(2020) 66 final.

- (8a) Zejména v případě C-ITS by mělo být zajištěno, aby požadavky na systémy ITS neukládaly ani nezvýhodňovaly používání konkrétního typu technologie, a to v souladu se zásadou technologické neutrality stanovené ve směrnici (EU) 2018/1972¹⁷. Pokud lze použít doplňkové a spolehlivé technologie C-ITS testované v reálných podmínkách, měly by být umožněny koexistující aplikace.
- (9) Specifikace by měly zohledňovat a mít za východisko zkušenosti a výsledky, které již byly získány v oblasti ITS, kooperativních inteligentních dopravních systémů (C-ITS) a kooperativní, propojené a automatizované mobility, zejména v kontextu platform C-ITS¹⁸ a kooperativní, propojené a automatizované mobility¹⁹, Evropského fóra pro multimodální mobilitu cestujících²⁰ a evropské platformy pro zavedení systému eCall²¹.
- (10) Specifikace by měly podporovat inovace. Větší dostupnost dat by měla například vést k rozvoji nových služeb ITS, a naopak inovace by měly určit potřebu budoucích specifikací. Nové technologie, zejména pro C-ITS, je třeba před zavedením testovat v reálných podmínkách silničního provozu jako spolehlivou službu. Evropské partnerství pro kooperativní, propojenou a automatizovanou mobilitu v rámci programu Horizont Evropa by mělo podporovat vývoj a testování příští vlny služeb C-ITS a napomáhat integraci vysoce automatizovaných vozidel do nových služeb multimodální mobility.

¹⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1972 ze dne 11. prosince 2018, kterou se stanoví evropský kodex pro elektronické komunikace (přepřacované znění) (Úř. věst. L 321, 17.12.2018, s. 36).

¹⁸ Kód E03188 v Rejstříku expertních skupin Komise a dalších podobných subjektů.

¹⁹ Kód E03657 v Rejstříku expertních skupin Komise a dalších podobných subjektů.

²⁰ Kód E03826 v Rejstříku expertních skupin Komise a dalších podobných subjektů.

²¹ Kód E02481 v Rejstříku expertních skupin Komise a dalších podobných subjektů.

- (11) C-ITS používá technologie, které silničním vozidlům umožňují vzájemnou komunikaci a komunikaci s infrastrukturou na straně infrastruktury, včetně dopravní signalizace. Služby C-ITS jsou kategorií služeb ITS založenou na otevřené architektuře, která umožňuje vztah typu „many-to-many“ nebo „peer-to-peer“ mezi stanicemi C-ITS. To znamená, že všechny stanice C-ITS by si měly navzájem bezpečně vyměňovat zprávy a neměly by se omezovat na výměnu zpráv s předem určenými stanicemi. Většina služeb vyžaduje zajištění pravosti a integrity zpráv C-ITS obsahujících informace, jako je poloha, rychlost a směr jízdy. Proto by měl být vytvořen jeden společný evropský model důvěry C-ITS s cílem vytvořit vztah důvěry mezi všemi stanicemi C-ITS bez ohledu na použité komunikační technologie. Tento model důvěry by měl být zaveden přijetím politiky pro využívání infrastruktury veřejných klíčů (PKI). Nejvyšší úrovní této infrastruktury veřejných klíčů by měl být evropský seznam důvěryhodných certifikátů, který obsahuje položky všech důvěryhodných kořenových certifikačních autorit v Evropě. Aby bylo zajištěno hladké fungování tohoto modelu důvěry C-ITS, měly by být určité úkoly prováděny na centrální úrovni. Komise by měla zajistit plnění těchto základních úkolů, zejména pokud jde o úlohu i) orgánu pro certifikační politiku C-ITS při řízení certifikační politiky a povolování infrastruktury veřejných klíčů, ii) správce seznamu důvěryhodných subjektů při vytváření a aktualizaci evropského seznamu důvěryhodných certifikátů (ECTL) a v případě pravidelné činnosti při podávání zpráv orgánu pro certifikační politiku C-ITS, pokud jde o celkový bezpečný provoz modelu důvěry C-ITS, a iii) kontaktního místa C-ITS při vyřizování veškeré komunikace se správci kořenových certifikačních autorit a zveřejňování certifikátu veřejného klíče správce seznamu důvěryhodných subjektů a ECTL. Komise v současné době rovněž zajišťuje úlohu Evropské kořenové certifikační autority, která může být případně zachována, například na podporu plánů přechodu v případě, že je ohrožena jiná kořenová certifikační autorita.

- (12) Většina opatření podle směrnice 2010/40/EU, s výjimkou systému eCall, se zaměřuje na přijetí specifikací pro zajištění interoperability a přístupnosti dat, která jsou již k dispozici v digitálním strojově čitelném formátu, a na zavádění služeb ITS, ale nestanoví žádné povinnosti pro příslušné zúčastněné strany, pokud jde o zpřístupnění těchto dat v takovémto formátu nebo zavádění konkrétních služeb. Rozšířilo se využívání řady služeb ITS: například služeb informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu, které umožňují zjišťování mimořádných událostí, nebo dat v rámci jiných prioritních oblastí stanovených v této směrnici, například dopravních předpisů, které podporují důležité služby, jako jsou omezení rychlosti na podporu vozidel vybavených inteligentní regulací rychlosti podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144²². Povinné poskytování určitých služeb ITS a určitých dat ve strojově čitelném formátu se považuje za nezbytné k zajištění trvalé dostupnosti těchto dat a nepřetržitého poskytování těchto služeb v celé Unii. To znamená, že podkladové informace, které mají být zohledněny ve strojově čitelných údajích, již existují, bez ohledu na formát nebo médium, v němž jsou prezentovány. Druhy dat a služby, jejichž poskytování by mělo být podle této směrnice povinné, by měly být určeny na základě specifikací, jež Komise přijala prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci, kterými se doplňuje směrnice 2010/40/EU, zejména nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/670²³, (EU) 885/2013, (EU) 886/2013 a (EU) 2017/1926, a měly by odrážet druhy dat a služby v ní stanovené.
- (12a) V zájmu kontinuity bude zapotřebí, aby druhy dat a služby, jejichž poskytování by mělo být podle této směrnice povinné, byly dostupné v rámci konkrétní zeměpisné působnosti. Při

²² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166 (Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1).

²³ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/670 ze dne 2. února 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 (Úř. věst. L 122, 25.4.2022, s. 1).

určování této působnosti by měl být uplatňován postupný a přiměřený přístup založený na zkušenostech a výsledcích, které již byly získány a kterých bylo dosaženo během rozšiřování zeměpisné působnosti.

