

V Bruseli 23. mája 2022
(OR. fr, en)

9114/22

Medziinštitucionálny spis:
2021/0419(COD)

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

SPRÁVA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Rada
Č. predch. dok.:	8883/22
Č. dok. Kom.:	15114/21 + ADD1
Predmet:	Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2010/40/EÚ o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy – všeobecné smerovanie

I. ÚVOD

1. Komisia 15. decembra 2021 predložila Európskemu parlamentu a Rade návrh, ktorým sa mení smernica 2010/40/EÚ o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy (ďalej len „smernica o IDS“), ktorý je súčasťou balíka štyroch iniciatív zameraných na modernizáciu dopravného systému Únie a podporu prechodu na čistejšiu, ekologickejšiu a inteligentnejšiu mobilitu.

2. Hlavné ciele tohto návrhu, ktorý je založený na článku 91 ZFEÚ, sú: a) zohľadniť technologický pokrok, ako je prepojená a automatizovaná mobilita alebo aplikácie systému mobilita ako služba, a b) zlepšiť dostupnosť, opätovné využívanie a interoperabilitu údajov.
3. Návrh bol predložený v nadväznosti na hodnotenie existujúcej smernice vykonané v roku 2019, v ktorom sa identifikovali tieto problémy: i) nedostatočná interoperabilita a kontinuita aplikácií; ii) nedostatočné zosúladenie a neúčinná spolupráca medzi zainteresovanými stranami; a iii) nedostatočná dostupnosť služieb IDS a spoločné využívanie údajov.
4. Na riešenie týchto nedostatkov Komisia navrhuje okrem iného rozšíriť rozsah pôsobnosti smernice a zaviesť v sieti TEN-T¹ a následne v celej cestnej sieti povinnosť digitalizácie určitých dopravných informácií týkajúcich sa bezpečnosti na cestách, premávky a multimodálneho cestovania . Zároveň by sa povinným stalo zavedenie určitých základných služieb IDS.
5. Návrh je súčasťou balíka legislatívnych iniciatív, ktoré majú prispieť k cieľom dekarbonizácie, digitalizácie a zvýšenia odolnosti dopravnej infraštruktúry.
6. Pokiaľ ide o digitalizáciu, táto je súčasťou Európskej dátovej stratégie z februára 2020², v ktorej sa oznámilo vytvorenie deviatich spoločných európskych dátových priestorov v strategických hospodárskych odvetviach a oblastiach verejného záujmu vrátane spoločného európskeho dátového priestoru pre mobilitu. Európska rada vo svojich záveroch z 22. októbra 2021³ vyzvala na rýchly pokrok vo vykonávaní potrebných opatrení na vytvorenie takýchto odvetvových dátových priestorov.

¹ Transeurópska dopravná sieť, pre ktorú boli stanovené usmernenia v nariadení (EÚ) č. 1315/2013. Revízia tohto nariadenia je hlavnou iniciatívou v rámci balíka opatrení v oblasti ekologickej a efektívnej mobility.

² COM(2020) 66 final.

³ EUCO 17/21.

7. Revízia smernice o IDS ako súčasti tohto spoločného európskeho dátového priestoru prispieva k poskytovaniu pokročilých asistenčných systémov pre vodičov, ako sú napr. nové systémy vo vozidlách v zmysle nariadenia (EÚ) 2019/2144 o všeobecnej bezpečnosti⁴. Návrh okrem toho dopĺňa návrh nového nariadenia o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá zo 14. júla 2021 (nariadenie AFIR)⁵, pokiaľ ide o údaje o nabíjaciach a čerpacích staniciach. Nariadenie AFIR umožní stanoviť podrobnejšie špecifikácie oproti špecifikáciám prijatým na základe tejto smernice, ktoré by sa zameriavali na technické aspekty.

II. PRESKÚMANIE OSTATNÝMI INŠTITÚCIAMI

8. Európsky parlament určil za gestorský výbor pre návrh Výbor pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) a za spravodajkyňu pani Rovanu Plumbovú (RO, S&D). Očakáva sa, že Európsky parlament prijme svoju pozíciu na plenárnom zasadnutí v októbri 2022.
9. Európsky hospodársky a sociálny výbor zaujal stanovisko k návrhu 23. marca 2022, zatiaľ čo Európsky výbor regiónov sa rozhodol stanovisko nezaujať.

III. STAV ROKOVANÍ V RADE

10. Pracovná skupina pre dopravu – intermodálne otázky a siete začala pracovať na návrhu 10. januára 2022 a pokračovala 17. a 24. januára, 2. a 16. februára, 7., 14. a 28. marca, 4., 11. a 28. apríla a 5. a 11. mája 2022. O posúdení vplyvu, ktoré vypracovala Komisia, rokovala pracovná skupina 17. januára 2022. Niekoľko delegácií vyjadrilo pochybnosti v súvislosti proporionalitou prístupu, ktorý navrhuje Komisia, ako aj niektorými súvisiacimi odhadmi nákladov. Delegácie, ktoré vzniesli výhrady parlamentného preskúmania (DK, PL, SK, SE), ich medzičasom stiahli. Viaceré delegácie trvajú na všeobecnej výhrade preskúmania.

⁴ Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1.

⁵ ST 10877/21 + ADD1.

11. Delegácie návrh vo všeobecnosti uvítali a vyslovili sa za to, aby sa zavádzanie aplikácií a služieb podľa smernice o IDS ďalej rozvíjalo a posilňovalo prostredníctvom lepšej spolupráce a koordinácie. Hlavné body diskusie sa týkali: novej povinnosti sprístupniť určité údaje v digitálnom strojovo čitateľnom formáte; rozhodovacieho procesu na určenie druhov údajov, ktorých poskytovanie má byť povinné, ako aj súvisiaceho geografického pokrytia a harmonogramu; opisu prvkov, ktoré sa majú zahrnúť do špecifikácií na úrovni Únie; poverenia Komisie prijímať dočasné opatrenia v núdzových situáciách; pravidiel ochrany osobných údajov a súkromia; zásad pre špecifikácie a zavádzanie IDS a dátumu transpozície smernice.
12. Predsedníctvo na základe rokovaní, objasnení zo strany Komisie a písomných pripomienok delegácií vypracovalo návrh kompromisného znenia s cieľom dosiahnuť všeobecné smerovanie na zasadnutí Rady pre dopravu, telekomunikácie a energetiku (doprava), ktoré sa uskutoční 2. júna 2022. Hlavné zmeny vykonané v znení v porovnaní s pôvodným návrhom Komisie sa týkajú týchto bodov:

Dostupnosť údajov a zavádzanie povinných služieb IDS (článok 1 ods. 2a, článok 6a, článok 7⁶; prílohy III a IV)

13. V kompromisnom znení sa prijíma zásada, že členské štáty musia zabezpečiť dostupnosť určitých druhov údajov v strojovo čitateľnom digitálnom formáte, ako aj zavádzanie určitých služieb IDS (článok 1 ods. 2a, článok 6a, prílohy III a IV).

⁶ Čísla článkov zodpovedajú číslam článkov smernice zmenenej ustanoveniami návrhu.

14. Delegácie však vzhľadom na možný veľký dosah na vnútroštátne zdroje dôrazne trvali na lepšej kontrole a väčšej účasti členských štátov na rozhodovacom procese, a to tak na účely stanovenia počiatočného rozsahu povinností, ako aj jeho neskoršieho vývoja. V dôsledku toho sa v kompromisnom znení predsedníctva v smernici stanovujú druhy údajov a služieb, na ktoré sa vzťahuje povinnosť dostupnosti a zavádzania. Zoznamy príslušných údajov a služieb sa môžu zmeniť prostredníctvom delegovaného aktu (článok 1 ods. 2a, článok 7, prílohy III a IV). V kompromisnom znení sa zároveň ustanovuje, že na vymedzenie geografického rozsahu pôsobnosti (siete, ktoré sa majú pokryť) a stanovenie harmonogramu vykonávania (článok 6a, odôvodnenie 12a) sa použijú vykonávacie akty. V kompromisnom znení sa tiež posilňuje rámec na delegovanie právomocí prenesených na Komisiu na účely prijímania takýchto delegovaných a vykonávacích aktov (článok 6a ods. 3 a článok 7). Zachováva sa tým ambícia zaviesť povinnú dostupnosť určitých druhov údajov a možnosť aktualizovať tento zoznam delegovaným aktom, a zároveň sa posilňuje zapojenie členských štátov v prípade aspektov súvisiacich s dosahovaním tejto ambície, t. j. v súvislosti s vymedzením geografického pokrytia a harmonogramu.
15. Okrem toho sa v kompromisnom znení objasňuje, že povinnosť sprístupniť určité údaje v strojovo čitateľnom digitálnom formáte sa vzťahuje len na údaje, pre ktoré už existujú zodpovedajúce základné informácie bez ohľadu na formát, v ktorom sa uvádzajú.
16. Pokiaľ ide o túto rozhodovaciu štruktúru, veľká väčšina delegácií považuje tento kompromis za dostatočne vyvážený. Niektoré delegácie však vyjadrili pochybnosti, pokiaľ ide o optimálne fórum na rozhodovanie o oblastiach a termínoch, pričom zdôraznili, že je dôležité neznížiť ambície v oblasti rozvoja služieb IDS.

17. Pokiaľ ide o dátové typy, v kompromisnom znení sa ich zoznam (príloha III) rozširuje o určité druhy údajov uvedené v nedávno prijatom delegovanom nariadení o špecifikáciách informačných služieb o doprave v reálnom čase⁷. Čo sa týka prezentácie dátových typov a služieb v prílohách III a IV, kompromisné znenie vychádza z návrhu Komisie, ale vzhľadom na hierarchiu noriem a tam, kde to nie je nevyhnutne potrebné, sa vyhýba priamemu odkazu na delegované akty, v ktorých možno nájsť viac podrobností.

Vymedzenie pojmov (článok 4)

18. Kompromisné znenie obsahuje menšie úpravy niektorých vymedzení pojmov (služba IDS, kooperatívne inteligentné dopravné systémy, prístupnosť údajov).

Pracovný program (článok 4a)

19. Vzhľadom na význam, ktorý sa pripisuje prijatiu a obsahu pracovného programu v návrhu (článok 17 ods. 5) a chronologickej postupnosti rôznych činností, sa tento nástroj viacročného plánovania v kompromisnom znení zaraďuje na začiatok pravidiel, ktorými sa riadi zavádzanie aplikácií a služieb IDS (nový článok 4a), pričom sa zdôrazňuje silné prepojenie medzi týmto nástrojom a rozvojom špecifikácií na úrovni Únie.

⁷ Ú. v. EÚ L 122, 25.4.2022, s. 1.

Uplatňovanie špecifikácií a spolupráca medzi členskými štátmi (článok 5)

20. Kompromisné znenie vo veľkej miere preberá ustanovenia návrhu, ktorých cieľom je posilniť spoluprácu členských štátov pri zavádzaní aplikácií a služieb IDS, a to aj pokiaľ ide o operačné aspekty (článok 5). Taktiež sa v ňom niektoré z týchto prvkov objasňujú.

Špecifikácie prostredníctvom delegovaného aktu (článok 6)

21. Kompromis zahŕňa aj zmeny, ktoré návrh prináša v súvislosti s obsahom špecifikácií (článok 6). Dodáva sa v ňom, že je potrebné stanoviť parametre na posudzovanie kvality údajov a že členské štáty môžu určiť jeden alebo viacero orgánov na posudzovanie dodržiavania požiadaviek (bod 6 a odôvodnenie 18). Takisto sa v ňom ustanovuje, že každý delegovaný akt sa musí vzťahovať na samostatnú prioritnú oblasť.

