



SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2023/2661

z 22. novembra 2023,

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

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽²⁾,

keďže:

- (1) V oznámení Komisie z 9. decembra 2020 s názvom Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti (ďalej len „stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu“) sa zavedenie inteligentných dopravných systémov (ďalej len „IDS“) označuje za kľúčové opatrenie na dosiahnutie prepojenej a automatizovanej multimodálnej mobility, ktoré tak 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 stratégie venovanej ekologizácii nákladnej dopravy na podporu multimodálnej logistiky. V stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu bola na rok 2022 oznámená aj revízia delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2017/1926 ⁽³⁾ s tým, že sa jej súčasťou stane aj povinná 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. Touto smernicou by sa malo zabezpečiť, aby aplikácie IDS v oblasti cestnej dopravy umožňovali bezproblémovú integráciu s inými druhmi dopravy, ako je železničná doprava alebo aktívna mobilita, a tým vždy, keď je to možné, uľahčovali prechod na uvedené druhy dopravy v záujme zlepšenia efektívnosti a dostupnosti.
- (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/EÚ ⁽⁴⁾, ako sú systém eCall, informačné služby o doprave súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky, ako aj informačné služby súvisiace s bezpečnými a chránenými parkovacími plochami pre nákladné automobily a úžitkové vozidlá certifikovanými v súlade s delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2022/1012 ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 290, 29.7.2022, s. 126.

⁽²⁾ Pozícia Európskeho parlamentu z 3. októbra 2023 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 23. októbra 2023.

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ zo 7. júla 2010 o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy (Ú. v. EÚ L 207, 6.8.2010, s. 1).

⁽⁵⁾ Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1012 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 (Ú. v. EÚ L 170, 28.6.2022, s. 27).

- (3) V oznámení Komisie z 11. decembra 2019 s názvom „Európska zelená dohoda“ sa zdôrazňuje čoraz významnejšia úloha automatizovanej a prepojenej multimodálnej mobility spolu s inteligentnými systémami riadenia dopravy, ktoré umožňuje digitalizácia, ako aj cieľ podporovať nové služby udržateľnej dopravy a mobility, ktoré môžu zlepšiť mobilitu, znížiť preťaženie a znečistenie, najmä v mestských oblastiach, a podnietiť prechod na čistejšie druhy dopravy prostredníctvom podpory prechodu na iné druhy dopravy a lepšieho riadenia dopravy. Na podporu tohto vývoja by sa mohli zväziť vhodné technické kritériá preskúmania podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/852 ⁽⁶⁾ (známe aj ako nariadenie o taxonómii) s cieľom podporiť investície do IDS.
- (4) Rastúca potreba lepšieho využívania údajov pri vytváraní udržateľnejších, bezpečnejších, 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 perspektívou ako sú spoločný európsky dátový priestor pre mobilitu a jeho zložky, nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056 ⁽⁷⁾ a činnosť Fóra pre digitálnu dopravu a logistiku, pričom sa zohľadnia pravidlá ochrany údajov a súkromia.
- (5) Vzhľadom na potrebu digitalizovať cestnú dopravu, zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky a znížiť preťaženie by sa zavádzanie a využívanie inteligentných dopravných systémov a služieb na cestách mali v transeurópskej dopravnej sieti ešte viac rozvíjať.
- (6) Digitalizácia a inovácie v cestnej doprave vytvárajú pracovné príležitosti tým, že vytvárajú nové projekty v tomto odvetví.
- (7) V mnohých členských štátoch sa už v odvetví cestnej dopravy zaviedli národné aplikácie inteligentných dopravných systémov a služieb. Napriek zlepšeniam od prijatia smernice 2010/40/EÚ v roku 2010 sa však pri jej hodnotení zistili pretrvávajúce nedostatky, ktoré viedli k naďalej rozdrobenému a nekoordinovanému zavedeniu a nedostatočnej geografickej kontinuite služieb IDS v celej Únii a na jej vonkajších hraniciach.
- (8) V súvislosti s vykonávaním delegovaných nariadení Komisie (EÚ) č. 885/2013 ⁽⁸⁾, (EÚ) č. 886/2013 ⁽⁹⁾, (EÚ) 2015/962 ⁽¹⁰⁾ a (EÚ) 2017/1926, ktorými sa dopĺňa smernica 2010/40/EÚ, členské štáty zriadili národné prístupové body. 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 pre koncových používateľov. Tieto údaje súvisiace s dopravou by mali byť dostupné v strojovo čitateľnom formáte a v rozsahu stanovenom touto smernicou. Národné prístupové body spolu s regionálnymi a miestnymi prístupovými bodmi, ktoré môžu existovať v členských štátoch, sú dôležitou zložkou spoločného európskeho dátového priestoru pre mobilitu v rámci Európskej dátovej stratégie a mali by sa využívať, najmä pokiaľ ide o prístupnosť údajov. Členské štáty by sa mali spoluprácou na uľahčení prístupu k údajom prostredníctvom národných prístupových bodov usilovať zlepšiť účinnosť, interoperabilitu a spoluprácu národných prístupových bodov v celej Únii a uľahčiť prístup k nim pre používateľov údajov. Napriek tomu, že sa národné prístupové body prevádzkujú vo všetkých členských štátoch, stále je potrebné zlepšovať dostupnosť mnohých typov údajov, ktoré sa považujú za kľúčové pre podporu rozvoja základných služieb poskytujúcich potrebné informácie koncovým používateľom.

⁽⁶⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/852 z 18. júna 2020 o vytvorení rámca na uľahčenie udržateľných investícií a o zmene nariadenia (EÚ) 2019/2088 (Ú. v. EÚ L 198, 22.6.2020, s. 13).

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ 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).

- (9) Mala by sa posilniť spolupráca členských štátov pri uplatňovaní špecifikácií na zavádzanie IDS. Komisia by mala uľahčovať spoluprácu medzi členskými štátmi v prioritných oblastiach, napríklad prijatím usmernení na podporu harmonizovaného a včasného zavádzania IDS v Únii a na zefektívnenie spoločného využívania typov údajov uvedených v prílohe III.
- (10) V článku 20 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1804 ⁽¹¹⁾ sa vyžaduje, aby na podporu rozvoja lepších informačných služieb pre koncových používateľov boli prostredníctvom národných prístupových bodov dostupné a prístupné určité statické a dynamické údaje a služby týkajúce sa infraštruktúry pre alternatívne palivá na celom území Únie. V uvedenom ustanovení sa takisto predpokladá prijatie pravidiel, ktorými sa doplnia pravidlá stanovené v delegovanom nariadení Komisie (EÚ) 2022/670 ⁽¹²⁾, pokiaľ ide o normy prenosu, prezentácie a kvality údajov.
- (11) Na zabezpečenie koordinovaného, účinného a interoperabilného zavádzania IDS v rámci celej Únie by sa okrem už prijatých špecifikácií mali zaviesť špecifikácie vrátane prípadných noriem, ktorými sa stanovujú ďalšie podrobné ustanovenia a postupy. Pred prijatím akýchkoľvek ďalších alebo revidovaných špecifikácií by Komisia mala posúdiť ich súlad s niektorými vymedzenými zásadami stanovenými v prílohe II. Prioritu by mali mať v prvom rade štyri hlavné oblasti rozvoja a zavádzania IDS. Počas ďalšieho vykonávania IDS by sa z hľadiska technického pokroku a vynaložených finančných nákladov mala zohľadňovať existujúca infraštruktúra IDS, ktorú zaviedli jednotlivé členské štáty.
- (12) V súlade so zásadou technologickej neutrality stanovenou v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1972 ⁽¹³⁾ by sa najmä v prípade kooperatívnych inteligentných dopravných systémov (ďalej len „C-ITS“), malo zabezpečiť, aby sa požiadavky na systémy IDS nestanovovali v prospech využívania konkrétneho typu technológie a ani aby ho nevýhodňovali. Ak je možné použiť doplnkové a spoľahlivé technológie C-ITS otestované v reálnych podmienkach, mali by sa umožniť koexistujúce aplikácie a zároveň zabezpečiť interoperabilitu systémov IDS.
- (13) Pri špecifikáciách by sa mali zohľadňovať už získané skúsenosti a výsledky v oblasti IDS, C-ITS a kooperatívnej, prepojenej a automatizovanej mobility, a to najmä v rámci platforiem C-ITS a kooperatívnej, prepojenej a automatizovanej mobility, Európskeho fóra pre multimodálnu mobilitu cestujúcich, Fóra pre digitálnu dopravu a logistiku a Európskej platformy na realizáciu systému eCall, a malo by sa na nich stavať.
- (14) Špecifikáciami by sa mali podporovať inovácie. Zvýšená dostupnosť údajov by mala viesť napríklad k rozvoju nových služieb IDS a inovácie by mali naopak určiť potreby budúcich špecifikácií. Európske partnerstvo pre kooperatívnu, prepojenú a automatizovanú mobilitu v rámci programu Horizont Európa by malo podporovať rozvoj a testovanie ďalšej vlny služieb C-ITS, pričom by malo vychádzať zo špecifikácií, ktoré sa prijímajú pre služby C-ITS, a prispieť k začleneniu vysokoautomatizovaných vozidiel do nových služieb multimodálnej mobility. Nové technológie, najmä v prípade C-ITS, sa musia pred zavedením odskúšať v skutočných podmienkach cestnej premávky ako spoľahlivá služba.
- (15) 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, ktoré sú založené na otvorenej architektúre umožňujúcej komunikáciu medzi stanicami C-ITS spôsobom „všetci s každým“ (many-to-many) alebo na základe partnerskej komunikácie (peer-to-peer). Znamená to, že bezpečná výmena správ by mala prebiehať medzi všetkými stanicami C-ITS a nemala by byť obmedzená na výmenu správ s vopred určenými stanicami. Pri väčšine služieb je potrebné zabezpečiť autentickosť a integritu správ C-ITS, ktoré obsahujú informácie ako poloha, rýchlosť a smer. Mal by sa preto vytvoriť jeden spoločný európsky model zabezpečenia dôvery C-ITS, ktorým sa medzi všetkými stanicami C-ITS bez ohľadu na použité komunikačné technológie vybuduje vzťah dôvery. Tento model dôveryhodnosti by sa mal realizovať prostredníctvom politiky týkajúcej sa využívania