- (13) Studie z roku 2020 „Mapování přístupnosti dopravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace“²⁴ ukazuje, že v současné době brání spolehlivému plánování cesty, pokud je vyhledávací proměnnou hledisko přístupnosti, nedostatek údajů o prvcích přístupnosti. V zájmu dalšího zlepšení přístupnosti dopravního systému a usnadnění cestování pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace vyžadují multimodální digitální služby v oblasti mobility dostupnost dat o přístupových uzlech a jejich prvcích přístupnosti.
- (14) Zvýšená integrace ITS a pokročilých asistenčních systémů pro řidiče nebo systémů vozidel a infrastruktury obecně znamená, že tyto systémy budou stále více využívat informace, které si navzájem poskytují. To je zejména případ C-ITS. Rozsah tohoto využívání se bude zvětšovat s rostoucí mírou automatizace. Očekává se, že tato vyšší úroveň automatizace bude využívat komunikaci mezi vozidly a infrastrukturou k organizování pohybu vozidel a zvýšení plynulosti dopravních toků, což rovněž přispěje k udržitelnější dopravě. Ohrožení integrity služeb ITS by tak mohlo mít závažný dopad na bezpečnost silničního provozu, například pokud úmyslně nepravdivá informace o nebezpečí přiměje vozidla k manévřům, které ohrožují účastníky silničního provozu, a mohla by mít řetězový efekt na dopravní systém Unie. Aby byly zajištěny jednotné podmínky k provedení této směrnice, měly by být v situacích, kdy je ohrožena integrita služeb ITS a je naléhavě nutný zásah na úrovni Unie pro zajištění bezpečného a řádného fungování dopravního systému Unie nebo bezpečnosti silničního provozu, Komisi svěřeny prováděcí pravomoci za účelem přijetí protipatření k řešení příčin a důsledků uvedené situace. Zmíněná opatření by měla být přijata co nejrychleji a měla by být okamžitě použitelná. Při přípravě těchto protipatření by však Komise měla vyvinout veškeré možné úsilí, aby konzultovala odborníky z členských států. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011²⁵. Vzhledem k potřebě zajistit návaznost dopravy je vhodné uplatnit prodloužení platnosti takového opatření na dobu delší než šest měsíců s využitím

²⁴ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/dfa0c844-3b5f-11eb-b27b-01aa75ed71a1>

²⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

možnosti stanovené v čl. 8 odst. 2 nařízení (EU) č. 182/2011. Tato protiopatření by měla být ukončena, jakmile je provedeno alternativní řešení, nebo jakmile je mimořádná situace vyřešena.

- (15) Veškeré zpracování osobních údajů podle této směrnice, jako je zpracovávání lokalizačních údajů, pokud umožňuje přímo či nepřímo identifikovat fyzickou osobu, by mělo být prováděno v souladu s právem Unie o ochraně osobních údajů a soukromí, jak je stanoveno zejména v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679²⁶ a ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES²⁷. V souladu s článkem 6 nařízení (EU) 2016/679 by tato směrnice měla upřesnit účel, pro který mohou být osobní údaje zpracovávány podle této směrnice.

Pokud specifikace, které mají být vypracovány podle této směrnice, zahrnují zpracování osobních údajů, měly by stanovit odpovídající a vhodné záruky ochrany osobních údajů v souladu s požadavky nařízení (EU) 2016/679 a směrnice 2002/58/ES, a to i pokud jde o maximální dobu uchovávání údajů, anonymizaci nebo pseudonymizaci údajů. Aniž jsou dotčeny jakékoli zvláštní požadavky stanovené v právních předpisech Unie týkající se používání anonymních nebo pseudonymizovaných údajů, zejména v případě, že je možné dosáhnout sledovaných účelů stejným způsobem, měla by být podporována anonymizace nebo pseudonymizace jako techniky pro posílení soukromí jednotlivců, a to v souladu se zásadou záměrné ochrany osobních údajů. Kromě toho by v těchto specifikacích nebo případně ve vnitrostátním právu měly být stanoveny především záruky proti zneužití, včetně protiprávního přístupu, změny nebo ztráty, v souladu s požadavky nařízení (EU) 2016/679 a směrnice 2002/58/ES.

- (17) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/95/ES o obecné bezpečnosti výrobků²⁸ se vztahuje na výrobky, u nichž odvětvové právní předpisy nestanoví specifitější ustanovení se stejným cílem bezpečnosti, jakož i na výrobky, u nichž bezpečnostní požadavky uložené

²⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

²⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ze dne 12. července 2002 o zpracování osobních údajů a ochraně soukromí v odvětví elektronických komunikací (Směrnice o soukromí a elektronických komunikacích) (Úř. věst. L 201, 31.7.2002, s. 37).

²⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/95/ES ze dne 3. prosince 2001 o obecné bezpečnosti výrobků (Úř. věst. L 11, 15.1.2002, s. 4).

odvětvovými právními předpisy nezahrnují aspekty a rizika nebo kategorii rizik, na něž se uvedená směrnice vztahuje (tzv. „bezpečnostní síť“).

- (18) V případech, kdy je nezbytné provést posouzení shody, by specifikace měly zahrnovat podrobná ustanovení o postupu, kterým se řídí posuzování shody složek nebo vhodnosti složek k používání. Pokud jde o některé služby ITS, a zejména pokud jde o služby C-ITS, je pro zajištění bezpečnosti a řádného fungování systému nezbytné trvalé dodržování určitých požadavků a interoperabilita. Proto by v případě potřeby měly specifikace, které stanoví požadavky na výrobky, rovněž stanovit postupy dozoru nad trhem, včetně ochranné doložky. Tato ustanovení by měla být založena na rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 768/2008/ES²⁹, zejména pokud jde o moduly pro různé fáze posuzování shody a postupy dozoru nad trhem. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858³⁰ stanoví rámec pro schvalování typu motorových vozidel a jejich částí nebo souvisejícího vybavení a dozor nad trhem s nimi a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013³¹ a (EU) č. 168/2013³² stanoví pravidla pro schvalování typu dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a zemědělských nebo lesnických vozidel a jejich částí nebo souvisejícího vybavení. Posuzování shody vybavení a aplikací spadajících do oblasti působnosti uvedených legislativních aktů by proto představovalo zdvojení práce. Uvedené legislativní akty o schvalování vozidel se však vztahují na zařízení související s ITS instalovaná ve vozidlech, a nikoli na zařízení a software vnější silniční infrastruktury ITS, které by měly spadat do oblasti působnosti této směrnice. V druhém jmenovaném případě by specifikace mohly stanovit postupy posuzování shody a dozoru nad trhem. Tyto postupy by měly být omezeny na nezbytné prvky každého jednotlivého případu a měly by případně

²⁹ Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 768/2008/ES ze dne 9. července 2008 o společném rámci pro uvádění výrobků na trh a o zrušení rozhodnutí Rady 93/465/EHS (Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 82).

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

³¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 ze dne 5. února 2013 o schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozoru nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 1).

³² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 52).

směřovat k systematickému přístupu k pravidlům pro jmenování subjektů posuzování shody a k použitelným postupům, zejména pokud jde o přeshraniční žádosti a služby.

- (19) Pokud zavádění a používání zařízení a softwaru ITS zahrnuje systémy umělé inteligence, měla by být zohledněna příslušná ustanovení připravovaného aktu o umělé inteligenci³³.
- (20) U aplikací a služeb ITS, pro které jsou zapotřebí přesné a zaručené služby určování času a polohy, by se měly využívat infrastruktury založené na družicových systémech nebo jakákoliv technologie poskytující rovnocennou úroveň přesnosti. Synergie mezi odvětvím dopravy a kosmickým odvětvím Unie by měly být využívány s cílem podpořit širší využívání nových technologií, které reagují na potřebu přesných a zaručených služeb určování času a polohy. Kosmický program Unie zřízený nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/696³⁴ poskytuje vysoce kvalitní, aktuální a zabezpečená data, informace a služby související s vesmírem prostřednictvím systému Galileo, evropské služby pro pokrytí geostacionární navigací (EGNOS) a systému Copernicus.
- (21) Poskytování zabezpečených a spolehlivých služeb určování času a polohy je zásadním prvkem efektivního provozu aplikací a služeb ITS. Je proto vhodné zajistit jejich kompatibilitu s ověřovacím mechanismem poskytovaným programem Galileo za účelem omezení spoofingových útoků na signál globálního družicového navigačního systému (GNSS).

³³ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví harmonizovaná pravidla pro umělou inteligenci (akt o umělé inteligenci) a mění určité legislativní akty Unie (COM(2021) 206 final).

³⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/696 ze dne 28. dubna 2021, kterým se zavádí Kosmický program Unie a Agentura Evropské unie pro Kosmický program (Úř. věst. L 170, 12.5.2021, s. 69).