Predbežné opatrenia (článok 7a)

22. Splnomocnenie Komisie prijímať okamžité uplatniteľné vykonávacie akty v prípade núdzovej situácie, ako sa uvádza v návrhu (článok 7a a odôvodnenie 14), vyvolalo medzi delegáciami pochybnosti. V kompromisnom znení sa táto zásada zachováva a ďalej rozvíja a vymedzuje, pričom dôraz sa kladie na postup, podmienky, ktoré sa majú splniť, a komunikáciu medzi Komisiou a členskými štátmi. Výhrady niektorých delegácií k potrebe tohto splnomocnenia nebolo možné úplne odstrániť, pričom nebol spochybnený kompromis ako celok.

Ochrana osobných údajov (článok 10)

23. V kompromisnom znení sa článok o ochrane osobných údajov (článok 10) dopĺňa o ustanovenie týkajúce sa účelu spracúvania osobných údajov podľa smernice (článok 10 ods. 1). Okrem toho sa tento článok dopĺňa odkazom na posúdenie vplyvu, ktoré sa má vykonať pri príprave delegovaného aktu, ktorý by viedol k spracovaniu takýchto údajov (odsek 2) a odkazom na techniku pseudonymizácie (odsek 3; pozri aj odôvodnenie 15).

Podávanie správ (článok 17) a záverečné ustanovenia

24. V kompromisnom znení sa zachováva článok o podávaní správ členskými štátmi a Komisiou (článok 17). Lehota podania prvej správy členskými štátmi (článok 17 ods. 1) sa však posunula na 18 mesiacov po nadobudnutí účinnosti (v súlade s lehotou na transpozíciu), zmenila sa právomoc Komisie stanoviť ukazovatele výkonnosti, pričom táto právomoc teraz podlieha postupu preskúmania (článok 17 ods. 2), a zdôrazňuje sa cieľ zjednodušenia podávania správ (článok 17 ods. 3 a odôvodnenie 22a). Jedna delegácia by bola uprednostnila časové zosúladenie podávania správ členskými štátmi s pracovným programom každých päť rokov.

Príloha I

25. V prílohe I k návrhu sa popisujú prvky, na ktoré sa majú vzťahovať špecifikácie, pokiaľ ide o prioritné oblasti činnosti na úrovni Únie. Zmeny, ktoré kompromisné znenie prináša v tejto prílohe, sa obmedzujú na niekoľko objasnení.

Príloha II

26. Pokiaľ ide o prílohu II, v ktorej sa uvádzajú zásady uplatniteľné na špecifikácie a zavádzanie IDS, kompromisné znenie v zásade preberá zmeny, ktoré navrhla Komisia (týkajúce sa písmen f), h), j) a m)). Uvádzajú sa v ňom určité objasnenia týkajúce sa písmen h) – podpora rovnosti prístupu, j) – zabezpečovanie kvality určovania času a polohy a m) – zaistovanie transparentnosti a dôvery, pričom sa mení písmeno l) – rešpektovanie ucelenosti s cieľom pripomenúť medzi normami Únie, ktoré sa majú dodržiavať, zásadu technologickej neutrality (na ktorú sa odkazuje aj v zmenenom odôvodnení 8a), ako sa stanovuje v smernici (EÚ) 2018/1972, ktorou sa stanovuje európsky kódex elektronických komunikácií. V pracovnej skupine sa nedosiahla dohoda o otázke, či doplniť odkaz na zásadu technologickej neutrality. Kompromisné znenie sa snaží dosiahnuť rovnováhu na základe návrhu, ale výslovne zdôrazňuje význam tejto zásady – v zmysle európskeho kódexu elektronickej komunikácie – pri vypracúvaní špecifikácií.
27. Na zasadnutí Výboru stálych predstaviteľov 18. mája 2022 členské štáty potvrdili svoju podporu kompromisnému zneniu predsedníctva. Na žiadosť veľkého počtu delegácií, ktoré poukázali na administratívne ťažkosti súvisiace s transpozíciou ustanovení smernice na vnútroštátnej úrovni, sa lehota na transpozíciu predĺžila na 24 mesiacov (článok 2 návrhu, ktorým sa mení smernica o IDS). Výbor vzal na vedomie aj návrh na zmenu opisu zásady spätnej kompatibility (písm. f) prílohy II) s cieľom zdôrazniť potrebu odôvodniť jej uplatňovanie pri vypracúvaní špecifikácií TSI; dve delegácie s touto zmenou nesúhlasili. Kompromis uvedený v prílohe k tejto správe tieto úpravy zohľadňuje.

28. Niekoľko delegácií vyjadrilo obavy v súvislosti s rozhodnutiami, ktoré sa majú prijať v neskoršej fáze v súvislosti s geografickými oblasťami a dátumami sprístupnenia určitých údajov a služieb. Tieto pochybnosti sa týkajú potrebných investícií, proporcionality vzhľadom na hustotu dopravy na určitých úsekoch ciest, administratívnej koordinácie a spoľahlivosti určitých údajov.
29. Zástupca Komisie v tomto štádiu trvá na procedurálnej výhrade ku všetkým zmenám návrhu Komisie. Zástupca Komisie predovšetkým trval na pôvodnej štruktúre návrhu, v ktorom sa stanovujú dátumy a geografické oblasti poskytovania určitých druhov údajov a zavádzania určitých služieb, s tým, že zmeny v tomto ohľade by bolo možné vykonať prostredníctvom delegovaného aktu.

IV. ZÁVER

30. Rada sa vzhľadom na uvedené vyzýva, aby na základe kompromisného znenia uvedeného v prílohe k tejto správe dosiahla všeobecné smerovanie k návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2010/40/EÚ o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy.
-

Zmeny smernice o IDS

[...]

keďže:

- (1) V oznámení Komisie o *stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu*⁸ sa zavedenie inteligentných dopravných systémov (IDS) označuje za kľúčové opatrenie na dosiahnutie prepojenej a automatizovanej multimodálnej mobility, a preto prispieva k transformácii európskeho dopravného systému v záujme dosiahnutia cieľa efektívnej, bezpečnej, udržateľnej, inteligentnej a odolnej mobility. Dopĺňajú sa ním opatrenia oznámené v rámci hlavnej iniciatívy o ekologizácii nákladnej dopravy na podporu multimodálnej logistiky. V stratégii bola na rok 2022 oznámená aj revízia delegovaného nariadenia (EÚ) 2017/1926 o informačných službách o multimodálnom cestovaní s tým, že bude obsahovať povinnú prístupnosť dynamických súborov údajov, ako aj posúdenie potreby regulačných opatrení týkajúcich sa práv a povinností poskytovateľov multimodálnych digitálnych služieb spolu s iniciatívou týkajúcou sa predaja cestovných lístkov vrátane cestovných lístkov na vlak.
- (2) V stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu sa potvrdzuje cieľ znížiť do roku 2050 počet úmrtí v rámci všetkých druhov dopravy v Únii takmer na nulu. K bezpečnosti účastníkov cestnej premávky prispievajú viaceré opatrenia v rozsahu pôsobnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ⁹, ako sú systém eCall, informačné služby o doprave súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky a bezpečné a chránené parkoviská¹⁰.

⁸ COM(2020) 789 final.

⁹ 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).

¹⁰ Certifikované v súlade s delegovaným nariadením Komisie (EÚ) .../... zo 7. apríla 2022, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o stanovenie noriem upresňujúcich úroveň služieb a bezpečnosti bezpečných a chránených parkovacích plôch a postupov ich certifikácie (C(2022) 2055 (final)).

- (3) V Európskej zelenej dohode¹¹ sa zdôrazňuje rastúca úloha automatizovanej a prepojenej multimodálnej mobility spolu s inteligentnými systémami riadenia dopravy, ktoré sú umožnené digitalizáciou, a cieľ podpory nových služieb udržiateľnej dopravy a mobility, ktorými sa môže znížiť preťaženie dopravy a znečistenie, a to najmä v mestských oblastiach.
- (4) Rastúca potreba lepšieho využívania údajov pri vytváraní udržiateľnejších, efektívnejších a odolnejších dopravných reťazcov si vyžaduje lepšiu koordináciu rámca IDS s ďalšími iniciatívami zameranými na harmonizáciu a uľahčenie spoločného využívania údajov v odvetviach mobility, dopravy a logistiky s multimodálnou perspektívou¹².
- (5) Vzhľadom na potrebu digitalizácie cestnej dopravy s cieľom zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky a znížiť preťaženie dopravy by sa v transeurópskej dopravnej sieti mali ešte viac rozvíjať zavádzanie a využívanie inteligentných dopravných systémov a služieb na cestách.
- (6) V mnohých členských štátoch sa už v odvetví cestnej dopravy zaviedli národné aplikácie týchto systémov a služieb. Napriek zlepšeniam od prijatia smernice 2010/40/EÚ v roku 2010 sa však pri jej hodnotení¹³ zistili pretrvávajúce nedostatky, ktoré viedli k naďalej rozdrobenému a nekoordinovanému zavedeniu a nedostatočnej geografickej kontinuite služieb IDS v celej Únii a na jej vonkajších hraniciach.

¹¹ Oznámenie Komisie – Európska zelená dohoda, COM(2019) 640 final.

¹² Napr. spoločný európsky dátový priestor pre mobilitu a jeho zložky, nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056 z 15. júla 2020 o elektronických údajoch o nákladnej doprave (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 33) a práca, ktorú vykonáva Fórum pre digitálnu dopravu a logistiku (DTLF).

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

- (7) V súvislosti s vykonávaním delegovaných nariadení Komisie¹⁴, ktorými sa dopĺňa smernica 2010/40/EÚ, členské štáty zriadili národné prístupové body¹⁵. Národnými prístupovými bodmi sa organizuje prístup k údajom súvisiacim s dopravou a ich opätovné využívanie s cieľom pomôcť podporiť poskytovanie celoeurópskych interoperabilných cestovných a dopravných služieb IDS koncovým používateľom. Tieto národné prístupové body sú dôležitou zložkou spoločného európskeho dátového priestoru pre mobilitu v rámci Európskej dátovej stratégie¹⁶ a mali by sa využívať, najmä pokiaľ ide o prístupnosť údajov.
- (8) Na zabezpečenie koordinovaného a účinného zavádzania IDS v rámci celej Únie by sa okrem už prijatých špecifikácií mali zaviesť špecifikácie vrátane prípadných noriem, ktorými sa stanovia ďalšie podrobné ustanovenia a postupy. Pred prijatím akýchkoľvek ďalších alebo revidovaných špecifikácií by Komisia mala posúdiť ich súlad s niektorými vymedzenými zásadami stanovenými v prílohe II. Prioritu by mali mať v prvom rade štyri hlavné oblasti rozvoja a zavádzania IDS. Počas ďalšieho vykonávania IDS by sa z hľadiska technického pokroku a vynaložených finančných nákladov mala zohľadňovať existujúca infraštruktúra IDS, ktorú zaviedli jednotlivé členské štáty.