⁽¹¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1804 z 13. septembra 2023 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice 2014/94/EÚ (Ú. v. EÚ L 234, 22.9.2023, s. 1).

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ 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).

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 dôveryhodnosti 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) orgány pre certifikačnú politiku C-ITS pri riadení certifikačnej politiky a povoľovania infraštruktúry verejných kľúčov, ii) správcu zoznamu dôveryhodnosti pri tvorbe a aktualizácii európskeho zoznamu dôveryhodných certifikátov a v prípade pravidelnej činnosti pri podávaní správ orgánu pre certifikačnú politiku C-ITS v súvislosti s celkovou bezpečnou prevádzkou modelu dôveryhodnosti C-ITS a úlohy iii) kontaktného miesta pre C-ITS pri vybavovaní všetkej komunikácie so správcami koreňových certifikačných orgánov a uverejňovaní certifikátu verejného kľúča správcu zoznamu dôveryhodnosti a európskeho zoznamu dôveryhodných certifikátov. Komisia v súčasnosti takisto zabezpečuje, aby európsky koreňový certifikačný orgán plnil svoju úlohu. Tento orgán možno v náležitom prípade zachovať, napríklad na podporu plánov migrácie v prípade, že dôjde k ohrozeniu iného koreňového certifikačného orgánu.

- (16) 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 pre príslušné zainteresované strany sa nenariaďovali žiadne povinnosti, pokiaľ ide o vytvorenie a sprístupnenie takýchto 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; ako aj využívanie rozhodujúcich údajov v iných prioritných oblastiach určených v tejto smernici, napríklad dopravné predpisy, ktoré podporujú dôležité služby, napríklad rýchlostné obmedzenia na podporu vozidiel vybavených inteligentným prispôbovaním rýchlosti podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144⁽¹⁴⁾. Na zabezpečenie nepretržitej dostupnosti takýchto údajov, ako aj nepretržitého poskytovania takýchto služieb v celej únii sa považuje za potrebné povinne poskytovať určité služby IDS a rozhodujúce údaje v strojovo čitateľnom formáte. 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. Napríklad základné informácie vznikajú až vtedy, keď príslušné orgány vydajú upozornenie na nepriaznivé poveternostné podmienky pre dopravu (napríklad rozhlasom alebo na portálových konštrukciách).

V tejto smernici sa nepredpisuje, či sa majú špecifické dopravné informácie vytvoriť (napríklad vytvorenie plánov organizácie dopravy), ani to, za akých okolností by sa mala vydať bezpečnostná výstraha (napríklad o tom, či sa má pre sneženie vydať výstraha pre vodičov), alebo akú hodnotu má obsahovať dopravný predpis (napríklad konkrétne obmedzenie rýchlosti). Všetky uvedené kroky závisia od uváženia príslušných orgánov, čo znamená, že v praxi existujú rozdielne prístupy (napríklad rovnaké sneženie môže viesť k rozhodnutiu vydať dopravnú výstrahu len v niektorých regiónoch). Povinné poskytovanie určitých služieb IDS a rozhodujúcich údajov v digitálnom strojovo čitateľnom formáte si okrem toho nevyžaduje investície do zariadenia cestnej siete na zber dodatočných informácií. Dátové typy a služby, ktorých poskytovanie by malo byť podľa tejto smernice povinné, by sa mali identifikovať na základe špecifikácií prijatých Komisiou prostredníctvom delegovaných aktov, ktorými sa dopĺňa smernica 2010/40/EÚ, najmä delegovaných nariadení (EÚ) č. 885/2013, (EÚ) č. 886/2013, (EÚ) 2017/1926 a (EÚ) 2022/670, a mali by zohľadňovať dátové typy a služby, ktoré sú v nich stanovené. Špecifikácie, ktoré už Komisia prijala, vrátane noriem v nich uvedených, ponechávajú priestor na výber digitálneho obsahu informačného prvku, ktorý sa má sprístupniť v strojovo čitateľnom formáte. Na vytvorenie spoločného prístupu k vykonávaniu môže byť nutné vykonať prípravné práce, ako napríklad profilovanie noriem. V uvedených prípadoch by sa v pracovnom programe IDS mali opísať prípravné práce, ktoré sa majú vykonať, a tieto dodatočné práce by sa mali zohľadniť pri stanovení uplatniteľných dátumov poskytovania príslušných dátových typov a súvisiacich služieb.

⁽¹⁴⁾ 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).