- (22) Při vypracovávání pracovních programů přijímaných Komisí podle směrnice 2010/40/EU by měly proběhnout konzultace s členskými státy a dalšími příslušnými zúčastněnými stranami, včetně dalších expertních skupin Komise a výborů zabývajících se digitálními aspekty dopravy.
- (22a) Pravidla pro podávání zpráv by měla být zjednodušena a měla by lépe umožňovat srovnávací analýzu. Proto by měl každý členský stát každé tři roky předložit zprávu o provádění směrnice a všech aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů, jež by měla nahradit různé stávající oznamovací povinnosti, a měl by být stanoven společný vzor zahrnující některé klíčové ukazatele výkonnosti. Na základě zkušeností s používáním dobrovolných klíčových ukazatelů výkonnosti ve zprávách by Komise měla mít možnost vybrat některé z těchto ukazatelů, které budou zahrnuty do harmonizovaného vzoru.
- (23) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o přijímání a aktualizaci pracovních programů, stanovení zeměpisného pokrytí a příslušných lhůt pro zavedení povinných druhů dat a služeb ITS členskými státy a přijetí vzoru pro zprávy, jež mají být předkládány členskými státy. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011³⁵.
- (24) Za účelem dosažení cílů této směrnice by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změny seznamu druhů dat, v jejichž případě mají členské státy zajistit dostupnost dat, a o změny seznamu služeb ITS, jejichž zavedení mají členské státy zajistit, a to po dobu pěti let od vstupu této směrnice v platnost. Toto období by mělo být automaticky prodlužováno o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodlužování námitku. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni a se zúčastněnými stranami, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze

³⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů³⁶. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají systematicky přístup na setkání expertních skupin Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

- (25) Aby byl zaručen koordinovaný přístup, měla by Komise zajistit soudržnost mezi činnostmi výboru zřízeného touto směrnicí a výbory zřízenými nařízeními Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014³⁷, (EU) 2019/1239³⁸, (EU) 2020/1056³⁹ a (EU) 2018/858 a směrnicemi Evropského parlamentu a Rady 2007/2/ES⁴⁰ a (EU) 2019/520⁴¹.
- (26) Jelikož cíle této směrnice, totiž zajištění koordinovaného a soudržného zavádění interoperabilních inteligentních dopravních systémů v celé Unii, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států a/nebo soukromého sektoru, nýbrž jej může být z důvodu jeho rozsahu či účinků lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity podle ustanovení v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení uvedeného cíle.
- (27) Členské státy se v souladu se společným politickým prohlášením členských států a Komise ze dne 28. září 2011 o informativních dokumentech⁴² zavázaly, že v odůvodněných případech doplní oznámení o opatřeních přijatých za účelem provedení směrnice ve

³⁶ Interinstitucionální dohoda mezi Evropským parlamentem, Radou Evropské unie a Evropskou komisí o zdokonalení tvorby právních předpisů (Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1).

³⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1).

³⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1239 ze dne 20. června 2019, kterým se zřizuje evropské prostředí jednotného námořního portálu a zrušuje směrnice 2010/65/EU (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 64).

³⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1056 ze dne 15. července 2020 o elektronických informacích o nákladní dopravě (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 33).

⁴⁰ 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).

⁴¹ 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).

⁴² Úř. věst. C 369, 17.12.2011, s. 14.

vnitrostátním právu o jeden či více dokumentů s informacemi o vztahu mezi jednotlivými složkami směrnice a příslušnými částmi vnitrostátních nástrojů přijatých za účelem provedení směrnice ve vnitrostátním právu. V případě této směrnice považuje normotvůrce předložení těchto dokumentů za odůvodněné.

- (28) V souladu s čl. 42 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725⁴³ proběhla konzultace s evropským inspektorem ochrany údajů, který vydal stanovisko dne 2. března 2022,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Změny směrnice 2010/40/EU

Směrnice 2010/40/EU se mění takto:

- 1) v článku 1 se vkládá se nový odstavec 2a, který zní:
„2a. Tato směrnice stanoví dostupnost dat a zavádění služeb ITS v prioritních oblastech uvedených v článku 2, jak je uvedeno v přílohách III a IV.“;
- 2) v článku 2 se odstavec 1 nahrazuje tímto:
„1. Pro účely této směrnice jsou prioritními oblastmi pro vypracování a použití specifikací a norem:
 - a) I. služby ITS v oblasti informací a mobility;
 - b) II. služby ITS v oblasti cestování, dopravy a řízení dopravy;
 - c) III. služby ITS v oblasti bezpečnosti silničního provozu a jeho ochrany před vnějšími hrozbami;
 - d) IV. služby ITS pro kooperativní, propojenou a automatizovanou mobilitu.“;

⁴³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725 ze dne 23. října 2018 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány, institucemi a jinými subjekty Unie a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení nařízení (ES) č. 45/2001 a rozhodnutí č. 1247/2002/ES (Úř. věst. L 295, 21.11.2018, s. 39).

3) článek 4 se mění takto:

-a) bod 4 se nahrazuje tímto:

4) „službou ITS“ poskytování aplikace ITS prostřednictvím jasně vymezeného organizačního a provozního rámce s cílem přispět k bezpečnosti, účinnosti, udržitelné mobilitě nebo pohodlí uživatele nebo k usnadnění či podpoře dopravy a cestování;“

a) bod 18 se nahrazuje tímto:

„18) „normou“ norma ve smyslu čl. 2 bodu 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1025/2012*;

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1025/2012 ze dne 25. října 2012 o evropské normalizaci, změně směrnic Rady 89/686/EHS a 93/15/EHS a směrnic Evropského parlamentu a Rady 94/9/ES, 94/25/ES, 95/16/ES, 97/23/ES, 98/34/ES, 2004/22/ES, 2007/23/ES, 2009/23/ES a 2009/105/ES, a kterým se ruší rozhodnutí Rady 87/95/EHS a rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1673/2006/ES (Úř. věst. L 316, 14.11.2012, s. 12).“;

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

„19) „kooperativními inteligentními dopravními systémy“ nebo „C-ITS“ inteligentní dopravní systémy, které uživatelům ITS umožňují interakci a koordinaci prostřednictvím výměny zabezpečených a důvěryhodných zpráv, a to bez jakýchkoli předchozích vzájemných znalostí;

20) „službou C-ITS“ služba ITS poskytovaná prostřednictvím C-ITS;

21) „dostupností dat“ existence dat v digitálním strojově čitelném formátu;

22) „vnitrostátním přístupovým bodem“ digitální rozhraní zřízené členským státem, které představuje jednotný přístupový bod k datům, ve smyslu specifikací přijatých podle článku 6;

23) „přístupností dat“ možnost požadovat a obdržet data v digitálním strojově čitelném formátu;

24) „multimodální digitální službou v oblasti mobility“ služba poskytující informace o datech o dopravním provozu a cestování, například umístění dopravních zařízení, jízdní řády, dostupnost nebo tarify pro více než jeden druh dopravy, která může zahrnovat prvky umožňující provádění rezervací či plateb nebo vydávání přepravních dokladů.“;

3a) vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 4a

Pracovní program⁴⁴

1. Do [datum vstupu v platnost + 12 měsíců] přijme Komise po konzultaci s příslušnými zúčastněnými stranami a prostřednictvím prováděcího aktu pracovní program. Tento prováděcí akt se přijímá přezkumným postupem podle čl. 15 odst. 4. Pracovní program obsahuje alespoň tyto prvky:

a) pro každý rok cíle a lhůty pro jeho provedení s uvedením toho, pro které pracovní položky by měly být vypracovány specifikace v souladu s článkem 6;

b) druhy dat a služby ITS, pro něž může Komise přijmout akty v přenesené pravomoci podle čl. 7 odst. 1 a 2.