¹⁴ Delegované nariadenie Komisie (EÚ) č. 885/2013 z 15. mája 2013, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ o inteligentných dopravných systémoch, pokiaľ ide o poskytovanie informačných služieb pre bezpečné a chránené parkovacie miesta pre nákladné a úžitkové vozidlá (Ú. v. EÚ L 247, 18.9.2013, s. 1), delegované nariadenie Komisie (EÚ) č. 886/2013 z 15. mája 2013, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ, pokiaľ ide o údaje a postupy, ak je to možné, na poskytovanie bezplatných minimálnych univerzálnych dopravných informácií týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky užívateľom (Ú. v. EÚ L 247, 18.9.2013, s. 6), delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2015/962 z 18. decembra 2014, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ, pokiaľ ide o poskytovanie informačných služieb o doprave v reálnom čase v celej EÚ (Ú. v. EÚ L 157, 23.6.2015, s. 21) a delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1926 z 31. mája 2017, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ, pokiaľ ide o poskytovanie informačných služieb o multimodálnom cestovaní v celej EÚ (Ú. v. EÚ L 272, 21.10.2017, s. 1).

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) Malo by sa zabezpečiť, najmä v prípade C-ITS, aby sa požiadavky na systémy IDS nestanovovali v prospech využívania konkrétneho typu technológie a ani aby ho nezvýhodňovali v súlade so zásadou technologickej neutrality ustanovenou v smernici (EÚ) 2018/1972¹⁷. Ak je možné použiť doplnkové a spoľahlivé technológie C-ITS testované v reálnych podmienkach, mali by sa umožniť koexistujúce aplikácie.
- (9) Pri špecifikáciách by sa mali zohľadňovať už získané skúsenosti a výsledky v oblasti IDS, kooperatívnych inteligentných dopravných systémov (C-ITS) a kooperatívnej, prepojenej a automatizovanej mobility (CCAM), a to v rámci platforiem C-ITS¹⁸ a CCAM¹⁹, Európskeho fóra pre multimodálnu mobilitu cestujúcich²⁰ a Európskej platformy na realizáciu systému eCall²¹, a malo by sa na nich stavať.
- (10) Špecifikáciami by sa mali podporovať inovácie. Zvýšená dostupnosť údajov by mala viesť napríklad k rozvoju nových služieb IDS a inovácie by mali naopak určiť potrebu budúcich špecifikácií. Nové technológie, najmä v prípade C-ITS, sa musia pred zavedením odskúšať v skutočných podmienkach cestnej premávky ako spoľahlivá služba. Európske partnerstvo pre kooperatívnu, prepojenú a automatizovanú mobilitu v rámci programu Horizont Európa by malo podporovať rozvoj a testovanie ďalšej vlny služieb C-ITS, čo by pomohlo začleneniu vysokoautomatizovaných vozidiel do nových služieb multimodálnej mobility.

¹⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1972 z 11. decembra 2018, ktorou sa stanovuje európsky kódex elektronických komunikácií (Ú. v. EÚ L 321, 17.12.2018, s. 36).

¹⁸ Kód E03188 v Registri expertných skupín Komisie a podobných subjektov.

¹⁹ Kód E03657 v Registri expertných skupín Komisie a podobných subjektov.

²⁰ Kód E03826 v Registri expertných skupín Komisie a podobných subjektov.

²¹ Kód E02481 v Registri expertných skupín Komisie a podobných subjektov.

- (11) Systém C-ITS využíva technológie, vďaka ktorým môžu cestné vozidlá komunikovať medzi sebou a s cestnou infraštruktúrou vrátane dopravnej signalizácie. Služby C-ITS sú kategóriou služieb IDS, založených na otvorenej architektúre, ktorá umožňuje komunikáciu medzi stanicami C-ITS spôsobom „všetci všetkým“ (many-to-many) alebo na základe partnerskej komunikácie (peer-to-peer). Znamená to, že všetky stanice C-ITS by si mali navzájom bezpečne vymieňať správy a nemali by sa obmedzovať na výmenu správ s vopred určenými stanicami. Väčšina služieb si vyžaduje zabezpečenie autenticity a integrity správ C-ITS, ktoré obsahujú informácie, ako sú poloha, rýchlosť a smer. Mal by sa preto vytvoriť jeden spoločný európsky model dôvery C-ITS na vytvorenie vzťahu dôvery medzi všetkými stanicami C-ITS, a to bez ohľadu na použité komunikačné technológie. Tento model dôvery by sa mal realizovať prijatím politiky týkajúcej sa využívania infraštruktúry verejných kľúčov. Najvyššou úrovňou tejto infraštruktúry verejných kľúčov by mal byť európsky zoznam dôveryhodných certifikátov, ktorý by obsahoval údaje všetkých dôveryhodných koreňových certifikačných autorít v Európe. Na zabezpečenie hladkého fungovania tohto modelu dôvery C-ITS by sa určité úlohy mali vykonávať na ústrednej úrovni. Komisia by mala zabezpečiť, aby sa tieto základné úlohy vykonávali, najmä pokiaľ ide o úlohy i) authority pre certifikačnú politiku C-ITS pri riadení certifikačnej politiky a povoľovania infraštruktúry verejných kľúčov, ii) správcu dôveryhodného zoznamu pri tvorbe a aktualizácii európskeho zoznamu dôveryhodných certifikátov (ECTL) a v prípade pravidelnej činnosti pri podávaní správ autorite pre certifikačnú politiku C-ITS v súvislosti s celkovou bezpečnou prevádzkou modelu dôveryhodnosti C-ITS a iii) kontaktného miesta pre C-ITS pri vybavovaní všetkej komunikácie so správcami koreňových certifikačných autorít a uverejňovaní certifikátu verejného kľúča správcu dôveryhodného zoznamu a ECTL. Komisia v súčasnosti takisto zabezpečuje úlohu európskej koreňovej certifikačnej authority, ktorú si v náležitom prípade môže zachovať, napríklad na podporu plánov migrácie v prípade, že dôjde k ohrozeniu ďalšej koreňovej certifikačnej authority.

- (12) Väčšina opatrení v rámci smernice 2010/40/EÚ, s výnimkou systému eCall, bola zameraná na prijatie špecifikácií na účely zabezpečenia interoperability a prístupnosti údajov, ktoré sú už dostupné v digitálnom strojovo čitateľnom formáte, a na zavádzanie služieb IDS, ale príslušným zainteresovaným stranám nenariaďovala žiadne povinnosti, pokiaľ ide o sprístupnenie týchto údajov v uvedenom formáte či zavádzanie konkrétnych služieb. Viaceré služby IDS sa už vo veľkej miere využívajú: napríklad zisťovanie nehôd, ktoré umožňuje fungovanie informačných služieb o doprave súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky, alebo údaje v iných prioritných oblastiach určených v tejto smernici, napríklad dopravné predpisy, ktoré podporujú dôležité služby, napríklad rýchlostné obmedzenia na podporu vozidiel vybavených inteligentným prispôsobovaním rýchlosti podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144²². Povinné poskytovanie určitých služieb IDS a určitých údajov v strojovo čitateľnom formáte sa považuje za potrebné na zabezpečenie tak nepretržitej dostupnosti takýchto údajov, ako aj nepretržitého poskytovania takýchto služieb v celej Únii. Znamená to, že základné informácie, ktoré sa majú premietnuť do strojovo čitateľných údajov, už existujú bez ohľadu na formát alebo médium, v ktorom sú prezentované. Dátové typy a služby, ktorých poskytovanie by malo byť povinné podľa tejto smernice, by sa mali identifikovať na základe špecifikácií prijatých Komisiou prostredníctvom delegovaných aktov, ktorými sa dopĺňa smernica 2010/40/EÚ, najmä delegovaných nariadení Komisie (EÚ) 2022/670²³, (EÚ) č. 885/2013, (EÚ) č. 886/2013 a (EÚ) 2017/1926, a mali by zohľadňovať dátové typy a služby, ktoré sú v nich stanovené.
- (12a) V záujme kontinuity bude potrebné, aby dátové typy a služby, ktorých poskytovanie by malo byť povinné podľa tejto smernice, boli dostupné v rámci konkrétneho geografického rozsahu.

²² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia Komisie (ES) č. 631/2009, (EÚ) č. 406/2010, (EÚ) č. 672/2010, (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 1005/2010, (EÚ) č. 1008/2010, (EÚ) č. 1009/2010, (EÚ) č. 19/2011, (EÚ) č. 109/2011, (EÚ) č. 458/2011, (EÚ) č. 65/2012, (EÚ) č. 130/2012, (EÚ) č. 347/2012, (EÚ) č. 351/2012, (EÚ) č. 1230/2012 a (EÚ) 2015/166 (Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1).

²³ Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2022/670 z 2. februára 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 (Ú. v. EÚ L 122, 25.4.2022, s. 1).

Tento rozsah by sa mal určovať postupne a primerane na základe skúseností a výsledkov, ktoré sa získali už skôr a ktoré sa získali počas rozširovania.

- (13) V štúdiu z roku 2020 s názvom *Mapping accessible transport for persons with reduced mobility* (Mapovanie dostupnej dopravy pre osoby so zníženou pohyblivosťou)²⁴ sa poukazuje na to, že nedostatok primeraných údajov týkajúcich sa prvkov prístupnosti bráni v súčasnosti spoľahlivému plánovaniu ciest pri použití aspektov prístupnosti ako vyhľadávacích premenných. Na ďalšie zlepšenie prístupnosti dopravného systému a uľahčenie cestovania ľuďom so zdravotným postihnutím a ľuďom so zníženou pohyblivosťou sa pri multimodálnych digitálnych službách mobility vyžaduje dostupnosť údajov o prístupových uzloch a prvkoch ich prístupnosti.
- (14) Zvýšená integrácia IDS a pokročilých asistenčných systémov pre vodiča alebo systémov vozidiel a infraštruktúry vo všeobecnosti znamená, že takéto systémy sa budú čoraz viac spoliehať na informácie, ktoré si navzájom poskytnú. Týka sa to najmä systému C-ITS. Takáto závislosť sa zvýši s vyššími úrovňami automatizácie. Očakáva sa, že v rámci týchto vyšších úrovní automatizácie sa využije komunikácia medzi vozidlami a infraštruktúrou na organizovanie účelného pohybu a hladkého priebehu dopravných tokov, čo takisto prispeje k udržateľnejšej doprave. Ohrozenie integrity služieb IDS by teda mohlo mať vážny vplyv na bezpečnosť cestnej premávky, napríklad ak by zámerne nepravdivé informácie o nebezpečenstve viedli vozidlá k manévrom, ktoré by ohrozili účastníkov cestnej premávky a ktoré by mohli mať dominový efekt na dopravný systém Únie. V záujme zabezpečenia jednotných podmienok vykonávania tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci v situáciách, keď je ohrozená integrita služieb IDS a je naliehavo potrebný zásah na úrovni Únie s cieľom zaistiť bezpečné a riadne fungovanie dopravného systému Únie alebo bezpečnosť cestnej premávky, aby mohla prijímať protiopatrenia na riešenie príčin a dôsledkov tejto situácie. Tieto opatrenia by sa mali prijímať tak rýchlo, ako je to možné, a mali by byť uplatniteľné okamžite. Pri príprave takýchto protiopatrení by však Komisia mala vynaložiť maximálne úsilie na konzultácie s odborníkmi z členských štátov. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011²⁵. Vzhľadom na potrebu zabezpečiť kontinuitu

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

²⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

dopravy je vhodné uplatniť predĺženie platnosti takéhoto opatrenia na viac ako šesť mesiacov, a to využitím možnosti uvedenej v článku 8 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Takéto protiopatrenia by sa mali skončiť hneď po realizácii alternatívneho riešenia alebo vyriešení núdzovej situácie.