- (17) Potrebná konverzia z nedigitálnych informácií na digitálny strojovo čitateľný formát si vzhľadom na vysoký počet zapojených strán a ich nerovnomerné technické kapacity, ako aj vzhľadom na veľké množstvo informácií, vyžaduje postupný a primeraný prístup. Povinné poskytovanie určitých údajov v digitálnom strojovo čitateľnom formáte by sa preto malo v prvej fáze vzťahovať na informácie vytvorené alebo aktualizované po konkrétnom počiatocnom dátume; v druhej fáze by sa táto povinnosť mala vzťahovať aj na informácie, ktoré boli už vytvorené predtým. V prípade iných údajov, pri ktorých informácie rýchlo zastarávajú, by mohlo postačovať len sprístupnenie nových alebo aktualizovaných informácií.
- (18) V záujme kontinuity by mali byť dátové typy a služby, ktorých poskytovanie je podľa tejto smernice povinné, dostupné v rámci konkrétneho geografického rozsahu. Tento rozsah by sa mal takisto určovať postupne a primerane. V prípade údajov o dopravných predpisoch v mestských uzloch by mali mať členské štáty v záujme zabezpečenia proporcionality príslušných povinností, a najmä dosiahnutia primeraného pomeru nákladov a prínosov, možnosť obmedziť pokrytie na konkrétne cesty tým, že uplatnia prahovú hodnotu dopravného toku stanovenú v tejto smernici.
- (19) V záujme bezpečnosti cestnej premávky sa členské štáty vyzývajú, aby čo najskôr prostredníctvom národných prístupových bodov sprístupnili údaje (napríklad obmedzenia rýchlosti alebo dynamické údaje o bezpečných a chránených parkovacích plochách), a to aj pre tie časti cestnej siete, ktoré nepatria do geografického rozsahu vymedzeného v prílohe III (napríklad diaľnice, ktoré nie sú súčasťou transeurópskej cestnej siete).
- (20) V štúdii z roku 2020 s názvom „Mapping accessible transport for persons with reduced mobility“ (Mapovanie dostupnej dopravy pre osoby so zníženou pohyblivosťou) sa poukazuje na to, že nedostatok dostatočných údajov o prvkoch prístupnosti v súčasnosti bráni spoľahlivému plánovaniu ciest, ak sa ako vyhľadávacie premenné použijú aspekty prístupnosti. Poukazuje sa v nej tiež na to, že stanovenie minimálnych požiadaviek a noriem pre informácie pre osoby so zdravotným postihnutím a zníženou pohyblivosťou by sa malo považovať za veľmi dôležité na úrovni Únie a na úrovni členských štátov. Na ďalšie zlepšenie prístupnosti dopravného systému a uľahčenie cestovania ľuďom so zdravotným postihnutím a ľuďom so zníženou pohyblivosťou musia mať multimodálne digitálne služby mobility k dispozícii údaje o prístupových uzloch a prvkoch ich prístupnosti v prístupných formátoch.
- (21) Komisia sa v nadväznosti na súvisiace vyhlásenie zo stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu vyzýva, aby zvážila, aké zmeny je v reakcii na nové elektronické komunikačné technológie potrebné vykonať v súčasnom právnom rámci a ako prípadné rozšírenie systému eCall na ďalšie kategórie vozidiel, ako sú ťažké nákladné vozidlá, autobusy a autokary, dvojkolesové motorové vozidlá a poľnohospodárske traktory, ovplyvní strediská tiesňového volania eCall. Okrem toho sa Komisia vyzýva, aby nad rámec tejto smernice posúdila, ako by bolo možné po vypnutí komunikačných sietí s prepájaním okruhov (2G a 3G) vyriešiť otázku zastarávania systémov eCall vo vozidlách so zariadeniami, ktoré spĺňajú súčasné špecifikácie systému eCall.
- (22) Intenzívnejšia integrácia IDS a pokročilých asistenčných systémov vodiča alebo automobilových a infraštruktúrnych systémov vo všeobecnosti znamená, že takéto systémy sa budú čoraz viac spoliehať na informácie, ktoré si navzájom poskytnú. Týka sa to najmä systému C-ITS. S vyššími úrovňami automatizácie sa táto závislosť ešte zvýši. Očakáva sa, že v rámci týchto vyšších úrovní automatizácie sa bude využívať bezpečná komunikácia medzi vozidlami a infraštruktúrou na organizovanie účelného pohybu a hladkého priebehu dopravných tokov, čo takisto prispeje k udržateľnejšej doprave. Takouto komunikáciou medzi vozidlami a infraštruktúrou by sa mala podporiť spoľahlivosť, presnosť a dostupnosť údajov. Ohrozenie integrity služieb IDS by teda mohlo mať vážny vplyv na bezpečnosť cestnej premávky, napríklad ak by zámerne nepravdivé informácie viedli vozidlá k manévrom ohrozujúcim 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 protiopatrenia by sa mali prijímať čo najrýchlejšie a mali by byť uplatniteľné okamžite. Pred prijatím takýchto protiopatrení by však Komisia

mala vynaložiť maximálne úsilie na konzultácie s expertmi z členských štátov. Vzhľadom na to, že na riešenie rôznych možných zlyhaní systému môžu existovať plány riadenia núdzových situácií na rôznych úrovniach intervencie, by Komisia okrem toho mala prijať takéto protipatrenia len v núdzových situáciách, keď sa nápravnými opatreniami, ktoré prijali príslušné vnútroštátne orgány, nezabezpečí včasná a účinná reakcia. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011⁽¹⁵⁾. Vzhľadom na potrebu zabezpečiť kontinuitu dopravy je vhodné uplatniť predĺženie platnosti takýchto protipatrení na viac ako šesť mesiacov, a to využitím možnosti uvedenej v článku 8 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Platnosť takýchto protipatrení by mala skončiť hneď po realizácii alternatívneho riešenia alebo po vyriešení núdzovej situácie.

- (23) Každé spracúvanie osobných údajov podľa tejto smernice, ako je napríklad spracúvanie lokalizačných údajov, ak umožňujú priamo alebo nepriamo identifikovať osobu, by sa malo vykonávať v súlade s právom Únie v oblasti ochrany osobných údajov a súkromia ustanoveným najmä v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679⁽¹⁶⁾ a v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2002/58/ES⁽¹⁷⁾. 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.
- (24) 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, a 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 účely sledované spracúvaním osobných údajov a keď je to technicky uskutočniteľné, mali použiť anonymizované údaje. V ostatných prípadoch by sa malo podporovať používanie pseudonymizovaných údajov, napríklad prostredníctvom systému Únie na správu bezpečnostných poverení C-ITS, v snahe posilniť súkromie jednotlivcov v súlade so zásadou špecificky navrhutej ochrany údajov. Používanie osobných údajov vyplývajúcich z modelov mobility alebo rozpoznávania tváre nesmie viesť k žiadnej forme sociálnej diskriminácie. Okrem toho by sa v uvedených špecifikáciách alebo 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.
- (25) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/95/ES⁽¹⁸⁾ sa vzťahuje na výrobky, pre ktoré sa v odvetvových právnych predpisoch nestanovujú konkrétnejšie ustanovenia s rovnakým cieľom bezpečnosti, ako aj na prípady, keď bezpečnostné požiadavky uložené odvetvovými právnymi predpismi nezahŕňajú aspekty a riziká alebo kategóriu rizík, na ktoré sa uvedená smernica vzťahuje (známa aj ako záchranná sieť).
- (26) 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 o služby C-ITS, na zaistenie bezpečnosti a správneho fungovania systému je 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

⁽¹⁵⁾ 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).

⁽¹⁶⁾ 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).

⁽¹⁷⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/58/ES z 12. júla 2002, týkajúca sa spracovávaní osobných údajov a ochrany súkromia v sektore elektronických komunikácií (smernica o súkromí a elektronických komunikáciách) (Ú. v. ES L 201, 31.7.2002, s. 37).

⁽¹⁸⁾ 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).

ustanovenia by mali vychádzať z rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady č. 768/2008/ES ⁽¹⁹⁾, najmä pokiaľ ide o moduly pre rôzne fázy postupov posudzovania zhody a dohľadu nad trhom. Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 ⁽²⁰⁾ 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. 167/2013 ⁽²¹⁾ a (EÚ) č. 168/2013 ⁽²²⁾ 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 uvedené legislatívne akty, by bolo preto duplicitné. Uvedené legislatívne akty o schvaľovaní vozidiel sa však vzťahujú na zariadenia súvisiace s IDS inštalované vo vozidlách, ale 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 by ich cieľom mal byť systematický prístup k pravidlám menovania orgánov posudzovania zhody a uplatniteľné postupy, a to najmä s ohľadom na cezhraničné žiadosti a služby.

- (27) Ak sú súčasťou zavádzania a používania zariadení a softvéru IDS aj systémy umelej inteligencie, mali by sa zohľadniť príslušné ustanovenia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú harmonizované pravidlá v oblasti umelej inteligencie (akt o umelej inteligencii).
- (28) V prípade aplikácií a služieb IDS, pri ktorých sa vyžadujú presné a zaručené 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 zaručených služieb určovania času a polohy. Vesmírny program Únie zriadený podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/696 ⁽²³⁾ poskytuje vysokokvalitné, aktuálne a bezpečné údaje, informácie a služby súvisiace s vesmírom prostredníctvom systému Galileo, Európskej prekryvnej služby geostacionárnej navigácie (EGNOS) a systémov programu Copernicus.
- (29) 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“). Tým sa nevylučuje používanie ďalších overených mechanizmov poskytujúcich rovnakú úroveň dôvery na zabezpečenie spoľahlivosti informácií o pozícii a čase.
- (30) Pri vypracúvaní pracovných programov, ktoré Komisia prijíma podľa smernice 2010/40/EÚ, by sa mali viesť konzultácie s členskými štátmi a ďalšími relevantnými zainteresovanými stranami vrátane iných expertných skupín Komisie, najmä s Poradnou skupinou pre európske IDS, a s výbormi, ktoré sa zaoberajú digitálnymi aspektmi dopravy.