⁴⁴ Znění částečně přesunuto z čl. 17 odst. 5 návrhu.

2. Před každým dalším pětiletým prodloužením pravomoci přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s čl. 12 odst. 2 vydá Komise prostřednictvím prováděcích aktů nový pracovní program, který obsahuje alespoň prvky, které jsou uvedeny v odst. 1 písm. a) a b). Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 15 odst. 4.“;

4) článek 5 se nahrazuje tímto:

„Článek 5

Použití specifikací při zavádění ITS

1. Členské státy přijmou opatření nezbytná k zajištění toho, aby specifikace přijaté Komisí podle článku 6 byly použity na aplikace a služby ITS při jejich zavádění v souladu se zásadami stanovenými v příloze II. Tím není dotčeno právo jednotlivých členských států rozhodnout o vlastním zavedení těchto aplikací a služeb na svém území. Tímto právem není dotčen článek 6a.

2. V příslušných případech členské státy spolupracují ohledně prioritních oblastí, pokud pro uvedené prioritní oblasti nebyly přijaty žádné specifikace.

3. Členské státy rovněž v případě potřeby spolupracují s příslušnými zúčastněnými stranami, například prostřednictvím koordinačních projektů podporovaných EU, na provozních aspektech provádění specifikací přijatých Komisí, jako jsou normy a harmonizované profily EU, společné definice, společná metadata, společné požadavky na kvalitu a aspekty týkající se interoperability architektur vnitrostátních přístupových bodů, společné podmínky pro výměnu dat, jakož i společné činnosti odborné přípravy a informační činnosti. Pokud jde o požadavky na poskytovatele údajů, uživatele dat a poskytovatele služeb ITS stanovené ve specifikacích, členské státy v příslušných případech rovněž spolupracují na postupech pro posuzování souladu s těmito požadavky a na vývoji mechanismů pro prosazování souladu.“;

5) článek 6 se mění takto:

a) odstavec 5 se nahrazuje tímto:

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

b) odstavec 6 se nahrazuje tímto:

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

Specifikace obsahují pravidla pro stanovení parametrů týkajících se kvality a vhodnosti pro použití. V příslušných případech, a zejména je-li to odůvodněno v zájmu bezpečnosti a interoperability, specifikace zahrnují pravidla pro posuzování shody a dozor nad trhem, včetně ochranné doložky, v souladu s rozhodnutím č. 768/2008/ES.

Členské státy mohou určit jeden nebo více subjektů příslušných k posuzování souladu s požadavky stanovenými ve specifikacích, s výhradou zvláštních pravidel pro posuzování, která v nich mohou být stanovena.

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

c) vkládá se nový odstavec 8, který zní:

„8. Komise přijme specifikace uvedené v tomto článku prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12. Samostatný akt v přenesené pravomoci se nevztahuje na více než jednu prioritní oblast a přijme se pro každou z prioritních akcí.“⁴⁵

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

6) vkládá se nový článek 6a, který zní:

„*Článek 6a*

Dostupnost dat a zavádění služeb ITS

1. Členské státy zajistí, aby pro každý druh dat uvedený v příloze III, pokud již pro ně existují podkladové informace, byla data pro zeměpisné pokrytí týkající se tohoto druhu dat k dispozici co nejdříve, a nejpozději v příslušný den stanovený v prováděcích aktech uvedených v odstavci 3.

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

2. Členské státy zajistí, aby služby ITS uvedené v příloze IV byly zavedeny pro zeměpisné pokrytí a nejpozději v příslušný den stanovený v prováděcích aktech uvedených v odstavci 3.

⁴⁵ Poznámka: Tento odstavec 8 částečně zahrnuje věcný obsah čl. 7 odst. 1 a 2 stávající směrnice.

3. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijatých v souladu s čl. 15 odst. 4 určí:

- a) zeměpisné pokrytí týkající se druhů dat uvedených v příloze III a lhůty pro provedení;
- b) zeměpisné pokrytí týkající se služeb ITS uvedených v příloze IV a lhůty pro provedení.

Při přijímání těchto prováděcích aktů Komise zohlední riziko zasahování do osobních údajů, jakož i náklady a lidské zdroje potřebné ke zpřístupnění příslušných údajů a k zavedení příslušných služeb v dostatečné kvalitě, aby bylo zajištěno, že tyto náklady a zdroje, zejména náklady a zdroje vzniklé orgánům veřejného sektoru, jsou omezeny na minimum. Komise rovněž zváží náklady a administrativní zátěž soukromých provozovatelů, kteří mohou být požádáni o poskytnutí dat a služeb. Pokud bylo doplnění druhů dat nebo služeb do příloh III a IV předmětem analýzy nákladů a přínosů a posouzení dopadů v souladu s čl. 7 odst. 1 nebo 2, může Komise pro své úvahy použít rovněž výsledky této analýzy a posouzení dopadů.“;

7) článek 7 se nahrazuje tímto:

„Článek 7

Změny příloh III a IV

„1.⁴⁶ Na základě analýzy nákladů a přínosů a posouzení dopadů včetně příslušných konzultací je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12 s ohledem na vývoj trhu a technologií v celé Unii za účelem změny seznamu druhů dat v příloze III, a to prostřednictvím

- a) doplnění nebo změny druhů dat, které jsou neodmyslitelně spojeny s prioritními oblastmi stanovenými v příloze I a které jsou uvedeny ve specifikacích stanovených podle čl. 6 odst. 8, pokud dostupnost těchto druhů dat přináší podle analýzy nákladů a přínosů a posouzení dopadů významné a jasně odůvodněné přínosy a zlepšení z hlediska udržitelnosti dopravy, bezpečnosti dopravy a jejího zabezpečení nebo účinnosti a řízení dopravy, nebo
- b) v jasně odůvodněných případech prostřednictvím vymazání druhů dat uvedených v příloze III.

Každý akt v přenesené pravomoci musí být v souladu s druhy dat stanovenými v posledním pracovním programu přijatém v souladu s článkem 4a a nesmí zahrnovat více než jednu prioritní oblast.

⁴⁶ Poznámka: stávající odstavec 1 je začleněný do článku 6, nový odstavec 8.

2. Na základě analýzy nákladů a přínosů a posouzení dopadů včetně příslušných konzultací je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12 s ohledem na vývoj trhu a technologií v celé Unii za účelem změny seznamu služeb ITS v příloze IV, a to prostřednictvím:

- a) doplnění nebo změny služeb uvedených v příloze I, jejichž specifikace jsou stanoveny podle čl. 6 odst. 8, pokud poskytování těchto služeb přináší podle analýzy nákladů a přínosů a posouzení dopadů významné a jasně odůvodněné přínosy a zlepšení z hlediska udržitelnosti dopravy, bezpečnosti dopravy a jejího zabezpečení nebo účinnosti a řízení dopravy, nebo
- b) v jasně odůvodněných případech prostřednictvím vymazání služeb uvedených v příloze IV.

Každý akt v přenesené pravomoci musí být v souladu se seznamem služeb ITS stanoveným v posledním pracovním programu přijatém v souladu s článkem 4a a nesmí zahrnovat více než jednu prioritní oblast.