- (15) Každé spracúvanie osobných údajov podľa tejto smernice, napríklad spracúvanie lokalizačných údajov, ak umožňujú priamo alebo nepriamo identifikovať osobu, by sa malo vykonávať v súlade s právom Únie o ochrane osobných údajov a súkromia, ako je ustanovené najmä v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679²⁶ a v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2002/58/ES²⁷. V súlade s článkom 6 nariadenia (EÚ) 2016/679 by sa v tejto smernici mal stanoviť účel, na ktorý sa osobné údaje môžu spracúvať podľa tejto smernice. Ak budú špecifikácie, ktoré sa majú vypracovať podľa tejto smernice, zahŕňať spracúvanie osobných údajov, mali by sa v nich stanoviť náležité a vhodné záruky ochrany osobných údajov v súlade s požiadavkami nariadenia (EÚ) 2016/679 a smernice 2002/58/ES, a to aj pokiaľ ide o maximálny čas uchovávania údajov, anonymizáciu alebo pseudonymizáciu údajov. Bez toho, aby boli dotknuté akékoľvek osobitné požiadavky stanovené v práve Únie týkajúce sa používania anonymných alebo pseudonymizovaných údajov, by sa vždy, keď je možné rovnakým spôsobom dosiahnuť sledované účely, mala podporovať najmä anonymizácia alebo pseudonymizácia ako techniky na zlepšenie súkromia jednotlivcov v súlade so zásadou špecificky navrhutej ochrany údajov. Okrem toho by sa v týchto špecifikáciách alebo prípadne vo vnútroštátnom práve mali stanoviť záruky najmä proti zneužitiu, vrátane nezákonného prístupu, zmeny alebo straty, a to v súlade s požiadavkami nariadenia (EÚ) 2016/679 a smernice 2002/58/ES.
- (17) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/95/ES o všeobecnej bezpečnosti výrobkov²⁸ sa vzťahuje na výrobky, pre ktoré sa v odvetvových právnych predpisoch nestanovujú konkrétnejšie ustanovenia s rovnakým cieľom bezpečnosti, ako aj na prípady, keď bezpečnostné

²⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).

²⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/58/ES z 12. júla 2002, týkajúca sa spracovávania osobných údajov a ochrany súkromia v sektore elektronických komunikácií (smernica o súkromí a elektronických komunikáciách) (Ú. v. ES L 201, 31.7.2002, s. 37).

²⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/95/ES z 3. decembra 2001 o všeobecnej bezpečnosti výrobkov (Ú. v. ES L 11, 15.1.2002, s. 4).

požiadavky uložené odvetvovými právnymi predpismi nezahŕňajú aspekty a riziká alebo kategóriu rizík, na ktoré sa uvedená smernica vzťahuje (tzv. záchranná sieť).

- (18) Ak je potrebné vykonať posúdenie zhody, špecifikácie by mali zahŕňať podrobné ustanovenia zakladajúce postup, ktorým sa riadi posúdenie zhody alebo vhodnosti na použitie komponentov. Pokiaľ ide o určité služby IDS, a najmä pokiaľ ide o služby C-ITS, na zaistenie bezpečnosti a správneho fungovania systém sú nevyhnutné nepretržité dodržiavanie určitých požiadaviek a interoperabilita. V špecifikáciách, v ktorých sa stanovujú požiadavky na výrobky, by sa preto v prípade potreby mali stanoviť aj postupy súvisiace s dohľadom nad trhom vrátane ochrannej doložky. Tieto ustanovenia by mali vychádzať z rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady č. 768/2008/ES²⁹, najmä pokiaľ ide o moduly pre rôzne fázy postupov posudzovania zhody a dohľadu nad trhom. Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858³⁰ sa stanovuje rámec pre typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich častí alebo príslušného vybavenia a dohľad nad trhom s nimi a nariadeniami Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 167/2013³¹ a (EÚ) č. 168/2013³² sa stanovujú pravidlá typového schvaľovania dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek a poľnohospodárskych alebo lesných vozidiel a ich častí alebo súvisiacich zariadení. Stanovenie posudzovania zhody zariadení a aplikácií, na ktoré sa vzťahujú tieto legislatívne akty, by bolo preto duplicitné. Tieto legislatívne akty o schvaľovaní vozidiel sa však vzťahujú na zariadenia súvisiace s IDS inštalované vo vozidlách, nie na zariadenia a softvér IDS vonkajšej cestnej infraštruktúry, ktoré by mali patriť do rozsahu pôsobnosti tejto smernice. V druhom prípade by sa špecifikáciami mohli stanovovať postupy posudzovania zhody a dohľadu nad trhom. Takéto postupy by sa mali obmedziť na to, čo je potrebné v každom jednotlivom prípade, a v relevantných prípadoch

²⁹ Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 768/2008/ES z 9. júla 2008 o spoločnom rámci na uvádzanie výrobkov na trh a o zrušení rozhodnutia 93/465/EHS (Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 82).

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

³¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 167/2013 z 5. februára 2013 o schvaľovaní poľnohospodárskych a lesných vozidiel a o dohľade nad trhom s týmito vozidlami (Ú. v. EÚ L 60, 2.3.2013, s. 1).

³² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 z 15. januára 2013 o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek (Ú. v. EÚ L 60, 2.3.2013, s. 52).

by ich cieľom mal byť systematicky prístup, pokiaľ ide o pravidlá menovania orgánov posudzovania zhody a uplatniteľné postupy, a to najmä s ohľadom na cezhraničné žiadosti a služby.

- (19) Ak sú súčasťou zavádzania a používania zariadení a softvéru IDS aj systémy umelej inteligencie, mali by sa zohľadniť príslušné ustanovenia pripravovaného aktu o umelej inteligencii³³.
- (20) V prípade aplikácií a služieb IDS, pri ktorých sa vyžadujú presné a spoľahlivé služby určovania času a polohy, by sa mala využívať satelitná infraštruktúra alebo technológie poskytujúce rovnakú úroveň presnosti. Synergie medzi sektorom dopravy a vesmírnym sektorom Únie by sa mali využívať na podporu širšieho využívania nových technológií, ktoré reagujú na potrebu presných a spoľahlivých služieb určovania času a polohy. Vesmírny program Únie zriadený podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/696³⁴ poskytuje vysokokvalitné, aktuálne a bezpečné údaje, informácie a služby súvisiace s vesmírom, a to prostredníctvom systému Galileo, Európskej prekryvnej služby geostacionárnej navigácie (EGNOS) a systémov programu Copernicus.
- (21) Poskytovanie zabezpečených a spoľahlivých služieb určovania času a polohy je základným prvkom účinnej prevádzky aplikácií a služieb IDS. Preto je vhodné zabezpečiť ich kompatibilitu s mechanizmom autentifikácie, ktorý poskytuje program systému Galileo, s cieľom zmierniť výskyt falošných signálov ohrozujúcich globálne navigačné satelitné systémy (ďalej len „GNSS“).

³³ Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú harmonizované pravidlá v oblasti umelej inteligencie (akt o umelej inteligencii) a menia niektoré legislatívne akty Únie (COM(2021) 206 final).

³⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/696 z 28. apríla 2021, ktorým sa zriaďuje Vesmírny program Únie a Agentúra Európskej únie pre vesmírny program (Ú. v. EÚ L 170, 12.5.2021, s. 69).

- (22) Pri vypracúvaní pracovných programov prijatých Komisiou podľa smernice 2010/40/EÚ by sa mali viesť konzultácie s členskými štátmi a ďalšími relevantnými zainteresovanými stranami vrátane iných expertných skupín a výborov Komisie, ktoré sa zaoberajú digitálnymi aspektmi dopravy.
- (22a) Pravidlá podávania správ by sa mali zjednodušiť a mali by lepšie umožniť porovnávaciu analýzu. Každý členský štát by preto mal každé tri roky predložiť správu o vykonávaní smernice a všetkých delegovaných a vykonávacích aktov, ktorá by nahradila rôzne existujúce povinnosti podávania správ, a mal by sa stanoviť spoločný vzor zahŕňajúci určité kľúčové ukazovatele výkonnosti. Komisia by na základe skúseností s používaním dobrovoľných kľúčových ukazovateľov výkonnosti v správach mala mať možnosť vybrať niektoré z týchto ukazovateľov, ktoré sa zahrnú do harmonizovaného vzoru.
- (23) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, pokiaľ ide o prijímanie a aktualizáciu pracovných programov, stanovenie geografického pokrytia a príslušných lehôt na zavedenie povinných dátových typov a služieb IDS zo strany členských štátov a prijatie vzoru správ, ktoré majú členské štáty predkladať. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011³⁵.
- (24) V záujme dosiahnutia cieľov tejto smernice by sa Komisii na obdobie piatich rokov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice mala zveriť právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, aby mohla zmeniť zoznam dátových typov, pre ktoré majú členské štáty zabezpečiť dostupnosť údajov, a zoznam služieb IDS, ktorých zavedenie majú členské štáty zabezpečiť. Toto obdobie by sa malo automaticky predlžovať na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú proti takémuto predĺženiu námietku. Je mimoriadne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila náležité konzultácie, a to aj na úrovni expertov a so zainteresovanými stranami, a aby sa tieto konzultácie viedli v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej

³⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016³⁶. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom členských štátov a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematický prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

- (25) V záujme zaručenia koordinovaného prístupu by Komisia mala zabezpečiť súlad medzi činnosťami výboru zriadeného touto smernicou a výborov zriadených nariadeniami Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014³⁷, (EÚ) 2019/1239³⁸, (EÚ) 2020/1056³⁹ a (EÚ) 2018/858 a smernicami Európskeho parlamentu a Rady 2007/2/ES⁴⁰ a (EÚ) 2019/520⁴¹.
- (26) Keďže cieľ tejto smernice, a to zabezpečiť koordinované a koherentné zavedenie interoperabilných inteligentných dopravných systémov v celej Únii, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov a/alebo súkromného sektora, ale z dôvodu jeho rozsahu a dôsledkov ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity ustanovenou v článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality, ako je ustanovená v uvedenom článku, táto smernica nepresahuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (27) V súlade so spoločným politickým vyhlásením členských štátov a Komisie z 28. septembra 2011 o vysvetľujúcich dokumentoch⁴² sa členské štáty zaviazali, že v odôvodnených prípadoch k svojim oznámeniam o transpozičných opatreniach pripoja jeden alebo viacero dokumentov vysvetľujúcich vzťah medzi prvkami smernice a zodpovedajúcimi časťami

³⁶ Medziinštitucionálna dohoda medzi Európskym parlamentom, Radou Európskej únie a Európskou komisiou o lepšej tvorbe práva (Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1).

³⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1).

³⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1239 z 20. júna 2019, ktorým sa zriaďuje európske prostredie jednotnej námornej platformy a ktorým sa zrušuje smernica 2010/65/EÚ (Ú. v. EÚ L 198, 25.7.2019, s. 64).

³⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056 z 15. júla 2020 o elektronických údajoch o nákladnej doprave (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 33).

⁴⁰ 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).

⁴¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/520 z 19. marca 2019 o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov a uľahčení cezhraničnej výmeny informácií o neuhrazenom cestnom mýte v Únii (Ú. v. EÚ L 91, 29.3.2019, s. 45).

⁴² Ú. v. EÚ C 369, 17.12.2011, s. 14.

vnútroštátnych transpozičných nástrojov. V súvislosti s touto smernicou sa zákonodarca domnieva, že zasielanie takýchto dokumentov je odôvodnené.