⁽¹⁹⁾ 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).

⁽²⁰⁾ 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).

⁽²¹⁾ 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).

⁽²²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 z 15. januára 2013 o schvaľovaní dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek (Ú. v. EÚ L 60, 2.3.2013, s. 52).

⁽²³⁾ 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 a ktorým sa zrušujú nariadenia (EÚ) č. 912/2010, (EÚ) č. 1285/2013 a (EÚ) č. 377/2014 a rozhodnutie č. 541/2014/EÚ (Ú. v. EÚ L 170, 12.5.2021, s. 69).

- (31) 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 tejto 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.
- (32) Komisia a členské štáty sa vyzývajú, aby podporovali spoluprácu s tretími krajinami, najmä s kandidátmi na členstvo v Únii a s tretími krajinami, v ktorých sa nachádzajú tranzitné koridory spájajúce členské štáty. Komisia sa nabáda, aby podporovala aj spoluprácu na medzinárodnej úrovni.
- (33) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, pokiaľ ide o prijímanie a aktualizáciu pracovných programov a prijatie vzoru správ, ktoré majú členské štáty predkladať. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením (EÚ) č. 182/2011.
- (34) V záujme dosiahnutia cieľov tejto smernice by sa mala na Komisiu na obdobie piatich rokov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmeny zoznamu dátových typov, pre ktoré majú členské štáty zabezpečiť dostupnosť údajov. Toto obdobie by sa malo automaticky predlžovať o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú proti takémuto predĺženiu námietku. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov a so zainteresovanými stranami zastupujúcimi všetky typy účastníkov cestnej premávky a ďalšie dotknuté strany, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva⁽²⁴⁾. 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 systematicky prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (35) 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. 165/2014⁽²⁵⁾, (EÚ) 2019/1239⁽²⁶⁾, (EÚ) 2020/1056 a (EÚ) 2018/858 a smernicami Európskeho parlamentu a Rady 2007/2/ES⁽²⁷⁾ a (EÚ) 2019/520⁽²⁸⁾.
- (36) Keďže cieľ tejto smernice, a to zabezpečiť koordinované a koherentné zavedenie interoperabilných IDS 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 podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.

⁽²⁴⁾ 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).

⁽²⁵⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1).

⁽²⁶⁾ 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).

⁽²⁷⁾ 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).

⁽²⁸⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/520 z 19. marca 2019 o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov a uľahčení cezhraničnej výmeny informácií o neuhradenom cestnom mýte v Únii (Ú. v. EÚ L 91, 29.3.2019, s. 45).

- (37) V súlade so spoločným politickým vyhlásením členských štátov a Komisie z 28. septembra 2011 o vysvetľujúcich dokumentoch ⁽²⁹⁾ 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 vnútroštátnych transpozičných nástrojov. V súvislosti s touto smernicou sa zákonodarca domnieva, že zasielanie takýchto dokumentov je odôvodnené.
- (38) V súlade s článkom 42 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725 ⁽³⁰⁾ sa konzultovalo s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov, ktorý vydal 2. marca 2022 svoje 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. Touto smernicou sa ustanovuje dostupnosť údajov a zavedenie služieb IDS v rámci prioritných oblastí uvedených v článku 2, pričom konkrétne geografické pokrytie v prípade údajov sa stanovuje v prílohe III a konkrétne geografické pokrytie v prípade služieb IDS v prílohe 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) Prioritná oblasť I: Informačné služby IDS a služby mobility IDS;
- b) Prioritná oblasť II: Cestovné služby IDS, dopravné služby IDS a služby IDS v oblasti riadenia dopravy;
- c) Prioritná oblasť III: Služby IDS v oblasti bezpečnosti a ochrany cestnej premávky;
- d) Prioritná oblasť IV: Služby IDS pre kooperatívnu, prepojenú a automatizovanú mobilitu.“

3. Článok 4 sa mení takto:

- a) Bod 2 sa nahrádza takto:

„2. ‚interoperabilita‘ je schopnosť systémov a základných obchodných postupov vymieňať si údaje a spoločne využívať informácie a poznatky s cieľom umožniť kontinuitu služieb IDS;“.

- b) 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 alebo pohodliu alebo uľahčovať alebo podporovať dopravné a cestovné operácie;“.

- c) Bod 14 sa nahrádza takto:

„14. ‚údaje o cestnej sieti‘ sú údaje o charakteristikách cestnej infraštruktúry vrátane trvalého dopravného značenia a jeho regulačných bezpečnostných atribútov, ako aj infraštruktúry na nabíjanie a dopĺňanie paliva alternatívnymi palivami;“.

⁽²⁹⁾ Ú. v. EÚ C 369, 17.12.2011, s. 14.

⁽³⁰⁾ 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).

d) 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).“

e) Dopĺňajú sa tieto body:

„19. ‚kooperatívne inteligentné dopravné systémy‘ alebo ‚C-ITS‘ sú inteligentné dopravné systémy, ktoré používateľom IDS umožňujú interakciu a spoluprácu prostredníctvom výmeny zabezpečených a dôveryhodných správ bez akýchkoľvek predchádzajúcich poznatkov o sebe a nediskriminačným spôsobom;

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 sa vymedzuje v špecifikáciách uvedených v 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, a ktorá môže zahŕňať funkcie umožňujúce vykonávať rezervácie, objednávky alebo platby alebo vystavovanie lístkov;

25. ‚základné informácie‘ sú informácie v rozsahu pôsobnosti tejto smernice, ktoré sú určené ako relevantné pre informovanie užívateľov ciest a IDS, a to najmä zo strany cestných orgánov, ak sú za takéto informácie zodpovedné;

26. ‚hlavná cesta‘ je cesta mimo mestských oblastí určená členským štátom, ktorá spája veľké mestá alebo regióny, či oboje a ktorá nie je klasifikovaná ako súčasť súhrnnej transeurópskej cestnej siete ani ako diaľnica.“

4. Vkladá sa tento článok:

„Článok 4a

Pracovný program

1. Do 21. decembra 2024 prijme Komisia po konzultácii s Poradnou skupinou pre európske IDS zriadenou rozhodnutím Komisie zo 4. mája 2011 (*) a príslušnými zainteresovanými stranami vykonávací akt, ktorým sa stanoví pracovný program. Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 15 ods. 4 Pracovný program obsahuje aspoň tieto prvky:

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

b) dátové typy, ktoré Komisia zvažuje doplniť do prílohy III alebo ich z nej odstrániť delegovanými aktmi uvedenými v článku 7 ods. 1a;

c) prípravné práce, ktoré má vykonať Komisia v spolupráci so zainteresovanými stranami a členskými štátmi podľa článku 7 ods. 1.

2. Pred každým nasledujúcim päťročným predĺžením právomoci prijímať delegované akty v súlade s článkom 12 ods. 2 prijme Komisia vykonávacie akty, ktorými sa stanoví nový pracovný program, ktorý obsahuje aspoň prvky uvedené v odseku 1 písm. a) až c). Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 15 ods. 4.

(*) Rozhodnutie Komisie zo 4. mája 2011 o zriadení Poradnej skupiny pre európske IDS (2011/C 135/03) (Ú. v. EÚ C 135, 5.5.2011, s. 3).“

5. Článok 5 sa nahrádza takto:

„Článok 5

Uplatňovanie špecifikácií na zavádzanie IDS

1. Členské štáty prijímajú opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby sa špecifikácie prijaté Komisiou v súlade s článkom 6 uplatňovali na aplikácie a služby IDS po zavedení uvedených aplikácií a služieb IDS v súlade so zásadami uvedenými 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, a to aj s príslušnými zainteresovanými stranami, v prioritných oblastiach, pokiaľ sa vzhľadom na tieto prioritné oblasti neprijali žiadne špecifikácie.

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

6. Článok 6 sa mení takto:

a) Odsek 5 sa nahrádza takto:

„5. Bez toho, aby boli dotknuté postupy stanovené smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/1535 (*), v špecifikáciách sa podľa potreby určujú situácie, v ktorých členské štáty môžu po informovaní Komisie stanoviť ďalšie pravidlá pre poskytovanie služieb IDS na celom ich území alebo jeho časti. Tieto pravidlá nesmú brániť interoperabilite.

(*) 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).“

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 ochrannej doložky v súlade s rozhodnutím č. 768/2008/ES.