3. Při přijímání aktů v přenesené pravomoci podle tohoto článku Komise řádně zohlední riziko zasahování do osobních údajů, jakož i náklady a lidské zdroje potřebné ke zpřístupnění příslušných údajů nebo k zavedení příslušných služeb v dostatečné kvalitě, aby bylo zajištěno, že tyto náklady a zdroje, zejména náklady a zdroje vzniklé orgánům veřejného sektoru, jsou omezeny na minimum. Komise rovněž zváží náklady a administrativní zátěž soukromých provozovatelů, kteří mohou být požádáni o poskytnutí dat a služeb.“;

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

„Článek 7a

Předběžná opatření

1. Aniž jsou dotčeny mechanismy připravenosti a reakce na incidenty, jako jsou mechanismy stanovené směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1148*, může Komise na žádost členského státu nebo z vlastního podnětu v mimořádné situaci přijmout okamžitě použitelné prováděcí akty, kterými se stanoví protiopatření k řešení příčin a následků této situace, jako je pozastavení povinností v rámci prioritních oblastí stanovených v článku 2. Pokud se Komise domnívá, že nastala mimořádná situace, informuje o tom co nejdříve členské státy.

2. Komise může přijmout prováděcí akty v souladu s odstavcem 1 pouze v případě nepředvídané mimořádné situace vyplývající z dostupnosti nebo integrity služeb ITS, které jsou předmětem specifikací přijatých v souladu s článkem 6, pokud by taková situace pravděpodobně ohrozila bezpečné a řádné fungování dopravního systému Unie nebo měla nepříznivý dopad na bezpečnost silničního provozu, a pouze pokud nelze očekávat, že použití mechanismu reakce na incidenty nebo změna specifikací v souladu s článkem 6 zajistí včasnou a účinnou reakci. Opatření přijatá Komisí jsou omezena výhradně na řešení příčin a následků těchto mimořádných situací.

3. Přijetím předběžných opatření v souladu s tímto článkem není dotčena pravomoc členských států přijmout opatření v mimořádné situaci související s otázkami národní bezpečnosti nebo obrany, které mají vliv na aplikace a služby ITS zavedené na jejich území.

4. Prováděcí akty uvedené v odstavci 1 se přijímají v souladu s postupem podle čl. 15 odst. 3. Doba platnosti těchto prováděcích aktů nepřesahuje 8 měsíců. Komise informuje členské státy, pokud se domnívá, že mimořádná situace skončila, a zruší uvedené akty po skončení této situace nebo poté, co změní příslušné specifikace za účelem nápravy situace, podle toho, co nastane dříve.⁴⁷;

* Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1148 ze dne 6. července 2016 o opatřeních k zajištění vysoké společné úrovně bezpečnosti sítí a informačních systémů v Unii (Úř. věst. L 194/1, 19.7.2016, s. 1). POZNÁMKA: bude aktualizováno po vstupu směrnice NIS2 v platnost (návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o opatřeních k zajištění vysoké společné úrovně kybernetické bezpečnosti v Unii a o zrušení směrnice (EU) 2016/1148, 2020/0359 (COD))

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

10) článek 10 se nahrazuje tímto:

„Článek 10

Pravidla ochrany údajů a soukromí

1. Data, která představují osobní údaje ve smyslu čl. 4 bodu 1 nařízení (EU) 2016/679*, se zpracovávají podle této směrnice, pouze pokud je takové zpracování nezbytné pro provoz aplikací, služeb a akcí ITS uvedených v příloze I s cílem zajistit bezpečnost nebo ochranu silničního provozu a zlepšit řízení provozu, mobility nebo incidentů.

⁴⁷ Poznámka: poslední věta je přesunuta z čl. 15 odst. 3.

2. Pokud se specifikace přijaté podle článku 6 týkají zpracování dat, která jsou osobními údaji ve smyslu čl. 4 bodu 1 nařízení (EU) 2016/679, stanoví kategorie těchto údajů a dále stanoví vhodné záruky ochrany osobních údajů podle nařízení (EU) 2016/679 a směrnice 2002/58/ES. V takovém případě zahrnuje posouzení dopadů uvedené v čl. 6 odst. 7⁴⁸ analýzu dopadu takového zpracování na ochranu dotčených osobních údajů.

3. V příslušných případech se podporuje používání anonymních údajů nebo jejich pseudonymizace.

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

11) Vkládá se nový článek 10a, který zní:

„Článek 10a

Systém EU pro správu bezpečnostních oprávnění C-ITS

Specifikace pro prioritní oblast uvedenou v čl. 2 odst. 1 písm. d), které má Komise přijmout při výkonu svých pravomocí podle čl. 6 odst. 8, stanoví systém EU pro správu bezpečnostních oprávnění C-ITS uvedený v bodě 4.3 přílohy I. V rámci tohoto systému se vymezí tyto úlohy:

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

Za zajištění výkonu těchto úloh odpovídá Komise.“ ;

⁴⁸ Poznámka: Článek 6 odst. 7 zní takto: „Komise před přijetím specifikací provede posouzení dopadů včetně analýzy nákladů a přínosů.“.

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

13) článek 15 se nahrazuje tímto:

„Článek 15

Postup projednávání ve výboru

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

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

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 8 nařízení (EU) č. 182/2011 ve spojení s článkem 5 zmíněného nařízení.

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

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

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

14) článek 17 se nahrazuje tímto:

„Článek 17

Podávání zpráv⁴⁹

1. Členské státy předloží Komisi do [datum vstupu v platnost + 18 měsíců] zprávu o provádění této směrnice a aktů v přenesené pravomoci přijatých na jejím základě, jakož i o svých hlavních vnitrostátních činnostech a projektech týkajících se prioritních oblastí a dostupnosti dat a služeb uvedených v přílohách III a IV.
2. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví vzor pro úvodní zprávy a zprávy o pokroku, včetně seznamu klíčových ukazatelů výkonnosti pro posouzení provádění této směrnice a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jejím základě. Tyto prováděcí akty s ohledem na zásadu proporcionality a na základě osvědčených postupů rozlišují mezi povinnými klíčovými ukazateli výkonnosti, které mají být zahrnuty do zpráv, a dodatečnými ukazateli, které mohou být případně zahrnuty do těchto zpráv. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 15 odst. 4.
3. Po úvodní zprávě podávají členské státy každé tři roky zprávu o pokroku dosaženém při provádění této směrnice a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jejím základě. Komise zajistí, aby lhůty pro podávání zpráv stanovené v aktech v přenesené pravomoci přijatých na základě článku 6 byly s touto četností sladěny.
4. Nejpozději osmnáct měsíců po uplynutí každé lhůty pro podávání zpráv členských států předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o pokroku dosaženém při provádění této směrnice a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jejím základě. Ke zprávě přiloží analýzu fungování a provádění článků 5 až 11 a článku 16, včetně použitých a potřebných finančních zdrojů, a případně vyhodnotí, zda je třeba směrnicí upravit.“;

⁴⁹ Poznámka: Podmínky pracovního programu se přesouvají do nového článku 4a.

- 15) přílohy I a II se nahrazují zněním uvedeným v přílohách I a II této směrnice;
- 16) doplňují se nové přílohy III a IV ve znění uvedeném v přílohách III a IV této směrnice.

Článek 2

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do [datum vstupu v platnost + 24 měsíců]. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.
2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Vstup v platnost

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

Článek 4

Určení

Tato směrnice je určena členskými státy.

[...]