- (28) V súlade s článkom 42 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725⁴³ sa uskutočnili konzultácie s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov, ktorý 2. marca 2022 vydal stanovisko,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Zmeny smernice 2010/40/EÚ

Smernica 2010/40/EÚ sa mení takto:

- 1) v článku 1 sa vkladá tento odsek 2a:

„2a. Touto smernicou sa ustanovuje dostupnosť údajov a zavedenie služieb IDS v rámci prioritných oblastí uvedených v článku 2, ako je uvedené v prílohách III a IV.“;

- 2) v článku 2 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Na účely tejto smernice sú pre vývoj a používanie špecifikácií a noriem prioritnými tieto oblasti:

a) I. Informačné služby IDS a služby mobility IDS;

b) II. Cestovné služby IDS, dopravné služby IDS a služby IDS v oblasti riadenia dopravy;

c) III. Služby IDS v oblasti bezpečnosti a ochrany cestnej premávky;

d) IV. Služby IDS pre kooperatívnu, prepojenú a automatizovanú mobilitu.“;

⁴³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725 z 23. októbra 2018 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov inštitúciami, orgánmi, úradmi a agentúrami Únie a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 45/2001 a rozhodnutie č. 1247/2002/ES (Ú. v. EÚ L 295, 21.11.2018, s. 39).

3) článok 4 sa mení takto:

-a) bod 4 sa nahrádza takto:

„4. „služba IDS“ je poskytovanie aplikácie IDS prostredníctvom správne stanoveného organizačného a prevádzkového rámca s cieľom prispievať k bezpečnosti užívateľov, efektívnosti, udržateľnej mobilite, pohodliu a/alebo uľahčovať alebo podporovať dopravné a cestovné operácie;“

a) bod 18 sa nahrádza takto:

„18. „norma“ je norma, ako sa vymedzuje v článku 2 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1025/2012*;

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1025/2012 z 25. októbra 2012 o európskej normalizácii, ktorým sa menia a dopĺňajú smernice Rady 89/686/EHS a 93/15/EHS a smernice Európskeho parlamentu a Rady 94/9/ES, 94/25/ES, 95/16/ES, 97/23/ES, 98/34/ES, 2004/22/ES, 2007/23/ES, 2009/23/ES a 2009/105/ES a ktorým sa zrušuje rozhodnutie Rady 87/95/EHS a rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1673/2006/ES (Ú. v. EÚ L 316, 14.11.2012, s. 12).“;

b) dopĺňajú sa tieto body 19 až 24:

„19. „kooperatívne inteligentné dopravné systémy“ alebo „C-ITS“ sú inteligentné dopravné systémy, ktoré používateľom IDS umožňujú interakciu a koordináciu prostredníctvom výmeny zabezpečených a dôveryhodných správ bez akýchkoľvek predchádzajúcich vedomostí o sebe;

20) „služba C-ITS“ je služba IDS poskytovaná prostredníctvom C-ITS;

21. „dostupnosť údajov“ je existencia údajov v digitálnom strojovo čitateľnom formáte;

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

23. „prístupnosť údajov“ je možnosť vyžiadať si a získať údaje v digitálnom strojovo čitateľnom formáte;

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

3a) vkladá sa tento článok:

„Článok 4a

Pracovný program⁴⁴

1. Komisia po konzultácii s príslušnými zainteresovanými stranami a prostredníctvom vykonávacieho aktu prijme do [dátum nadobudnutia účinnosti + 12 mesiacov] pracovný program. Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 15 ods. 4. Pracovný program obsahuje aspoň jeden z týchto prvkov:

a) ciele a dátumy jeho vykonávania každý rok, pričom sa uvedie, pre ktoré pracovné položky by sa mali vypracovať špecifikácie v súlade s článkom 6;

b) dátové typy a služby IDS, v súvislosti s ktorými môže Komisia prijať delegované akty podľa článku 7 ods. 1 a 2.

⁴⁴ Znenie sa čiastočne presunulo z článku 17 ods. 5 návrhu.

2. Pred každým nasledujúcim päťročným predĺžením právomoci prijímať delegované akty v súlade s článkom 12 ods. 2 vydáva Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov nový pracovný program, ktorý obsahuje minimálne prvky uvedené v odseku 1 písm. a) a b). Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 15 ods. 4. “;

4) článok 5 sa nahrádza takto:

„Článok 5

Uplatňovanie špecifikácií na zavádzanie IDS

1. Členské štáty prijímú opatrenia potrebné na to, aby sa špecifikácie prijaté Komisiou v súlade s článkom 6 uplatňovali na aplikácie a služby IDS po ich zavedení v súlade so zásadami v prílohe II. Tým nie je dotknuté právo žiadneho z členských štátov rozhodovať o zavedení takýchto aplikácií a služieb na svojom území. Týmto právom nie je dotknutý článok 6a.

2. V relevantných prípadoch členské štáty spolupracujú v prioritných oblastiach, pokiaľ sa vzhľadom na ne neprijali žiadne špecifikácie.

3. Členské štáty tiež spolupracujú napríklad prostredníctvom koordinačných projektov s podporou EÚ a v prípade potreby spolupracujú s príslušnými zainteresovanými stranami na operačných aspektoch vykonávania špecifikácií prijatých Komisiou, ako sú normy a harmonizované profily EÚ, spoločné definície, spoločné metaúdaje, spoločné požiadavky na kvalitu a aspekty týkajúce sa interoperability architektúr národných prístupových bodov, spoločné podmienky výmeny údajov, ako aj spoločná odborná príprava a osvetové činnosti. Pokiaľ ide o požiadavky na poskytovateľov údajov, používateľov údajov a poskytovateľov služieb IDS stanovené v špecifikáciách, členské štáty v relevantných prípadoch spolupracujú aj na postupoch posudzovania dodržiavania týchto požiadaviek a na vývoji mechanizmov presadzovania ich dodržiavania.“;

5) článok 6 sa mení takto:

a) odsek 5 sa nahrádza takto:

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

b) odsek 6 sa nahrádza takto:

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

Špecifikácie obsahujú pravidlá na stanovenie parametrov týkajúcich sa kvality a vhodnosti na použitie. V relevantných prípadoch, a najmä ak je to opodstatnené v záujme bezpečnosti a interoperability, špecifikácie zahŕňajú pravidlá posudzovania zhody a dohľadu nad trhom vrátane ochranej doložky v súlade s rozhodnutím č. 768/2008/ES.

Členské štáty môžu určiť jeden alebo viacero orgánov, ktoré budú zodpovedné za posudzovanie zhody s požiadavkami stanovenými v špecifikáciách, s výhradou akýchkoľvek osobitných pravidiel posudzovania, ktoré v nich môžu byť stanovené.

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

c) vkladá sa tento odsek 8:

„8. Komisia prijme špecifikácie uvedené v tomto článku prostredníctvom delegovaných aktov v súlade s článkom 12. Samostatný delegovaný akt sa nevzťahuje na viac ako jednu prioritnú oblasť a prijíma sa pre každé z prioritných opatrení.⁴⁵

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

6) vkladá sa tento článok 6a:

„Článok 6a

Dostupnosť údajov a zavádzanie služieb IDS

1. Členské štáty zabezpečia, aby pre každý dátový typ uvedený v prílohe III boli v prípade, že základné informácie už existujú, čo najskôr k dispozícii takéto údaje pre geografické pokrytie súvisiace s takýmto dátovým typom, najneskôr však v príslušný deň stanovený vo vykonávacích aktoch uvedených v odseku 3.

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

2. Členské štáty zabezpečia, aby sa služby IDS uvedené v prílohe IV zaviedli na účely geografického pokrytia, najneskôr však do príslušného dátumu stanoveného vo vykonávacích aktoch uvedených v odseku 3.

⁴⁵ Poznámka: Tento odsek 8 čiastočne obsahuje podstatu článku 7 ods. 1 a 2 súčasnej smernice.

3. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijatých v súlade s článkom 15 ods. 4 vymedzí:

a) geografické pokrytie vo vzťahu k dátovým typom uvedeným v prílohe III a termíny vykonávania;

geografické pokrytie vo vzťahu k službám IDS uvedeným v prílohe IV a termíny vykonávania.

Komisia pri prijímaní takýchto vykonávacích aktov zohľadní riziko zasahovania do osobných údajov, ako aj náklady a ľudské zdroje potrebné na sprístupnenie príslušných údajov a na zavedenie príslušných služieb s dostatočnou úrovňou kvality, aby sa zabezpečilo, že tieto náklady a zdroje, najmä tie, ktoré vzniknú subjektom verejného sektora, sa obmedzia na minimum. Komisia zváži aj náklady a administratívne zaťaženie súkromných prevádzkovateľov, od ktorých sa môže vyžadovať poskytovanie údajov a služieb. Ak bolo doplnenie dátových typov alebo služieb do príloh III a IV predmetom analýzy nákladov a prínosov a posúdenia vplyvu v súlade s článkom 7 ods. 1 alebo 2, Komisia môže pri svojich úvahách použiť aj výsledky tejto analýzy a posúdenia vplyvu.“;

7) článok 7 sa nahrádza takto:

„Článok 7

Zmeny príloh III a IV

„1.⁴⁶ Na základe analýzy nákladov a prínosov a posúdenia vplyvu vrátane príslušných konzultácií je Komisia splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 12 s ohľadom na vývoj na trhu a technologický vývoj v celej Únii s cieľom zmeniť zoznam dátových typov v prílohe III, a to tak, že:

- a) doplní alebo zmení dátové typy, ktoré sú neoddeliteľne spojené s prioritnými oblasťami stanovenými v prílohe I a ktoré sú uvedené v špecifikáciách stanovených podľa článku 6 ods. 8, ak dostupnosť takýchto dátových typov prináša podľa analýzy nákladov a prínosov a posúdenia vplyvu významné a jasne odôvodnené prínosy a zlepšenia z hľadiska udržateľnosti dopravy, bezpečnosti a ochrany dopravy alebo efektívnosti a riadenia dopravy, alebo
- b) ak je to jasne odôvodnené, vymaže dátové typy uvedené v prílohe III.

Každý delegovaný akt musí byť v súlade s dátovými typmi stanovenými v najnovšom pracovnom programe prijatom v súlade s článkom 4a, pričom sa nesmie vzťahovať na viac ako jednu prioritnú oblasť.

⁴⁶ Poznámka: súčasný odsek 1 je začlenený do článku 6, nového odseku 8.

2. Na základe analýzy nákladov a prínosov a posúdenia vplyvu vrátane príslušných konzultácií je Komisia splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 12 s ohľadom na vývoj na trhu a technologický vývoj v celej Únii s cieľom zmeniť zoznam služieb IDS v prílohe IV, a to tak, že:

a) doplní alebo zmení služby, na ktoré sa vzťahuje príloha I a v súvislosti s ktorými boli stanovené špecifikácie podľa článku 6 ods. 8, ak poskytovanie takýchto služieb prináša podľa analýzy nákladov a prínosov a posúdenia vplyvu významné a jasne odôvodnené prínosy a zlepšenia z hľadiska udržateľnosti dopravy, bezpečnosti a ochrany dopravy alebo efektívnosti a riadenia dopravy, alebo

b) ak je to jasne odôvodnené, vymaže služby uvedené v prílohe IV.

Každý delegovaný akt musí byť v súlade so zoznamom služieb IDS stanoveným v najnovšom pracovnom programe prijatom v súlade s článkom 4a, pričom sa nesmie vzťahovať na viac ako jednu prioritnú oblasť.