Členské štáty môžu určiť jeden alebo viacero orgánov zodpovedných za vykonávanie posudzovania zhody s požiadavkami stanovenými v špecifikáciách, s výhradou akýchkoľvek osobitných pravidiel posudzovania, ktoré sú v nich stanovené.

Špecifikácie musia byť v súlade so zásadami stanovenými v prílohe II.“

c) Dopĺňa sa tento odsek:

„8. Komisia prijme delegované akty v súlade s článkom 12, ktorými sa stanovujú špecifikácie uvedené v tomto článku. Uvedené delegované akty sa nesmú vzťahovať na viac ako jednu prioritnú oblasť a prijímajú sa pre každé z prioritných opatrení.“

7. Vkladá sa tento článok:

„Článok 6a

Dostupnosť údajov a zavádzanie služieb IDS

1. Členské štáty zabezpečia, aby v prípade, že základné informácie už existujú, boli údaje k dispozícii pre geografické pokrytie pre každý dátový typ uvedený v prílohe III.

Členské štáty zabezpečia, aby sa bezodkladne sprístupnili údaje zodpovedajúce základným informáciám vytvoreným alebo aktualizovaným k dátumu uvedenému v treťom stĺpci prílohy III alebo po tomto dátume.

Členské štáty takisto zabezpečia, aby sa, pokiaľ nie je v prílohe III stanovené inak, bezodkladne po dátume stanovenom vo štvrtom stĺpci uvedenej prílohy sprístupnili ďalšie údaje zodpovedajúce všetkým existujúcim základným informáciám, ktoré boli vytvorené alebo aktualizované pred uvedeným dátumom.

Ak vo štvrtom stĺpci prílohy III nie je uvedený žiadny dátum, príslušné dátumy sa stanovujú prostredníctvom delegovaného aktu prijatého podľa článku 7.

Lehoty podľa tohto odseku sa vzťahujú len na existujúcu infraštruktúru. V prípade infraštruktúry dokončenej neskôr sa za tieto lehoty považujú dátumy dokončenia.

Členské štáty zabezpečia do rovnakého dátumu prístupnosť týchto údajov prostredníctvom národných prístupových bodov.

2. Členské štáty zabezpečia, aby sa služby IDS uvedené v prílohe IV zaviedli pre geografické pokrytie čo najskôr a v každom prípade najneskôr do príslušných dátumov stanovených v uvedenej prílohe.“

8. Článok 7 sa nahrádza takto:

„Článok 7

Zmeny prílohy III

1. Pred prijatím delegovaných aktov podľa tohto článku Komisia v rámci opakujúceho sa konzultačného procesu a spolu s expertmi určenými členskými štátmi a so zainteresovanými stranami overí vyspelosť opisov digitálneho obsahu dátových typov, ktoré sa majú sprístupniť v súlade s článkom 6a, a zabezpečí dokončenie vhodných prípravných prác.

1a. Na základe analýzy nákladov a prínosov a príslušných konzultácií a s prihliadnutím na vývoj na trhu a technický rozvoj v celej únii je Komisia splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 12 na účely zmeny prílohy III, a to tak, že:

- doplní dátové typy, ktoré patria do jednej z kategórií alebo podkategórií údajov uvedených v prílohe III a ktoré sú uvedené v špecifikáciách stanovených podľa článku 6 ods. 8, ak dostupnosť takýchto dátových typov prináša podľa analýzy nákladov a prínosov významné a jasne odôvodnené prínosy a zlepšenia z hľadiska udržateľnosti dopravy, bezpečnosti a ochrany dopravy alebo efektívnosti a riadenia dopravy a stanovenia príslušných dátumov;
- ak je to jasne odôvodnené, odstráni dátové typy z prílohy III;
- stanoví príslušné dátumy pre dátové typy uvedené v prílohe III v prípadoch, ak do 20. decembra 2023 neboli žiadne dátumy stanovené.

2. Delegované akty prijaté podľa odseku 1a tohto článku musia byť v súlade s dátovými typmi stanovenými v poslednom pracovnom programe prijatom v súlade s článkom 4a. Uvedené delegované akty sa v relevantných prípadoch týkajú digitálneho obsahu vymedzeného v rámci prípravných prác uvedených v odseku 1 tohto článku. Uvedené delegované akty sa nesmú vzťahovať na viac ako jednu prioritnú oblasť.

3. Geografické pokrytie pre dátový typ uvedený v odseku 1a písm. a) a c) je buď rovnaké, alebo obmedzenejšie ako pokrytie vymedzené v prílohe III pre kategórie alebo podkategórie, do ktorých dátový typ patrí, pričom sa v relevantných prípadoch uplatní postupný prístup.

4. Dátumy stanovené v delegovaných aktoch uvedených v odseku 1a písm. a) a c):

- a) pokiaľ ide o tretí stĺpec prílohy III, nesmú nastať skôr ako dva roky po nadobudnutí účinnosti príslušného delegovaného aktu a v relevantných prípadoch sa v súvislosti s nimi uplatní postupný prístup;
- b) pokiaľ ide o štvrtý stĺpec prílohy III, nesmú nastať skôr ako štyri roky po nadobudnutí účinnosti príslušného delegovaného aktu.

V prípade, že v treťom stĺpci prílohy III sa už dátum uvádza, dátum v štvrtom stĺpci:

- a) nesmie nastať skôr ako dva roky po dátume uvedenom v treťom stĺpci a nie skôr ako dva roky po nadobudnutí účinnosti príslušného delegovaného aktu;
- b) pokiaľ ide o statické multimodálne cestovné dopravné údaje pre informačné služby o multimodálnom cestovaní v celej únii (umiestnenie identifikovaných prístupových uzlov) v rámci celej dopravnej siete Únie, nesmie nastať skôr ako 31. decembra 2032.

Ak sa však dostupnosť existujúcich údajov zodpovedajúcich informáciám vytvoreným alebo aktualizovaným pred dátumom stanoveným v treťom stĺpci prílohy III nepovažuje za potrebnú z dôvodu, že zodpovedajúce informácie rýchlo zastarávajú, môže sa delegovanými aktami prijatými podľa odseku 1a písm. a) a c) tohto článku vo štvrtom stĺpci prílohy III uviesť, že povinnosť stanovená v článku 6a ods. 1 štvrtom pododseku sa na takéto údaje nevzťahuje.

5. Pri prijímaní delegovaných aktov podľa tohto článku Komisia zohľadní požiadavky nariadenia (EÚ) 2016/679 a smernice 2002/58/ES, a to najmä požiadavky týkajúce sa rizika zasahovania do osobných údajov, ako aj náklady a ľudské zdroje potrebné na sprístupnenie príslušných údajov v dostatočnej kvalite s cieľom zabezpečiť, aby sa tieto zásahy, náklady a zdroje, a to najmä tie, ktoré vznikli verejným orgánom, obmedzili na minimum. Komisia zváži aj náklady a administratívne zaťaženie súkromných prevádzkovateľov, od ktorých sa môže vyžadovať poskytovanie údajov.“

9. Vkladá sa tento článok:

„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 okamžité uplatniteľné vykonávacie akty, ktorými sa stanovia 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 dôsledkov 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. Obdobie platnosti uvedených vykonávacích aktov nepresiahne osem mesiacov. Komisia informuje členské štáty, keď usúdi, že sa núdzová situácia skončila. Komisia uvedené vykonávacie akty zruší po tom, čo uvedená situácia skončila alebo ak Komisia zmení príslušné špecifikácie s cieľom napraviť situáciu, podľa toho, čo nastane skôr.

(*) 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, 19.7.2016, s. 1).“

10. Článok 8 sa nahrádza takto:

„Článok 8

Normy

1. Normy potrebné na zabezpečenie interoperability, kompatibility a kontinuity v rámci zavádzania a operačného používania IDS sa vytvárajú v prioritných oblastiach a pre prioritné opatrenia. Komisia na tento účel po porade s výborom uvedeným v článku 15 požiada príslušné orgány pre normalizáciu v súlade s postupom stanoveným v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/1535 (*), aby vynaložili všetko úsilie potrebné na rýchle prijatie týchto noriem.

2. Pri vydávaní mandátu pre orgány pre normalizáciu sa musia dodržať zásady stanovené v prílohe II, ako aj akékoľvek funkčné ustanovenia zahrnuté do špecifikácie prijatej podľa článku 6.