PŘÍLOHA I

PRIORITNÍ OBLASTI

(podle článku 2)

1. Prioritní oblast I: Služby ITS v oblasti informací a mobility

Specifikace a normy pro služby ITS v oblasti informací a mobility pro cestující zahrnují:

1.1. Specifikace pro celoevropské multimodální digitální služby v oblasti mobility (včetně multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii)

Definice nezbytných požadavků k dosažení toho, aby celoevropské multimodální digitální služby v oblasti mobility a podobné služby poskytující informace, rezervace nebo nákupní funkce pro více než jednoho dopravce v rámci téhož druhu dopravy byly přesné a dostupné uživatelům ITS přes hranice, a to na základě:

- 1.1.1. dostupnosti a přístupnosti stávajících a přesných multimodálních dat o dopravním provozu a cestování používaných pro multimodální digitální služby v oblasti mobility pro poskytovatele služeb ITS, aniž by byla dotčena bezpečnost a omezení řízení dopravy;
- 1.1.2. usnadnění elektronické výměny dat mezi příslušnými orgány veřejné moci a zúčastněnými stranami a příslušnými poskytovateli služeb ITS přes hranice, zejména prostřednictvím standardizovaných rozhraní;
- 1.1.3. včasné aktualizace dostupných multimodálních dat o dopravním provozu a cestování, která se používají pro multimodální digitální služby v oblasti mobility, příslušnými orgány veřejné moci a zúčastněnými stranami;
- 1.1.4. včasné aktualizace multimodálních informací o cestování, včetně, je-li to relevantní, informací týkajících se rezervace a nákupu dopravních služeb, poskytovateli služeb ITS.
- 1.2. Specifikace pro informační a navigační služby pro silniční provoz v celé Unii (včetně informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé Unii)

Definice nezbytných požadavků k dosažení toho, aby informační a navigační služby pro silniční provoz v celé Unii byly přesné a dostupné uživatelům ITS přes hranice, a to na základě:

- 1.2.1. dostupnosti a přístupnosti stávajících a přesných dat o silniční síti a dopravním provozu, včetně dat v reálném čase, používaných k informacím o dopravním provozu v reálném čase pro poskytovatele služeb ITS a další příslušné zúčastněné strany a pro použití v digitálních mapách, aniž by byla dotčena bezpečnost a omezení řízení dopravy;
- 1.2.2. usnadnění elektronické výměny dat mezi příslušnými orgány veřejné moci a zúčastněnými stranami a příslušnými poskytovateli služeb ITS přes hranice, včetně zpětné vazby týkající se kvality dat;
- 1.2.3. včasné aktualizace dostupných dat o silniční síti a dopravním provozu používaných pro informace o dopravním provozu v reálném čase příslušnými orgány veřejné moci a zúčastněnými stranami;
- 1.2.4. včasné aktualizace informací o dopravním provozu v reálném čase poskytovateli služeb ITS pro účastníky silničního provozu a další příslušné zúčastněné strany.
- 1.3. Specifikace pro celoevropské multimodální digitální služby v oblasti mobility a informační a navigační služby pro silniční provoz
- 1.3.1. Definice nezbytných požadavků pro sběr dat o silniční síti a dopravním provozu příslušnými orgány veřejné moci a/nebo případně soukromým sektorem (tj. plánů dispozičních řešení dopravních komunikací, dopravních omezení a doporučených tras, zejména pro těžká nákladní vozidla) a pro jejich poskytování poskytovatelům služeb ITS, a to na základě:
 - 1.3.1.1. dostupnosti stávajících dat o silniční síti a dopravním provozu (tj. plánů dispozičních řešení dopravních komunikací, dopravních omezení a doporučených tras), shromážděných příslušnými orgány veřejné moci a/nebo soukromým sektorem, pro poskytovatele služeb ITS;
 - 1.3.1.2. usnadnění elektronické výměny dat mezi příslušnými orgány veřejné moci a poskytovateli služeb ITS a dalšími příslušnými zúčastněnými stranami;
 - 1.3.1.3. včasné aktualizace dat o silniční síti a dopravním provozu (tj. plánů dispozičních řešení dopravních komunikací, dopravních omezení a doporučených tras) příslušnými orgány veřejné moci a/nebo případně soukromým sektorem;
 - 1.3.1.4. včasné aktualizace služeb a aplikací ITS poskytovateli služeb ITS pomocí těchto dat o silniční síti a dopravním provozu.
- 1.3.2. Definice nezbytných požadavků k dosažení toho, aby data o silniční síti, dopravním provozu a příslušné cestovní a multimodální infrastrukturu používaná pro digitální mapy byla přesná a pokud možno dostupná výrobcům digitálních map a poskytovatelům služeb, a to na základě:
 - 1.3.2.1. dostupnosti stávajících dat o silniční síti, dopravním provozu a příslušné cestovní a multimodální infrastrukturu, včetně určených přístupových uzlů, používaných pro digitální mapy pro výrobce digitálních map a poskytovatele služeb;
 - 1.3.2.2. usnadnění elektronické výměny dat mezi příslušnými orgány veřejné moci a zúčastněnými stranami a soukromými výrobci digitálních map a poskytovateli služeb;

1.3.2.3. včasné aktualizace dat o silniční síti a dopravním provozu pro digitální mapy příslušnými orgány veřejné moci a zúčastněnými stranami;

1.3.2.4. včasné aktualizace digitálních map výrobcí digitálních map a poskytovateli služeb.

2. Prioritní oblast II: Služby ITS v oblasti cestování, dopravy a řízení dopravy

Specifikace a normy pro služby ITS v oblasti cestování, dopravy a řízení dopravy zahrnují:

2.1. Specifikace pro vyspělé služby řízení dopravy a mimořádných událostí

Definice nezbytných požadavků na podporu a harmonizaci vyspělých služeb řízení dopravy a mimořádných událostí, a to na základě:

2.1.1. dostupnosti a přístupnosti stávajících a přesných dat o silniční síti, dopravním provozu, nehodách a mimořádných událostech potřebných pro služby řízení dopravy a mimořádných událostí;

2.1.2. usnadnění elektronické výměny dat, včetně dat o nákladní dopravě, která jsou relevantní pro řízení provozu a incidentů (např. přeprava nebezpečného zboží, omezení přístupu ke zboží, přeprava nadměrného nákladu), mezi dopravními řídicími centry, dopravními informačními centry, zúčastněnými stranami a příslušnými poskytovateli služeb ITS přes hranice, zejména prostřednictvím standardizovaných rozhraní;

2.1.3. včasné aktualizace dostupných dat o silniční síti, dopravním provozu, nehodách a mimořádných událostech, která jsou potřebná pro vyspělé služby řízení dopravy a mimořádných událostí, příslušnými zúčastněnými stranami;

2.1.4. dostupnosti údajů a synergie s dalšími iniciativami zaměřenými na podporu multimodality, integrace druhů dopravy a usnadnění přechodu na jiné druhy dopravy v evropské dopravní síti směrem k neudržitelnějším druhům dopravy prostřednictvím harmonizace a usnadnění sdílení dat⁵⁰.

2.2. Specifikace pro služby řízení mobility

Definice nezbytných požadavků na podporu rozvoje precizních služeb řízení mobility orgány veřejné dopravy, a to na základě:

2.2.1. dostupnosti a přístupnosti stávajících a přesných dat o silniční síti a multimodálních dat o cestování a dopravním provozu potřebných pro řízení mobility pro příslušné orgány veřejné moci, aniž by byly dotčeny požadavky na ochranu údajů;

2.2.2. usnadnění elektronické výměny dat mezi příslušnými orgány veřejné moci a zúčastněnými stranami a příslušnými poskytovateli služeb ITS přes hranice;

⁵⁰ Například nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1056 ze dne 15. července 2020 o elektronických informacích o nákladní dopravě (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 33) a činnost Fóra pro digitální dopravu a logistiku (DTLF).

- 2.2.3. včasné aktualizace dostupných dat o silniční síti a multimodálních dat o cestování a dopravním provozu, která jsou potřebná pro řízení mobility, příslušnými orgány veřejné moci a zúčastněnými stranami.