3. Komisia pri prijímaní delegovaných aktov podľa tohto článku náležite zohľadní riziko zasahovania do osobných údajov, ako aj náklady a ľudské zdroje potrebné na sprístupnenie príslušných údajov alebo na zavedenie príslušných služieb s dostatočnou úrovňou kvality, aby sa zabezpečilo, že tieto náklady a zdroje, najmä tie, ktoré vzniknú subjektom verejného sektora, sa obmedzia na minimum. Komisia zváži aj náklady a administratívne zaťaženie súkromných prevádzkovateľov, od ktorých sa môže vyžadovať poskytovanie údajov a služieb. “;

8) vkladá sa tento článok 7a:

„Článok 7a

Predbežné opatrenia

1. Bez toho, aby boli dotknuté mechanizmy pripravenosti a reakcie na incidenty, ako sú mechanizmy stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1148*, môže Komisia na žiadosť členského štátu alebo z vlastnej iniciatívy v núdzovej situácii prijať okamžite uplatniteľné vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú protiopatrenia na riešenie príčin a dôsledkov tejto situácie, ako je pozastavenie plnenia povinností v rozsahu prioritných oblastí stanovených v článku 2. Komisia čo najskôr informuje členské štáty, ak usúdi, že nastala núdzová situácia.

2. Komisia môže prijať vykonávacie akty v súlade s odsekom 1 len v prípade nepredvídanej núdzovej situácie vyplývajúcej z narušenia dostupnosti alebo integrity služieb IDS, ktoré sú predmetom špecifikácií prijatých v súlade s článkom 6, ak by takáto situácia mohla ohroziť bezpečné a riadne fungovanie dopravného systému Únie alebo mať nepriaznivý vplyv na bezpečnosť cestnej premávky, a len vtedy, keď nemožno očakávať, že uplatnenie mechanizmu reakcie na incidenty alebo úprava špecifikácií v súlade s článkom 6 zabezpečí včasnú a účinnú reakciu. Opatrenia prijaté Komisiou sa musia prísne obmedzovať na riešenie príčin a následkov takýchto núdzových situácií.

3. Prijatím dočasných opatrení v súlade s týmto článkom nie je dotknutá právomoc členských štátov prijať opatrenia v núdzovej situácii týkajúcej sa záležitostí národnej bezpečnosti alebo obrany, ktoré majú vplyv na aplikácie a služby IDS zavedené na ich území.

4. Vykonávacie akty uvedené v odseku 1 sa prijímajú v súlade s postupom uvedeným v článku 15 ods. 3. Platnosť uvedených vykonávacích aktov nepresiahne 8 mesiacov. Komisia informuje členské štáty, keď usúdi, že sa núdzová situácia skončila, a zruší uvedené akty po skončení tejto situácie alebo po tom, čo zmení príslušné špecifikácie s cieľom napraviť situáciu, a to podľa toho, čo nastane skôr.⁴⁷;

*Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1148 zo 6. júla 2016 o opatreniach na zabezpečenie vysokej spoločnej úrovne bezpečnosti sietí a informačných systémov v Únii (Ú. v. EÚ L 194/1, 19.7.2016, s. 1) POZNÁMKA: bude sa aktualizovať po nadobudnutí účinnosti smernice NIS 2 (návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o opatreniach na zabezpečenie vysokej spoločnej úrovne kybernetickej bezpečnosti v Únii a o zrušení smernice (EÚ) 2016/1148 (2020/0359 (COD)). “;

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

10) článok 10 sa nahrádza takto:

„Článok 10

Pravidlá týkajúce sa ochrany údajov a súkromia

1. Údaje, ktoré predstavujú osobné údaje v zmysle článku 4 bodu 1 nariadenia (EÚ) 2016/679*, sa spracúvajú podľa tejto smernice, len pokiaľ je takéto spracúvanie potrebné na prevádzkovanie aplikácií, služieb a činností IDS určených v prílohe I s cieľom zaistiť bezpečnosť alebo ochranu cestnej premávky a zlepšiť riadenie dopravy, mobility alebo incidentov.

⁴⁷ Poznámka: posledná veta je presunutá z článku 15 ods. 3.

2. Ak sa špecifikácie prijaté podľa článku 6 týkajú spracúvania údajov, ktoré sú podľa vymedzenia v článku 4 bode 1 nariadenia (EÚ) 2016/679 osobnými údajmi, stanovia sa nimi kategórie uvedených údajov a zabezpečia primerané záruky ochrany osobných údajov podľa nariadenia (EÚ) 2016/679 a smernice 2002/58/ES. V takom prípade posúdenie vplyvu uvedené v článku 6 ods. 7⁴⁸ zahŕňa analýzu vplyvu takéhoto spracúvania na ochranu daných osobných údajov.

3. V náležitých prípadoch sa podporuje používanie anonymných údajov alebo pseudonymizácie.

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

11) vkladá sa tento článok 10a:

„Článok 10a

Systém EÚ na správu bezpečnostných poverení C-ITS

Špecifikáciami pre prioritnú oblasť uvedenú v článku 2 ods. 1 písm. d), ktoré má Komisia prijímať pri výkone svojich právomocí podľa článku 6 ods. 8, sa stanovuje systém EÚ na správu bezpečnostných poverení C-ITS uvedený v bode 4.3 prílohy I. Špecifikujú sa tieto úlohy uvedeného systému:

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

Komisia je zodpovedná za zabezpečenie výkonu týchto úloh.“ ;

⁴⁸ Poznámka: článok 6 ods. 7 znie takto: „Komisia pred prijatím špecifikácií uskutoční hodnotenie vplyvu vrátane analýzy nákladov a prínosov.“

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

13) článok 15 sa nahrádza takto:

„Článok 15

Postup výboru

1. Komisii pomáha Výbor pre európske IDS. Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011*.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 8 nariadenia (EÚ) č. 182/2011 v spojení s jeho článkom 5.

4. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

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

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

14) článok 17 sa nahrádza takto:

„Článok 17

Podávanie správ⁴⁹

1. Členské štáty predložia Komisii do [dátum nadobudnutia účinnosti + 18 mesiacov] správu o vykonávaní tejto smernice a delegovaných aktov prijatých na jej základe, ako aj o svojich hlavných vnútroštátnych činnostiach a projektoch týkajúcich sa prioritných oblastí a dostupnosti údajov a služieb uvedených v prílohách III a IV.
2. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanoví vzor pre počiatočnú správu a správu o pokroku vrátane zoznamu kľúčových ukazovateľov výkonnosti na posúdenie vykonávania tejto smernice a delegovaných a vykonávacích aktov prijatých na jej základe. V uvedených vykonávacích aktoch sa vzhľadom na zásadu proporcionality a na základe najlepších postupov rozlišuje medzi povinnými kľúčovými ukazovateľmi výkonnosti, ktoré sa majú zahrnúť do správ, a dodatočnými ukazovateľmi, ktoré sa môžu v relevantných prípadoch zahrnúť do takýchto správ. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 15 ods. 4.
3. Po počiatočnej správe podávajú členské štáty každé 3 roky správu o pokroku dosiahnutom pri vykonávaní tejto smernice a delegovaných a vykonávacích aktov prijatých na jej základe. Komisia zabezpečí, aby sa lehoty na podávanie správ stanovené v delegovaných aktoch prijatých na základe článku 6 zosúladi s touto frekvenciou.
4. Komisia podáva najneskôr do 18 mesiacov po každej lehote pre členské štáty správu Európskemu parlamentu a Rade o pokroku vo vykonávaní tejto smernice a delegovaných a vykonávacích aktov prijatých na jej základe. K správe prikladá analýzu týkajúcu sa fungovania a vykonávania článkov 5 až 11 a článku 16, a to vrátane využitých a potrebných finančných zdrojov, a v prípade potreby posúdi potrebu zmeny tejto smernice.“;

⁴⁹ Poznámka: podmienky vzťahujúce sa na pracovný program sa presúvajú do nového článku 4a.

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

Článok 2

Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do [dátum nadobudnutia účinnosti + 24 mesiacov]. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.
2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátneho práva, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 4

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

[...]

PRÍLOHA I

PRIORITNÉ OBLASTI

(uvedené v článku 2)

1. Prioritná oblasť I: Informačné služby IDS a služby mobility IDS

Špecifikácie a normy týkajúce sa informačných služieb IDS a služieb mobility IDS zahŕňajú:

1.1. Špecifikácie multimodálnych digitálnych služieb mobility v celej EÚ (vrátane informačných služieb týkajúcich sa multimodálneho cestovania v celej EÚ)

Vymedzenie nevyhnutných požiadaviek na to, aby multimodálne digitálne služby mobility a podobné služby, ktoré poskytujú informačné, rezervačné alebo nákupné funkcie pre viac ako jedného prevádzkovateľa dopravy v rámci toho istého druhu dopravy, boli v celej EÚ presné a dostupné používateľom IDS aj za hranicami, a to na základe:

- 1.1.1. dostupnosti a prístupnosti existujúcich a presných údajov o multimodálnej doprave a multimodálnom cestovaní, ktoré sa používajú na zabezpečenie multimodálnych digitálnych služieb mobility, pre poskytovateľov služieb IDS, a to bez toho, aby boli dotknuté bezpečnosť a obmedzenia riadenia dopravy;
- 1.1.2. uľahčenia elektronickej cezhraničnej výmeny údajov medzi príslušnými subjektmi verejného sektora, zainteresovanými stranami a príslušnými poskytovateľmi služieb IDS;
- 1.1.3. včasnej aktualizácie dostupných údajov o multimodálnej doprave a multimodálnom cestovaní, ktoré sa používajú na zabezpečenie multimodálnych digitálnych služieb mobility, príslušnými subjektmi verejného sektora a zainteresovanými stranami;
- 1.1.4. včasnej aktualizácie informácií o multimodálnom cestovaní, a ak je to relevantné, aj informácií súvisiacich s objednávaním a nákupom dopravných služieb, ktorú vykonávajú poskytovatelia služieb IDS.
- 1.2. Špecifikácie informačných a navigačných služieb týkajúcich sa cestnej premávky v celej EÚ (vrátane informačných služieb o doprave v reálnom čase v celej EÚ)

Vymedzenie nevyhnutných požiadaviek na to, aby informačné a navigačné služby týkajúce sa cestnej premávky v celej EÚ boli presné a dostupné používateľom IDS aj za hranicami, a to na základe:

- 1.2.1. dostupnosti a prístupnosti existujúcich a presných údajov o cestnej sieti a dopravných informácií vrátane údajov v reálnom čase, ktoré sa používajú na zabezpečenie informácií o doprave poskytovaných v reálnom čase, pre poskytovateľov služieb IDS a ďalšie príslušné zainteresované strany a na použitie v digitálnych mapách, a to bez toho, aby boli dotknuté bezpečnosť a obmedzenia riadenia dopravy;
- 1.2.2. uľahčenia elektronickej cezhraničnej výmeny údajov medzi príslušnými subjektmi verejného sektora, zainteresovanými stranami a príslušnými poskytovateľmi služieb IDS vrátane spätnej väzby o kvalite údajov;
- 1.2.3. včasnej aktualizácie dostupných údajov o cestnej sieti a dopravných informácií, ktoré sa používajú na zabezpečenie informácií o doprave poskytovaných v reálnom čase, príslušnými subjektmi verejného sektora a zainteresovanými stranami;
- 1.2.4. včasnej aktualizácie informácií o doprave poskytovaných v reálnom čase pre účastníkov cestnej premávky a ďalšie príslušné zainteresované strany poskytovateľmi služieb IDS.
- 1.3. Špecifikácie multimodálnych digitálnych služieb mobility a informačných a navigačných služieb týkajúcich sa cestnej premávky v celej EÚ
- 1.3.1. Vymedzenie nevyhnutných požiadaviek na zhromažďovanie údajov o cestnej sieti a dopravných informácií (t. j. plánov organizácie dopravy, dopravných predpisov a odporúčaných trás, najmä pre ťažké nákladné vozidlá) príslušnými subjektmi verejného sektora a/alebo prípadne súkromným sektorom a na ich sprístupňovanie poskytovateľom služieb IDS, a to na základe:
 - 1.3.1.1. dostupnosti existujúcich údajov o cestnej sieti a dopravných informácií (t. j. plánov organizácie dopravy, dopravných predpisov a odporúčaných trás) zhromažďovaných príslušnými subjektmi verejného sektora a/alebo súkromným sektorom pre poskytovateľov služieb IDS;
 - 1.3.1.2. uľahčenia elektronickej výmeny údajov medzi príslušnými subjektmi verejného sektora a poskytovateľmi služieb IDS a ďalšími príslušnými zainteresovanými stranami;
 - 1.3.1.3. včasnej aktualizácie údajov o cestnej sieti a dopravných informácií (t. j. plánov organizácie dopravy, dopravných predpisov a odporúčaných trás) príslušnými subjektmi verejného sektora a/alebo prípadne súkromným sektorom;
 - 1.3.1.4. včasnej aktualizácie služieb a aplikácií IDS, ktoré využívajú tieto údaje o cestnej sieti a dopravné informácie, poskytovateľmi služieb IDS.
- 1.3.2. Vymedzenie nevyhnutných požiadaviek na to, aby údaje o cestnej sieti, dopravné informácie a príslušné údaje o cestovaní a multimodálnej infraštruktúre, ktoré sa používajú na účely digitálnych máp, boli v rámci možností presné a dostupné výrobcovi digitálnych máp a poskytovateľom služieb, a to na základe:
 - 1.3.2.1. dostupnosti existujúcich údajov o cestnej sieti, dopravných informácií a príslušných údajov o cestovaní a multimodálnej infraštruktúre vrátane určených prístupových uzlov, ktoré sa používajú na účely digitálnych máp, pre výrobcov digitálnych máp a poskytovateľov služieb;
 - 1.3.2.2. uľahčenia elektronickej výmeny údajov medzi príslušnými subjektmi verejného sektora, zainteresovanými stranami a súkromnými výrobcami digitálnych máp a poskytovateľmi služieb;

- 1.3.2.3. včasnej aktualizácie údajov o cestnej sieti a dopravných informácií na účely digitálnych máp príslušnými subjektmi verejného sektora a zainteresovanými stranami;
- 1.3.2.4. včasnej aktualizácie digitálnych máp výrobcami digitálnych máp a poskytovateľmi služieb.
- 2. Prioritná oblasť II: Cestovné služby IDS, dopravné služby IDS a služby IDS v oblasti riadenia dopravy

Špecifikácie a normy týkajúce sa cestovných služieb IDS, dopravných služieb IDS a služieb IDS v oblasti riadenia dopravy zahŕňajú:

2.1. Špecifikácie rozšírených služieb riadenia dopravy a incidentov

Vymedzenie nevyhnutných požiadaviek na podporu a harmonizáciu rozšírených služieb riadenia dopravy a incidentov, a to na základe:

- 2.1.1. dostupnosti a prístupnosti existujúcich a presných údajov o cestnej sieti, dopravných informácií a údajov o nehodách a incidentoch potrebných pre služby riadenia dopravy a incidentov;
- 2.1.2. uľahčenia elektronickej cezhraničnej výmeny údajov, vrátane údajov o nákladnej doprave relevantných pre riadenie dopravy a incidentov (napr. preprava nebezpečného tovaru, obmedzenia prístupu súvisiace s tovarom, nadrozmerná doprava), medzi strediskami riadenia dopravy, strediskami dopravných informácií, zainteresovanými stranami a príslušnými poskytovateľmi služieb IDS, najmä prostredníctvom normalizovaných rozhraní;
- 2.1.3. včasnej aktualizácie dostupných údajov o cestnej sieti, dopravných informácií a údajov o nehodách a incidentoch, ktoré sú potrebné pre rozšírené služby riadenia dopravy a incidentov, príslušnými zainteresovanými stranami;
- 2.1.4. dostupnosti údajov a synergických účinkov s inými iniciatívami zameranými na podporu multimodality, integrácie druhov dopravy a uľahčenia prechodu na iné druhy dopravy v európskej dopravnej sieti smerom k najudržateľnejším druhom dopravy prostredníctvom harmonizácie a uľahčenia zdieľania údajov⁵⁰.

2.2. Špecifikácie služieb riadenia mobility

Vymedzenie nevyhnutných požiadaviek na podporu rozvoja presných služieb riadenia mobility verejnými dopravnými orgánmi, a to na základe:

- 2.2.1. dostupnosti a prístupnosti existujúcich a presných údajov o cestnej sieti a multimodálnom cestovaní a dopravných informácií, ktoré sú potrebné na riadenie mobility, pre príslušné subjekty verejného sektora, a to bez toho, aby boli dotknuté požiadavky na ochranu údajov;
- 2.2.2. uľahčenia elektronickej cezhraničnej výmeny údajov medzi príslušnými subjektmi verejného sektora, zainteresovanými stranami a príslušnými poskytovateľmi služieb IDS;

⁵⁰ Napríklad nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056 z 15. júla 2020 o elektronických údajoch o nákladnej doprave (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 33) a práca, ktorú vykonáva Fórum pre digitálnu dopravu a logistiku (DTLF).

- 2.2.3. včasnej aktualizácie dostupných údajov o cestnej sieti a multimodálnom cestovaní a dopravných informácií, ktoré sú potrebné na riadenie mobility, príslušnými subjektmi verejného sektora a zainteresovanými stranami.

2.3. Rámec EÚ pre architektúru IDS

Vymedzenie nevyhnutných opatrení na vytvorenie rámcovej architektúry EÚ pre IDS, ktorá sa osobitne zaoberá aspektmi interoperability, kontinuity služieb a multimodality súvisiacimi s IDS, v rámci ktorých si členské štáty a ich príslušné orgány môžu v spolupráci so súkromným sektorom vytvoriť svoju vlastnú architektúru IDS pre mobilitu na národnej, regionálnej alebo miestnej úrovni.

2.4. Aplikácie IDS a logistika nákladnej dopravy

Vymedzenie nevyhnutných požiadaviek na podporu realizácie aplikácií IDS pre logistiku nákladnej dopravy, najmä služieb vyhľadávania a sledovania nákladu a iných služieb viditeľnosti počas jeho cesty a v rámci rôznych druhov dopravy, a to na základe:

- 2.4.1. dostupnosti príslušných technológií IDS pre subjekty vyvíjajúce aplikácie IDS a ich využívania týmito subjektmi;
- 2.4.2. dostupnosti údajov súvisiacich s nákladom, prístupných prostredníctvom iných osobitných rámcov na spoločné využívanie údajov⁵¹;
- 2.4.3. integrácie výsledkov určovania polohy do nástrojov a stredísk riadenia dopravy.

3. Prioritná oblasť III: Služby IDS v oblasti bezpečnosti a ochrany cestnej premávky

Špecifikácie a normy týkajúce sa služieb IDS v oblasti bezpečnosti a ochrany cestnej premávky zahŕňajú:

3.1. Špecifikácie interoperabilného systému eCall v celej EÚ

Vymedzenie nevyhnutných opatrení na zosúladené poskytovanie interoperabilného systému eCall v celej EÚ vrátane:

- 3.1.1. dostupnosti požadovaných údajov IDS vo vozidlách, ktoré sa majú vymieňať;
- 3.1.2. dostupnosti zariadení potrebných v strediskách pre tiesňové volanie, ktoré prijímajú údaje vysielané z vozidiel;
- 3.1.3. uľahčenia elektronickej výmeny údajov medzi vozidlami a strediskami pre tiesňové volanie vrátane možnej interakcie s údajmi v rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2020/1056 a s e-CMR*, napríklad v prípade nebezpečného tovaru.

⁵¹ Napríklad nariadenie (EÚ) 2020/1056.

*Dodatkový protokol k Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave (CMR) týkajúci sa elektronického nákladného listu.

3.2. Špecifikácie informačných a rezervačných služieb pre bezpečné a chránené parkovacie miesta pre nákladné a úžitkové vozidlá

Vymedzenie nevyhnutných opatrení na poskytovanie informačných a v relevantných prípadoch aj rezervačných služieb založených na IDS pre bezpečné a chránené parkovacie miesta pre nákladné a úžitkové vozidlá, najmä na odpočívadlách so službami pri cestách, a to na základe:

- 3.2.1. dostupnosti informácií o parkoviskách na cestách pre používateľov;
 - 3.2.2. uľahčenia elektronickej výmeny údajov medzi parkoviskami a parkovacími priestormi na cestách, strediskami a vozidlami;
 - 3.2.3. integrácie príslušných technológií IDS do vozidiel a do parkovacích zariadení na cestách s cieľom aktualizovať informácie o dostupných parkovacích priestoroch na účely rezervácie.
- 3.3. Špecifikácie minimálnych univerzálnych dopravných informácií týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky

Vymedzenie minimálnych požiadaviek na, pokiaľ je to možné, bezplatné poskytovanie „univerzálnych dopravných informácií“ všetkým používateľom, ako aj ich minimálneho obsahu, a to na základe:

- 3.3.1. dostupnosti a prístupnosti presných údajov o situáciách a podmienkach súvisiacich s bezpečnosťou potrebných na poskytovanie služieb dopravných informácií súvisiacich s bezpečnosťou a riadením incidentov;
 - 3.3.2. zavedenia alebo používania prostriedkov na zisťovanie alebo identifikáciu situácií a podmienok súvisiacich s bezpečnosťou;
 - 3.3.3. vypracovania a používania normalizovaného zoznamu dopravných situácií súvisiacich s bezpečnosťou („univerzálnych dopravných správ“), ktoré by sa mali bezplatne oznamovať používateľom IDS;
 - 3.3.4. kompatibility a integrácie „univerzálnych dopravných správ“ do služieb IDS týkajúcich sa informácií o doprave a multimodálnom cestovaní v reálnom čase.
- 3.4. Špecifikácie ďalších opatrení

- 3.4.1. Vymedzenie nevyhnutných opatrení na podporu bezpečnosti účastníkov cestnej premávky vzhľadom na ich palubné rozhranie človek-stroj a používanie prenosných zariadení na pomoc pri riadení vozidla, ako aj bezpečnosti komunikačných zariadení vo vozidlách, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858⁵², nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 167/2013⁵³ a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013⁵⁴.
- 3.4.2. Vymedzenie nevyhnutných opatrení na zvýšenie bezpečnosti a pohodlia zraniteľných účastníkov cestnej premávky pre všetky príslušné aplikácie IDS, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858, nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 167/2013 a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013.
- 3.4.3. Vymedzenie nevyhnutných opatrení na integráciu vyspelých informačných systémov podpory vodičov do vozidiel a cestnej infraštruktúry, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858, nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 167/2013 a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013.
- 3.4.4. Vymedzenie nevyhnutných opatrení na uľahčenie výmeny informácií medzi poskytovateľmi služieb bezpečnostných aplikácií IDS, ako je podpora pri získavaní ukradnutých vozidiel alebo tovaru späť, a príslušnými subjektmi verejného sektora, pričom sa náležite zohľadňujú ďalšie existujúce a rozvíjajúce sa rámce zamerané na uľahčenie spoločného využívania údajov v oblasti mobility a dopravy, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858, nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 167/2013 a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013.