(*) 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).“

11. Článok 10 sa nahrádza takto:

„Článok 10

Pravidlá týkajúce sa ochrany údajov a súkromia

1. Údaje, ktoré predstavujú osobné údaje v zmysle vymedzenia v článku 4 bode 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (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 k tejto smernici s cieľom zaistiť bezpečnosť alebo ochranu cestnej premávky a zlepšiť riadenie dopravy, mobility alebo incidentov.

2. Ak sa špecifikácie prijaté podľa článku 6 týkajú spracúvania údajov, ktoré sú osobnými údajmi v zmysle vymedzenia v článku 4 bode 1 nariadenia (EÚ) 2016/679, stanoví sa nimi kategórie uvedených údajov a zabezpečia primerané záruky ochrany osobných údajov podľa nariadenia (EÚ) 2016/679 a smernice 2002/58/ES. V takýchto prípadoch posúdenie vplyvu uvedené v článku 6 ods. 7 tejto smernice zahŕňa analýzu vplyvu takéhoto spracúvania na ochranu fyzických osôb, pokiaľ ide o spracúvanie osobných údajov.

3. Ak je anonymizácia technicky uskutočniteľná a účely spracúvania údajov možno dosiahnuť pomocou anonymizovaných údajov, použijú sa anonymizované údaje.

4. Ak anonymizácia nie je technicky uskutočniteľná alebo účely spracúvania údajov nemožno dosiahnuť prostredníctvom anonymizovaných údajov, údaje sa pseudonymizujú za predpokladu, že pseudonymizácia je technicky uskutočniteľná a účely spracúvania údajov možno dosiahnuť použitím pseudonymizovaných údajov.

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

12. Vkladá sa tento článok:

„Článok 10a

Systém Únie na správu bezpečnostných poverení C-ITS

Špecifikácie 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 vzťahujú na systém Únie na správu bezpečnostných poverení C-ITS uvedený v bode 4.3 prílohy I. V špecifikáciách pre tento systém sa stanovia povinnosti v rámci týchto úloh:

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

Komisia je zodpovedná za zabezpečenie výkonu povinností v rámci uvedených úloh.“

13. Článok 12 sa mení takto:

a) Odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článkoch 6 a 7 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 20. decembra 2023. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevzniesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.“

b) Odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Delegovanie právomoci uvedené v článkoch 6 a 7 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.“

c) Odsek 6 sa nahrádza takto:

„6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 6 alebo 7 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.“

14. Článok 15 sa nahrádza takto:

„Článok 15

Postup výboru

1. Komisii pomáha Výbor pre európske IDS. Uvedený 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).“

15. Článok 17 sa nahrádza takto:

„Článok 17

Podávanie správ

1. Členské štáty predložia Komisii do 21. marca 2025 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 prijme vykonávacie akty, v ktorých sa stanoví vzor pre počiatočnú správu a správu o pokroku vrátane zoznamu kľúčových ukazovateľov výkonnosti na posúdenie vykonávania tejto smernice a delegovaných 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 tri roky správu o pokroku dosiahnutom pri vykonávaní tejto smernice a delegovaných aktov prijatých na jej základe. Komisia zabezpečí, aby sa lehoty na podávanie správ stanovené v delegovaných aktoch prijatých na základe článku 6 zosúladiť s touto frekvenciou.
4. Najneskôr 12 mesiacov po uplynutí každej z lehôt pre správy členských štátov predloží Komisia Európskemu parlamentu a Rade správu o pokroku dosiahnutom vo vykonávaní tejto smernice a delegovaných aktov prijatých na jej základe. K správe priložá analýzu týkajúcu sa fungovania a vykonávania článkov 5 až 11 a článku 16, a to vrátane využitých a potrebných finančných zdrojov. V správe sa prípadne posúdi aj potreba zmeny tejto smernice.“

16. Vkladá sa tento článok:

„Článok 18a

Preskúmanie

Komisia do 31. decembra 2028 na základe svojej najnovšej správy vypracovanej v súlade s článkom 17 ods. 4 preskúma články 6a a 7 a prílohy III a IV a v prípade potreby môže predložiť návrh na zmenu. Komisia môže najmä na základe pokroku dosiahnutého v súvislosti s dostupnosťou a prístupnosťou údajov a pri zavádzaní služieb a s prihliadnutím na ich zvýšené využívanie prostredníctvom aplikácií IDS navrhnúť prispôbenie geografického pokrytia určitých dátových typov a služieb a doplniť dátové typy a služby, ktoré sa považujú za kľúčové pre ďalšie zavádzanie IDS.“

17. Príloha I sa nahrádza textom uvedeným v prílohe I k tejto smernici.
18. Príloha II sa nahrádza textom uvedeným v prílohe II k tejto smernici.
19. Text uvedený v prílohe III k tejto smernici sa dopĺňa ako príloha III.
20. Text uvedený v prílohe IV k tejto smernici sa dopĺňa ako príloha IV.

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 21. decembra 2025. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Odchyľne od prvého pododseku členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na splnenie povinnosti podávania správ stanovenej v článku 17 ods. 1 smernice 2010/40/EÚ pred uplynutím lehoty na podávanie správ stanovenej v uvedenom článku.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátneho práva, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 4

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 22. novembra 2023

Za Európsky parlament
predsedníčka
R. METSOLA

Za Radu
predseda
P. NAVARRO RÍOS

PRÍLOHA I

„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 pre cestujúcich zahŕňajú:

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

Vymedzenie nevyhnutných požiadaviek na to, aby multimodálne digitálne služby mobility a podobné služby v celej Únii, ktoré poskytujú informačné, rezervačné alebo nákupné funkcie pre viac ako jedného prevádzkovateľa dopravy v rámci toho istého druhu dopravy, boli 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 verejnými orgánmi, zainteresovanými stranami a príslušnými poskytovateľmi služieb IDS, najmä prostredníctvom normalizovaných rozhraní;
- 1.1.3. včasnej aktualizácie dostupných údajov o multimodálnej doprave a multimodálnom cestovaní, ktoré sa používajú na zabezpečenie multimodálnych digitálnych služieb mobility, príslušnými verejnými orgánmi 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 Únii (vrátane informačných služieb o doprave v reálnom čase v celej Únii)

Vymedzenie nevyhnutných požiadaviek na to, aby informačné a navigačné služby týkajúce sa cestnej premávky v celej Únii 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 údajov 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 verejnými orgánmi, 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 verejnými orgánmi 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 Únii

- 1.3.1. Vymedzenie nevyhnutných požiadaviek na zbieranie údajov o cestnej sieti a dopravných informácií (t. j. plánov organizácie dopravy, dopravných predpisov a odporúčaných trás, najmä pre ťažké nákladné vozidlá) príslušnými verejnými orgánmi a/alebo v relevantnom prípade súkromným sektorom a na ich sprístupňovanie poskytovateľom služieb IDS, a to na základe:

- 1.3.1.1. dostupnosti a prístupnosti existujúcich údajov o cestnej sieti a dopravných údajov (t. j. plánov organizácie dopravy, dopravných predpisov a odporúčaných trás) zbieraných príslušnými verejnými orgánmi a/alebo súkromným sektorom pre poskytovateľov služieb IDS;

- 1.3.1.2. uľahčenia elektronickej výmeny údajov medzi príslušnými verejnými orgánmi a poskytovateľmi služieb IDS a ďalšími príslušnými zainteresovanými stranami;
- 1.3.1.3. včasnej aktualizácie údajov o cestnej sieti a dopravných údajov (t. j. plánov organizácie dopravy, dopravných predpisov a odporúčaných trás) príslušnými verejnými orgánmi a/alebo v relevantnom prípade súkromným sektorom;
- 1.3.1.4. včasnej aktualizácie služieb a aplikácií IDS, ktoré využívajú tieto údaje o cestnej sieti a dopravné údaje, poskytovateľmi služieb IDS.
- 1.3.2. Vymedzenie nevyhnutných požiadaviek na to, aby údaje o cestnej sieti, dopravné údaje a príslušné cestovné údaje a údaje o 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 a prístupnosti existujúcich údajov o cestnej sieti, dopravných údajov a príslušných cestovných údajov a údajov o 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 verejnými orgánmi, zainteresovanými stranami a súkromnými výrobcami digitálnych máp a poskytovateľmi služieb;
 - 1.3.2.3. včasnej aktualizácie údajov o cestnej sieti a dopravných údajov na účely digitálnych máp príslušnými verejnými orgánmi 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 údajov 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 (napríklad 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 údajov a údajov o nehodách a incidentoch, ktoré sú potrebné pre rozšírené služby riadenia dopravy a incidentov, príslušnými zainteresovanými stranami;
- 2.1.4. dostupnosti a prístupnosti 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 spoločného využívania údajov (!)*.