2.3. Rámec EU pro architekturu ITS

Definice nezbytných opatření pro vypracování rámcové architektury ITS Evropské unie, jež je zaměřena konkrétně na interoperabilitu spojenou s ITS, návaznost služeb a aspekty multimodality a v jejímž rámci mohou členské státy a jejich příslušné orgány ve spolupráci se soukromým sektorem vypracovat vlastní architekturu ITS pro mobilitu na celostátní, regionální či místní úrovni.

2.4. Aplikace ITS a logistiku nákladní dopravy

Definice nezbytných požadavků na podporu realizace aplikací ITS pro logistiku nákladní dopravy, zejména sledování nákladu a další služby v oblasti viditelnosti během cesty a napříč různými druhy dopravy, a to na základě:

- 2.4.1. dostupnosti příslušných technologií ITS pro subjekty vyvíjející aplikace ITS a jejich využívání těmito subjekty;
 - 2.4.2. dostupnosti dat týkajících se nákladu, přístupných prostřednictvím jiných konkrétních rámců pro sdílení dat⁵¹;
 - 2.4.3. začlenění výsledků určování polohy do dopravních řídicích nástrojů a center.
3. Prioritní oblast III: Služby ITS v oblasti bezpečnosti silničního provozu a jeho ochrany před vnějšími hrozbami

Specifikace a normy pro služby ITS v oblasti bezpečnosti silničního provozu a jeho ochrany před vnějšími hrozbami zahrnují:

3.1. Specifikace pro interoperabilní službu eCall v celé Unii

Definice nezbytných opatření pro harmonizované poskytování interoperabilní služby eCall v celé Unii, včetně:

- 3.1.1. dostupnosti požadovaných palubních dat ITS, která mají být vyměňována;
- 3.1.2. dostupnosti nezbytného zařízení v centrech pro tísňová volání, která přijímají data vysílaná z vozidel;
- 3.1.3. usnadnění elektronické výměny dat mezi vozidly a centry pro tísňová volání, včetně možné interakce s daty spadajícími do oblasti působnosti nařízení (EU) 2020/1056 a s e-CMR*, například v případě nebezpečného zboží.

⁵¹ Například nařízení (EU) 2020/1056.

*Dodatekový protokol k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) ohledně elektronického nákladního listu.

3.2. Specifikace informačních a rezervačních služeb pro bezpečná a chráněná parkovací místa pro nákladní a užitková vozidla

Definice nezbytných opatření pro poskytování informačních a, je-li to relevantní, rezervačních služeb na základě ITS pro bezpečná a chráněná parkovací místa pro nákladní a užitková vozidla, zejména na místech pro poskytování služeb a na odpočívadlech na pozemních komunikacích, a to na základě:

- 3.2.1. dostupnosti informací o parkování na silniční síti pro uživatele;
 - 3.2.2. usnadnění elektronické výměny dat mezi parkovišti a parkovacími prostory na silniční síti, centry a vozidly;
 - 3.2.3. začlenění příslušných technologií ITS do vozidel i do zařízení pro parkování na silniční síti, které aktualizují informace o dostupném parkovacím prostoru pro účely rezervace.
- ### 3.3. Specifikace pro minimální univerzální informace o dopravním provozu související s bezpečností silničního provozu

Definice minimálních požadavků na „univerzální informace o dopravním provozu“ související s bezpečností silničního provozu, poskytované pokud možno bezplatně všem uživatelům, a jejich minimálního obsahu, a to na základě:

- 3.3.1. dostupnosti a přístupnosti přesných dat o událostech a podmínkách souvisejících s bezpečností potřebných pro informace o dopravním provozu související s bezpečností a služby řízení incidentů;
 - 3.3.2. zavádění nebo používání prostředků ke zjištění nebo určení událostí a podmínek souvisejících s bezpečností;
 - 3.3.3. určení a používání standardizovaného seznamu dopravních událostí souvisejících s bezpečností („univerzální dopravní zprávy“), které by měly být uživatelům ITS sdělovány bezplatně;
 - 3.3.4. kompatibility a integrace „univerzálních dopravních zpráv“ do služeb ITS pro dopravní informace v reálném čase a multimodální informace o cestování.
- ### 3.4. Specifikace pro jiné akce

- 3.4.1. Definice nezbytných opatření na podporu bezpečnosti účastníků silničního provozu, pokud jde o jejich palubní rozhraní člověk-stroj a používání přenosných zařízení na podporu řízení nebo přepravy, jakož i zabezpečení komunikace ve vozidle, jež nespádají do oblasti působnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858⁵², nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013⁵³ a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013⁵⁴.
- 3.4.2. Definice nezbytných opatření ke zlepšení bezpečnosti a pohodlí zranitelných účastníků silničního provozu u všech příslušných aplikací ITS, jež nespádají do oblasti působnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013.
- 3.4.3. Definice nezbytných opatření k integraci pokročilých informačních systémů na podporu řízení do vozidel a silniční infrastruktury, jež nespádají do oblasti působnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013.
- 3.4.4. Definice nezbytných opatření k usnadnění výměny informací mezi poskytovateli služeb v oblasti bezpečnostních aplikací ITS, například pro navrácení odcizených vozidel nebo zboží, a příslušnými orgány veřejné moci, při náležitém zohlednění dalších stávajících a nově vznikajících rámců zaměřených na usnadnění sdílení dat v oblasti mobility a dopravy, jež nespádají do oblasti působnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013.

⁵² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o doзору nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

⁵³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 ze dne 5. února 2013 o schvalování zemědělských a lesnických vozidel a doзору nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 1).

⁵⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a doзору nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 52).

4. Prioritní oblast IV: Služby ITS v oblasti kooperativní, propojené a automatizované mobility

Specifikace a normy pro propojení vozidel s dopravní infrastrukturou, zvyšování povědomí a umožnění vysoce automatizovaných služeb v oblasti mobility zahrnují následující body, a to aniž by byly dotčeny specifikace a normy uvedené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013:

- 4.1. Definici nezbytných opatření pro další pokrok ve vývoji a zavádění kooperativních (mezi vozidly, vozidlem a infrastrukturou a mezi infrastrukturami) inteligentních dopravních systémů, zejména za účelem podpory kooperativní, propojené a automatizované mobility, a to na základě:
 - 4.1.1. usnadnění výměny dat nebo informací mezi vozidly, mezi infrastrukturami a mezi vozidly a infrastrukturami, jakož i mezi ostatními účastníky silničního provozu a vozidly a infrastrukturami;
 - 4.1.2. dostupnosti příslušných dat nebo informací, které mají být vyměňovány, pro příslušné vozidlo nebo silniční infrastrukturu;
 - 4.1.3. používání normalizovaného formátu zpráv pro tuto výměnu dat nebo informací mezi vozidlem a infrastrukturou;
 - 4.1.4. definice komunikační infrastruktury pro výměnu dat nebo informací mezi vozidly, mezi infrastrukturami a mezi vozidly a infrastrukturami;
 - 4.1.5. využívání procesů normalizace k přijetí příslušných architektur.
- 4.2. Specifikace služeb
 - 4.2.1. informační a výstražné služby C-ITS založené na stavových datech, které zvyšují povědomí uživatelů dopravy o nadcházejících dopravních situacích;
 - 4.2.2. informační a výstražné služby C-ITS založené na pozorováních, které dále zvyšují povědomí uživatelů dopravy o nadcházejících dopravních situacích, včetně uživatelů dopravy, kteří nejsou propojeni;
 - 4.2.3. služby C-ITS založené na záměrech, které vozidlům pomáhají řešit složité dopravní situace a umožňují vysoce automatizované řízení;
 - 4.2.4. infrastrukturní služby C-ITS na podporu automatizovaného řízení.
- 4.3. Specifikace pro systém EU pro správu bezpečnostních oprávnění C-ITS
 - 4.3.1. certifikační politika pro správu certifikátů veřejných klíčů pro služby C-ITS;
 - 4.3.2. stanovení úlohy orgánu pro certifikační politiku C-ITS, správce seznamu důvěryhodných subjektů C-ITS a kontaktního místa C-ITS;
 - 4.3.3. bezpečnostní politika pro řízení bezpečnosti informací v rámci C-ITS.“