⁵² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1).

⁵³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 167/2013 z 5. februára 2013 o schvaľovaní poľnohospodárskych a lesných vozidiel a o dohľade nad trhom s týmito vozidlami (Ú. v. EÚ L 60, 2.3.2013, s. 1).

⁵⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 z 15. januára 2013 o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek (Ú. v. EÚ L 60, 2.3.2013, s. 52).

4. Prioritná oblasť IV: Služby IDS pre kooperatívnu, prepojenú a automatizovanú mobilitu

Špecifikácie a normy týkajúce sa prepojenia vozidiel s dopravnou infraštruktúrou, zvyšovania informovanosti a umožnenia vysokoautomatizovaných služieb mobility zahŕňajú, a to bez toho, aby boli dotknuté špecifikácie a normy v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858, nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 167/2013 a nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013:

- 4.1. Vymedzenie nevyhnutných opatrení na ďalšie pokračovanie vo vývoji a vykonávaní kooperatívnych (vozidlo – vozidlo, vozidlo – infraštruktúra, infraštruktúra – infraštruktúra) inteligentných dopravných systémov, najmä na účel podpory CCAM, a to na základe:
 - 4.1.1. uľahčenia výmeny údajov alebo informácií medzi vozidlami, medzi infraštruktúrami, medzi vozidlami a infraštruktúrami a medzi inými účastníkmi cestnej premávky a vozidlami a infraštruktúrami;
 - 4.1.2. dostupnosti relevantných údajov alebo informácií, ktoré sa majú vymieňať, jednotlivým vozidlám alebo účastníkom cestnej infraštruktúry;
 - 4.1.3. využívania normalizovaného formátu správ na výmenu údajov alebo informácií medzi vozidlami a infraštruktúrou;
 - 4.1.4. vymedzenia komunikačnej infraštruktúry na výmenu údajov alebo informácií medzi vozidlami, medzi infraštruktúrami a medzi vozidlami a infraštruktúrami;
 - 4.1.5. využívania procesov normalizácie na prijímanie príslušných architektúr.
- 4.2. Špecifikácie služieb
 - 4.2.1. informačné a výstražné služby C-ITS založené na údajoch o situácii, ktoré zvyšujú informovanosť používateľov dopravy o nadchádzajúcich dopravných situáciách;
 - 4.2.2. informačné a výstražné služby C-ITS založené na pozorovaní, ktoré ešte viac zvyšujú informovanosť používateľov dopravy o nadchádzajúcich dopravných situáciách vrátane neprepojených používateľov dopravy;
 - 4.2.3. služby C-ITS založené na zámere, ktoré vozidlám dovoľujú, aby sa zaoberali komplexnými dopravnými scenármi, a umožňujú vysokoautomatizovanú jazdu vozidla;
 - 4.2.4. služby infraštruktúry C-ITS na podporu automatizovanej jazdy vozidla.
- 4.3. Špecifikácie systému EÚ na správu bezpečnostných poverení C-ITS
 - 4.3.1. certifikačná politika týkajúca sa správy certifikátov s verejnými kľúčmi pre služby C-ITS;
 - 4.3.2. stanovenie úlohy autority pre certifikačnú politiku C-ITS, správcu zoznamu dôveryhodných certifikátov C-ITS a kontaktného miesta pre C-ITS;
 - 4.3.3. bezpečnostná politika týkajúca sa riadenia informačnej bezpečnosti v C-ITS.

PRÍLOHA II
ZÁSADY PRE ŠPECIFIKÁCIE A ZAVÁDZANIE IDS
(uvedené v článkoch 5, 6, 7 a 8)

Prijímanie špecifikácií, vydávanie mandátov pre normy a výber a zavádzanie aplikácií a služieb IDS sa zakladá na posúdení potrieb, do ktorého sú zapojené všetky príslušné zainteresované strany, pričom sa dodržiavajú nasledujúce zásady. Tieto opatrenia sú:

a)	účinné	–	konkrétne prispievajú k riešeniu kľúčových výziev vplývajúcich na cestnú dopravu v Európe (napr. zmiernenie preťaženia, zníženie emisií, zvýšenie energetickej efektívnosti, dosiahnutie vyššej úrovne bezpečnosti a ochrany, a to aj zraniteľných účastníkov cestnej premávky);
b)	nákladovo efektívne	–	optimalizujú pomer nákladov a výstupov vo vzťahu k dosiahnutiu cieľov;
c)	primerané	–	poskytujú, ak je to vhodné, rôzne úrovne dosiahnuteľnej kvality a zavedenia služieb, pričom zohľadňujú miestne, regionálne, národné a európske osobitosti;
d)	podporujú kontinuitu služieb	–	zabezpečujú nepretržité služby v celej Únii po zavedení IDS, najmä na transeurópskych sieťach a prípadne na vonkajších hraniciach Únie. Mali by zabezpečiť nepretržitosť služieb na úrovni prispôbenej povahy dopravných sietí spájajúcich krajiny s krajinami a prípadne regióny s regiónmi a mestá s vidieckymi oblasťami;
e)	zaistujú interoperabilitu	–	zabezpečujú, že systémy a základné obchodné postupy sú schopné vymieňať si údaje a spoločne využívať informácie a poznatky s cieľom umožniť efektívnu realizáciu služieb IDS;
f)	podporujú spätnú kompatibilitu	–	ak je to odôvodnené, zabezpečujú schopnosť systémov IDS pracovať s existujúcimi systémami, ktoré majú rovnaký účel,

			a to bez toho, aby bránili rozvoju nových technológií, a zároveň podporujú, ak je to relevantné, komplementárnosť s novými technológiami alebo prechod na ne;
g)	rešpektujú existujúcu povahu vnútroštátnej infraštruktúry a siete	–	zohľadňujú inherentné rozdiely v povahe dopravných sietí, najmä rozdiely v objeme dopravy a rozdiely v poveternostných podmienkach na cestách;
h)	podporujú rovnosť prístupu	–	nebránia ani nediskriminujú prístup zraniteľných účastníkov cestnej premávky k aplikáciám a službám IDS. Ak je to relevantné, sú prístupné osobám so zdravotným postihnutím v súlade s požiadavkami na prístupnosť uvedenými v prílohe I k smernici 2019/882, keď sú aplikácie a služby IDS určené na prepojenie alebo poskytovanie informácií používateľom IDS so zdravotným postihnutím; sú používateľsky ústretové voči osobám s obmedzenými digitálnymi znalosťami;
i)	podporujú vyspelosť	–	prostredníctvom dostatočnej úrovne technického rozvoja a prevádzkového využívania a po náležitom posúdení rizík demonštrujú veľkosť inovačných systémov IDS;
j)	zabezpečujú kvalitu určovania času a polohy	–	zabezpečujú kompatibilitu aplikácií a služieb IDS, ktoré sú závislé od určovania času alebo polohy, a to aspoň s navigačnými službami, ktoré poskytuje systém Galileo vrátane jeho otvorenej služby na autentifikáciu navigačných správ a iných služieb systému Galileo, ako napríklad služba vysokej presnosti, keď sa takáto služba stane dostupnou, a systémami Európskej prekryvnej služby geostacionárnej navigácie (ďalej len „EGNOS“). V prípade potreby zabezpečujú, aby aplikácie a služby ITS, ktoré sú závislé od údajov z pozorovania Zeme, využívali údaje, informácie alebo služby programu Copernicus. Okrem údajov programu Copernicus možno využívať aj ďalšie údaje a služby;

k)	uľahčujú intermodalitu	–	ak je to vhodné, pri zavádzaní IDS zohľadňujú koordináciu rôznych druhov dopravy;
l)	rešpektujú ucelenosť	–	zohľadňujú existujúce pravidlá, politiky a činnosti Únie, ktoré sú relevantné v oblasti IDS, najmä v oblasti normalizácie, a – pokiaľ ide o špecifikácie – zásadu technologickej neutrality stanovenú v smernici 2018/1972;
m)	zaist'ujú transparentnosť a dôveru	–	dosahuje sa nimi transparentnosť napríklad tým, že zabezpečujú transparentnosť hodnotenia pri navrhovaní možností mobility zákazníkom.

PRÍLOHA III

Zoznam dátových typov

1. Údaje týkajúce sa poskytovania informačných a navigačných služieb týkajúcich sa cestnej premávky v celej EÚ (ako sa uvádzajú v prioritnej oblasti I bodoch 1.2 a 1.3 prílohy I):
1.1. Statické a dynamické dopravné predpisy, ak je to vhodné, týkajúce sa týchto dátových typov: <u>Dátové typy:</u> – podmienky vjazdu do tunela – podmienky prejazdu po moste – obmedzenia rýchlosti – predpisy pre nákladnú dopravu – zákaz predchádzania pre ťažké nákladné vozidlá – smer jazdy v jazdných pruhoch pre oba smery – obmedzenia hmotnosti/dĺžky/šírky/výšky ⁵⁵ – jednosmerné ulice ⁵⁶
– plány organizácie dopravy
– trvalé obmedzenia prístupu – hranice obmedzení, zákazov alebo povinností so zónovou platnosťou, aktuálny stav prístupu a podmienky pohybu v zónach s regulovanou dopravou ⁵⁷

⁵⁵ Poznámka: doplnenie vyplýva z delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2022/670 (informačné služby o doprave v reálnom čase v celej EÚ).

⁵⁶ Pozri predchádzajúcu poznámku pod čiarou.

⁵⁷ Pozri predchádzajúcu poznámku pod čiarou.

1.2. Údaje o stave siete:
<u>Dátové typy:</u> – uzávierky cesty – uzávierky jazdného pruhu – práce na ceste – dočasné opatrenia v oblasti riadenia dopravy
2. Údaje týkajúce sa informačných a rezervačných služieb pre bezpečné a chránené parkovacie miesta pre nákladné a úžitkové vozidlá (ako sa uvádzajú v prioritnej oblasti III bode 3.2 prílohy I):
<u>Dátové typy:</u> – statické údaje týkajúce sa parkovísk – informácie o bezpečnosti a vybavení parkoviska – dynamické údaje o dostupnosti parkovacích miest, ako aj o tom, či parkovisko je: plné, zatvorené, alebo o počte voľných miest.
3. Údaje o zistených udalostiach alebo podmienkach súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky, ktoré sa týkajú minimálnych univerzálnych dopravných informácií týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky (ako sa uvádza v prioritnej oblasti III bode 3.3 prílohy I):
<u>Dátové typy:</u> – dočasne klzká cesta – zvieratá, ľudia, prekážky, nečistoty na ceste – nechránená oblasť nehody – krátkodobé práce na ceste – znížená viditeľnosť – vodič, ktorý ide v protismere – neriadené zablokovanie cesty – výnimočné poveternostné podmienky

4. Statické multimodálne cestovné údaje pre informačné služby o multimodálnom cestovaní v celej EÚ (ako sa uvádzajú v prioritnej oblasti I bodoch 1.1 a 1.3 prílohy I):

Dátové typy:

umiestnenie určených prístupových uzlov všetkých druhov pravidelnej dopravy vrátane informácií o prístupnosti prístupových uzlov a spojovacích cestách v mieste prestupu (napríklad prítomnosť výťahov, eskalátorov)

PRÍLOHA IV

Zoznam služieb IDS

Služba minimálnych univerzálnych dopravných informácií týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky, ako sa uvádza v prioritnej oblasti III bode 3.3 prílohy I