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 presných údajov v štandardizovanom formáte o cestnej sieti a multimodálnom cestovaní a dopravných údajov, ktoré sú potrebné na riadenie mobility, pre príslušné verejné orgány, a to bez toho, aby boli dotknuté požiadavky na ochranu údajov;

- 2.2.2. uľahčenia elektronickej cezhraničnej výmeny údajov medzi príslušnými verejnými orgánmi, zainteresovanými stranami a príslušnými poskytovateľmi služieb IDS;
- 2.2.3. včasnej aktualizácie dostupných údajov o cestnej sieti a multimodálnom cestovaní a dopravných údajov, ktoré sú potrebné na riadenie mobility, príslušnými verejnými orgánmi a zainteresovanými stranami.

2.3. Rámec Únie pre architektúru IDS

Vymedzenie nevyhnutných opatrení na vytvorenie rámcovej architektúry Únie 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 údajov (*)²;
- 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 Únii

Vymedzenie nevyhnutných opatrení na zosúladené poskytovanie interoperabilného systému eCall v celej Únii 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 novej interakcie s údajmi v rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2020/1056 a s e-CMR (*)², napríklad v prípade nebezpečného tovaru.

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, ak sú k dispozícii, 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 bezpečnosť cestnej premávky v súvislosti s, pokiaľ je to možné, bezplatným poskytovaním „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 riadenia 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 vrátane mobilných telefónov na pomoc pri riadení vozidla a/alebo dopravných operáciách, ako aj bezpečnosti komunikačných zariadení vo vozidlách, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 167/2013 ⁽⁴⁾*, (EÚ) č. 168/2013 ⁽⁵⁾* a (EÚ) 2018/858 ⁽⁶⁾*.
- 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 nariadení (EÚ) č. 167/2013, (EÚ) č. 168/2013 a (EÚ) 2018/858.
- 3.4.3. Vymedzenie nevyhnutných opatrení na integráciu vyspelých informačných systémov podpory vodičov do vozidiel a cestnej infraštruktúry, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti nariadení (EÚ) č. 167/2013, (EÚ) č. 168/2013 a (EÚ) 2018/858.
- 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 verejnými orgánmi, 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 nariadení (EÚ) č. 167/2013, (EÚ) č. 168/2013 a (EÚ) 2018/858.

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 nariadeniach (EÚ) č. 167/2013, (EÚ) č. 168/2013 a (EÚ) 2018/858:

- 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 kooperatívnej, prepojenej a automatizovanej mobility, 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 presnej a spoľahlivej 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 Únie na správu bezpečnostných poverení C-ITS
 - 4.3.1. certifikačná politika týkajúca sa správy certifikátov verejného kľúča pre služby C-ITS;
 - 4.3.2. stanovenie úlohy orgánu pre certifikačnú politiku C-ITS, správcu dôveryhodného zoznamu C-ITS a kontaktného miesta pre C-ITS;
 - 4.3.3. bezpečnostná politika týkajúca sa riadenia informačnej bezpečnosti v C-ITS.

(¹)* 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)* Napríklad nariadenie (EÚ) 2020/1056.

(³)* Dodatokový protokol k Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave (CMR) týkajúci sa elektronického nákladného listu.

(⁴)* 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).

(⁵)* 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).

(⁶)* 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).“

PRÍLOHA II

„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 musia:

a)	byť účinné	–	konkrétne prispievajú k riešeniu kľúčových výziev vplyvajúcich na cestnú dopravu v Európe (napr. zmiernenie preťaženia, riešenie núdzových situácií a poveternostné javy, zníženie emisií, zvýšenie energetickej efektívnosti, dosiahnutie vyššej úrovne bezpečnosti a ochrany, a to aj zraniteľných účastníkov cestnej premávky);
b)	byť nákladovo efektívne	–	optimalizujú pomer nákladov a výstupov vo vzťahu k dosiahnutiu cieľov;
c)	byť primerané	–	poskytujú, ak je to vhodné, rôzne úrovne dosiahnuteľnej kvality a zavedenia služieb, pričom zohľadňujú miestne, regionálne, národné a európske osobitosti;
d)	podporovať kontinuitu služieb	–	zabezpečujú nepretržité služby v celej Únii po zavedení služieb IDS, najmä na transeurópskych sieťach a prípadne na vonkajších hraniciach Únie. Mala by sa zabezpečiť nepretržitosť služieb na úrovni prispôbenej povahy dopravných sietí spájajúcich krajiny s krajinami a vo vhodnom prípade regióny s regiónmi a mestá s vidieckymi oblasťami;
e)	zaistiť interoperabilitu	–	zabezpečujú, že systémy, aplikácie, služby a základné obchodné postupy sú schopné vymieňať si údaje a spoločne využívať informácie a poznatky v štandardizovanom formáte s cieľom umožniť efektívne poskytovanie služieb IDS;
f)	podporovať 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)	rešpektovať 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 a osobitosti infraštruktúr;
h)	podporovať 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 (EÚ) 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)	podporovať vyspelosť	–	prostredníctvom dostatočnej úrovne technického rozvoja a prevádzkového využívania a po náležitom posúdení rizík, prípadne vrátane skúšok v reálnych podmienkach, u výrobcov vozidiel a zariadení a poskytovateľov infraštruktúry, demonštrujú odolnosť inováčných systémov IDS;

j)	zabezpečovať 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 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 (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)	uľahčovať intermodalitu	–	ak je to vhodné, pri zavádzaní IDS zohľadňujú koordináciu rôznych druhov dopravy;
l)	rešpektovať 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 (EÚ) 2018/1972;
m)	zaistiť transparentnosť a dôveru	–	dosahuje sa nimi transparentnosť napríklad tým, že zabezpečujú transparentnosť hodnotenia, a to aj pokiaľ ide o environmentálne vplyvy, pri navrhovaní možností mobility zákazníkom.“

PRÍLOHA III

„PRÍLOHA III

Zoznam dátových typov

Dátový typ	Geografické pokrytie	Dátum uvedený v článku 6a ods. 1 druhom pododseku	Dátum uvedený v článku 6a ods. 1 tretom pododseku
1. Údaje týkajúce sa poskytovania informačných a navigačných služieb týkajúcich sa cestnej premávky v celej Únii (ako sa uvádzajú v prioritnej oblasti I bodoch 1.2 a 1.3 prílohy I):			
1.1. Kategória: Statické a dynamické dopravné predpisy, ak je to vhodné, týkajúce sa:			
Podkategória: — podmienky vjazdu do tunela — podmienky prejazdu po moste — obmedzenia rýchlosti — zákaz predchádzania pre ťažké nákladné vozidlá — obmedzenia hmotnosti/dĺžky/šírky/výšky	Základná transeurópska sieť pre cesty	31. december 2025	31. december 2027
	Súhrnná transeurópska sieť pre cesty, iné diaľnice a úseky hlavných ciest, na ktorých je celková priemerná ročná denná premávka viac ako 8 500 vozidiel, a všetky cesty v mestách nachádzajúce sa v strede jednotlivých mestských uzlov v zmysle vymedzenia v článku 3 písm. p) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 ⁽¹⁾ a uvedené v danom nariadení vrátane uzlov spravovaných mestami. Členský štát sa môže rozhodnúť, že pokrytie v mestách v strede mestských uzlov obmedzí na ulice, na ktorých je priemerná ročná denná premávka viac ako 7 000 vozidiel. Členský štát, ktorý uvedené rozhodnutie prijme, to oznámi Komisii do 31. decembra 2026	31. december 2026	31. december 2028
Podkategória: — jednosmerné ulice	Cestná infraštruktúra v mestách nachádzajúca sa v strede jednotlivých mestských uzlov v zmysle vymedzenia v článku 3 písm. p) nariadenia (EÚ) č. 1315/2013	31. december 2025	31. december 2027
Podkategória: — predpisy pre nákladnú dopravu	Cestná infraštruktúra v mestách nachádzajúca sa v strede jednotlivých mestských uzlov v zmysle vymedzenia v článku 3 písm. p) nariadenia (EÚ) č. 1315/2013	31. december 2026	Delegované akty, ktoré sa majú prijať podľa článku 7 ods. 1a písm. a), b) a c)