PŘÍLOHA II
ZÁSADY PRO SPECIFIKACE A ZAVÁDĚNÍ ITS

(uvedené v člancích 5, 6, 7 a 8)

Přijímání specifikací, udělování pověření k vypracování norem a výběr a zavádění aplikací a služeb ITS je založeno na posouzení potřeb zahrnujícím všechny příslušné zúčastněné strany a musí být v souladu s následujícími zásadami. Tato opatření musí:

a)	být účinná	–	hmatatelně přispívají k řešení klíčových problémů, které ovlivňují silniční dopravu v Evropě (např. omezení kongesce, snížení emisí, zlepšení energetické účinnosti, dosažení vyšší úrovně bezpečnosti a ochrany, včetně zranitelných účastníků silničního provozu);
b)	být nákladově efektivní	–	optimalizují poměr nákladů ve vztahu k výstupům s ohledem na plnění cílů;
c)	být přiměřená	–	při zohlednění místních, regionálních, vnitrostátních a evropských specifík případně umožňují různé úrovně dosažitelné kvality služeb a jejich zavádění;
d)	podporovat návaznost služeb	–	zajišťují plynule navazující služby v celé Unii, zejména pokud jde o transevropskou síť, a případně na jejích vnějších hranicích, při zavádění služeb ITS. Návaznost služeb by měla být zajištěna na úrovni přizpůsobené povaze dopravních sítí spojujících jednotlivé země, a případně jednotlivé regiony a města s venkovskými oblastmi;
e)	zajišťovat interoperabilitu	–	zajišťují, aby systémy a základní obchodní procesy měly kapacitu pro výměnu dat a sdílení informací a znalostí, aby tak umožnily účinné poskytování služeb ITS;
f)	podporovat zpětnou kompatibilitu	–	v odůvodněných případech zajišťují schopnost systémů ITS pracovat se stávajícími systémy, které mají stejný účel, aniž by bránily rozvoji nových technologií, a případně podporují

			doplňkovost s novými technologiemi nebo přechod na ně;
g)	vycházet z vlastností stávajících vnitrostátních infrastruktur a sítí	–	zohledňují základní rozdíly mezi vlastnostmi dopravních sítí, zejména ve velikosti objemu provozu a povětrnostních podmínkách na pozemních komunikacích;
h)	podporovat rovnost přístupu	–	nebrání zranitelným účastníkům silničního provozu v přístupu k aplikacím a službám ITS ani je v přístupu nediskriminují. V příslušných případech musí být zajištěna přístupnost pro osoby se zdravotním postižením v souladu s požadavky na přístupnost uvedenými v příloze I směrnice 2019/882, mají-li aplikace a služby ITS sloužit ke zprostředkování nebo poskytování informací uživatelům ITS se zdravotním postižením; být uživatelsky vstřícné vůči osobám s omezenými digitálními znalostmi;
i)	podporovat vyspělost	–	po odpovídajícím posouzení rizik prokazují stabilitu inovativních systémů ITS prostřednictvím dostatečné úrovně technického rozvoje a provozního využití;
j)	zajistit kvalitu určování času a polohy	–	zajišťují kompatibilitu aplikací a služeb ITS, které jsou závislé na určování času nebo polohy, alespoň s navigačními službami poskytovanými systémem Galileo, včetně otevřené služby pro ověřování pravosti navigačních zpráv a jiných služeb systému Galileo, jako je vysoce přesná služba, jakmile bude tato služba k dispozici, a se systémy evropské služby pro pokrytí geostacionární navigací (EGNOS). Případně zajišťují, aby aplikace a služby ITS založené na údajích z pozorování Země využívaly data, informace nebo služby programu Copernicus. Kromě dat z programu Copernicus lze navíc použít i další data a služby;

k)	usnadňovat intermodalitu	–	při zavádění ITS v příslušných případech zohledňují koordinaci různých druhů dopravy;
l)	dodržovat soudržnost	–	zohledňují stávající pravidla, politiky a činnosti Unie, které se týkají oblasti ITS, zejména v oblasti normalizace, a v případě specifikací zásadu technologické neutrality stanovenou ve směrnici 2018/1972;
m)	zajistit transparentnost a důvěru	–	zajišťují transparentnost, například zajištěním transparentnosti sestavování pořadí při navrhování možností mobility zákazníkům.

“.

PŘÍLOHA III

Seznam druhů dat

1. Data týkající se poskytování informačních a navigačních služeb pro silniční provoz v celé Unii (jak je uvedeno v příloze I, prioritní oblast I, body 1.2 a 1.3):
1.1. Statické a dynamické dopravní předpisy, jsou-li relevantní, týkající se těchto druhů dat: Druhy dat: - podmínky přístupu do tunelů - podmínky přístupu na mosty - omezení rychlosti - předpisy pro nákladní dopravu - zákaz předjíždění pro těžká nákladní vozidla - směr jízdy ve střídavých jízdnicích - omezení hmotnosti/délky/šířky/výšky ⁵⁵ – jednosměrné ulice ⁵⁶
- plány dispozičních řešení dopravních komunikací
- trvalá omezení přístupu - hranice omezení, zákazů nebo povinností s platností pro danou zónu, aktuální přístupový status a podmínky pro provoz v regulovaných dopravních zónách ⁵⁷

⁵⁵ Poznámka: Doplnění vyplývající z nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/670 (informační služby o dopravním provozu v reálném čase v celé Unii).

⁵⁶ Viz předchozí poznámka pod čarou.

⁵⁷ Viz předchozí poznámka pod čarou.

1.2. Data o stavu sítě:
<u>Druhy dat:</u> - uzavírky silnic - uzavírky jízdních pruhů - silniční práce - dočasná opatření v oblasti řízení provozu
2. Data týkající se informačních a rezervačních služeb pro bezpečná a chráněná parkovací místa pro nákladní a užitková vozidla (jak je uvedeno v příloze I, prioritní oblast III, bod 3.2):
Druhy dat: - statická data týkající se parkovacích ploch - informace o bezpečnosti a vybavení parkovací plochy - dynamická data o dostupnosti parkovacích míst, včetně uvedení, je-li parkoviště obsazené, uzavřené, nebo počtu volných míst k dispozici
3. Data o zjištěných událostech nebo podmínkách týkajících se minimálních univerzálních informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu (jak je uvedeno v příloze I, prioritní oblast III, bod 3.3):
Druhy dat: - dočasně kluzká vozovka - zvířata, osoby, překážky, předměty na vozovce - nezajištěné místo nehody - krátkodobé práce na silnici - snížená viditelnost - vozidlo v protisměru - nezajištěná zablokovaná silnice - mimořádné povětrnostní podmínky

4. Statická data o multimodální dopravě týkající se multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii (jak je uvedeno v příloze I, prioritní oblast I, body 1.1 a 1.3):

Druhy dat:

umístění zjištěných přístupových uzlů pro všechny druhy pravidelné dopravy, včetně informací o přístupnosti přístupových uzlů a cest v místech přestupu (např. existence výtahů, eskalátorů)

“.

PŘÍLOHA IV

Seznam služeb ITS

Služba minimálních univerzálních informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu, jak je uvedeno v příloze I, prioritní oblast III, bod 3.3

“