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

Dátový typ	Geografické pokrytie	Dátum uvedený v článku 6a ods. 1 druhom pododseku	Dátum uvedený v článku 6a ods. 1 treťom pododseku
Podkategória: — smer jazdy v jazdných pruhoch pre oba smery	Základná a súhrnná transeurópska sieť pre cesty, iné diaľnice a úseky hlavných ciest, na ktorých je celková priemerná ročná denná premávka viac ako 8 500 vozidiel, a všetky cesty v mestách nachádzajúce sa v strede jednotlivých mestských uzlov v zmysle vymedzenia v článku 3 písm. p) nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 a uvedené v danom nariadení vrátane uzlov spravovaných mestami. Členský štát sa môže rozhodnúť, že pokrytie v mestách v strede mestských uzlov obmedzí na ulice, na ktorých je priemerná ročná denná premávka viac ako 7 000 vozidiel. Členský štát, ktorý uvedené rozhodnutie prijme, to oznámi Komisii do 31. decembra 2026	31. december 2026	Delegované akty, ktoré sa majú prijať podľa článku 7 ods. 1a písm. a), b) a c)
Podkategória: — plány organizácie dopravy	Základná a súhrnná transeurópska sieť pre cesty, iné diaľnice a úseky hlavných ciest, na ktorých je celková priemerná ročná denná premávka viac ako 8 500 vozidiel, a všetky cesty v mestách nachádzajúce sa v strede jednotlivých mestských uzlov v zmysle vymedzenia v článku 3 písm. p) nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 a uvedené v danom nariadení vrátane uzlov spravovaných mestami. Členský štát sa môže rozhodnúť, že pokrytie v mestách v strede mestských uzlov obmedzí na ulice, na ktorých je priemerná ročná denná premávka viac ako 7 000 vozidiel. Členský štát, ktorý uvedené rozhodnutie prijme, to oznámi Komisii do 31. decembra 2028	31. december 2028	Delegované akty, ktoré sa majú prijať podľa článku 7 ods. 1a písm. a), b) a c)
Podkategória: — trvalé obmedzenia prístupu	Základná a súhrnná transeurópska sieť pre cesty, iné diaľnice a úseky hlavných ciest, na ktorých je celková priemerná ročná denná premávka viac ako 8 500 vozidiel, a všetky cesty v mestách nachádzajúce sa v strede jednotlivých mestských uzlov v zmysle vymedzenia v článku 3 písm. p) nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 a uvedené v danom nariadení vrátane uzlov spravovaných mestami. Členský štát sa môže rozhodnúť, že pokrytie v mestách v strede mestských uzlov obmedzí na ulice, na ktorých je priemerná ročná denná premávka viac ako 7 000 vozidiel. Členský štát, ktorý uvedené rozhodnutie prijme, to oznámi Komisii do 31. decembra 2026	31. december 2026	Delegované akty, ktoré sa majú prijať podľa článku 7 ods. 1a písm. a), b) a c)

Dátový typ	Geografické pokrytie	Dátum uvedený v článku 6a ods. 1 druhom pododseku	Dátum uvedený v článku 6a ods. 1 treťom pododseku
Podkategória: — hranice obmedzení, zákazov alebo povinností so zónovou platnosťou, aktuálny stav prístupu a podmienky pohybu v zónach s regulovanou dopravou	Základná a súhrnná transeurópska sieť pre cesty, iné diaľnice a úseky hlavných ciest, na ktorých je celková priemerná ročná denná premávka viac ako 8 500 vozidiel, a všetky cesty v mestách nachádzajúce sa v strede jednotlivých mestských uzlov v zmysle vymedzenia v článku 3 písm. p) nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 a uvedené v danom nariadení vrátane uzlov spravovaných mestami. Členský štát sa môže rozhodnúť, že pokrytie v mestách v strede mestských uzlov obmedzí na ulice, na ktorých je priemerná ročná denná premávka viac ako 7 000 vozidiel. Členský štát, ktorý uvedené rozhodnutie prijme, to oznámi Komisii do 31. decembra 2026	31. december 2026	Delegované akty, ktoré sa majú prijať podľa článku 7 ods. 1a písm. a), b) a c)
1.2. Dátové typy o stave siete:			
Podkategória: — uzávierky cesty — uzávierky jazdného pruhu — práce na ceste	Základná transeurópska sieť pre cesty	31. december 2025	Neuplatňuje sa (poznámka 1)
	Súhrnná transeurópska sieť pre cesty	31. december 2026	Neuplatňuje sa (poznámka 1)
Podkategória: — dočasné opatrenia v oblasti riadenia dopravy	Základná a súhrnná transeurópska sieť pre cesty	31. december 2028	Neuplatňuje sa (poznámka 1)
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):			
Kategória: statické údaje Podkategória: — statické údaje týkajúce sa parkovacích plôch — informácie o bezpečnosti a vybavení parkovacej plochy	Základná transeurópska sieť pre cesty	31. december 2025	31. december 2026
	Súhrnná transeurópska sieť pre cesty	31. december 2026	31. december 2027
Kategória: dynamické údaje Podkategória: — dynamické údaje o dostupnosti parkovacích miest, ako aj o tom, či parkovisko je: plné, zatvorené, alebo o počte dostupných voľných miest	Základná a súhrnná transeurópska sieť pre cesty	31. december 2027	Neuplatňuje sa (poznámka 1)

Dátový typ	Geografické pokrytie	Dátum uvedený v článku 6a ods. 1 druhom pododseku	Dátum uvedený v článku 6a ods. 1 treťom pododseku
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):			
Kategória: dynamické údaje Podkategória: — dočasne klzká cesta — zvieratá, ľudia, prekážky, nečistoty na ceste — nechránená oblasť nehody — krátkodobé práce na ceste — vodič, ktorý ide v protismere — neriadené zablokovanie cesty	Základná a súhrnná transeurópska sieť pre cesty a iné diaľnice nezaraďované do uvedenej siete	31. december 2025	Neuplatňuje sa (poznámka 1)
Podkategória: — znížená viditeľnosť — výnimočné poveternostné podmienky	Základná a súhrnná transeurópska sieť pre cesty a iné diaľnice nezaraďované do uvedenej siete	31. december 2026	Neuplatňuje sa (poznámka 1)
4. Statické multimodálne dopravné údaje pre informačné služby týkajúce sa multimodálneho cestovania v celej Únii (ako sa uvádzajú v prioritnej oblasti I bodoch 1.1 a 1.3 prílohy I):			
Kategória Umiestnenie určených prístupových uzlov pre všetky druhy pravidelnej dopravy vrátane informácií o prístupnosti prístupových uzlov a spojovacích cestách v mieste prestupu (napríklad prítomnosť výťahov, eskalátorov)	Mestské uzly v zmysle vymedzenia v článku 3 písm. p) nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 a uvedené v danom nariadení vrátane uzlov spravovaných mestami	31. december 2026	Delegované akty, ktoré sa majú prijať podľa článku 7 ods. 1a písm. a), b) a c)
	Celá dopravná sieť Únie	31. december 2028	Delegované akty, ktoré sa majú prijať podľa článku 7 ods. 1a písm. a), b) a c)

POZNÁMKA 1: „Neuplatňuje sa: neexistuje žiadna povinnosť sprístupniť údaje vytvorené alebo aktualizované pred dátumom uvedeným v treťom stĺpci tejto prílohy, ktoré sú k dispozícii podľa článku 6a ods. 1.“

PRÍLOHA IV

„PRÍLOHA IV

Zoznam služieb IDS

Služba	Geografické pokrytie	Dátum
Služba minimálnych univerzálnych dopravných informácií týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky, ako sa uvádza v prioritnej oblasti III bode 3.3 prílohy I	Základná a súhrnná transeurópska sieť pre cesty	31. december 2026“