

I

(Legislatívne akty)

SMERNICE

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

(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,

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) Nárast objemu cestnej dopravy v Únii súvisiaci s rastom európskeho hospodárstva a s požiadavkami občanov na mobilitu je prvoradou príčinou zvyšujúceho sa preťaženia cestnej infraštruktúry a zvýšenej spotreby energie, ako aj zdroj environmentálnych a sociálnych problémov.

(2) Odpoveď na tieto veľké výzvy nemôže byť obmedzená na tradičné opatrenia, ako medzi iným rozširovanie existujúcej infraštruktúry v oblasti cestnej dopravy. Inovácia bude zohrávať významnú úlohu pri hľadaní vhodných riešení pre Úniu.

(3) Inteligentné dopravné systémy (IDS) sú vyspelé aplikácie, ktoré bez toho, aby zahŕňali inteligenciu ako takú, slúžia na poskytovanie inovatívnych služieb pre rôzne druhy dopravy a v oblasti riadenia dopravy a umožňujú lepšiu informovanosť rôznych užívateľov a bezpečnejšie, koordinovanejšie a inteligentnejšie využívanie dopravných sietí.

(4) IDS začleňujú telekomunikácie, elektronické zariadenia a informačné technológie do dopravného inžinierstva na účely plánovania, projektovania, prevádzky, údržby a riadenia dopravných systémov. Uplatňovanie informačných a komunikačných technológií na oblasť cestnej dopravy a jej rozhrania s inými druhmi dopravy významne prispeje k zníženiu vplyvu cestnej dopravy na životné prostredie, ako aj k zlepšeniu účinnosti vrátane energetickej účinnosti, bezpečnosti a ochrany cestnej premávky vrátane prepravy nebezpečného tovaru, k zlepšeniu verejnej bezpečnosti a osobnej a nákladnej mobility, pričom zároveň zabezpečí fungovanie vnútorného trhu, ako aj zvýšenie úroveň konkurencieschopnosti a zamestnanosti. Aplikácie IDS by však nemali mať vplyv na záležitosti týkajúce sa národnej bezpečnosti alebo záležitosti týkajúce sa obrany.

(5) Pokrok v oblasti uplatňovania informačných a komunikačných technológií na iné druhy dopravy by sa mal teraz prejavíť vo vývoji v oblasti cestnej dopravy, predovšetkým vzhľadom na zabezpečenie vyššej úrovne integrácie medzi cestnou dopravou a inými druhmi dopravy.

(6) V niektorých členských štátoch sa už v oblasti cestnej dopravy zaviedli národné aplikácie týchto technológií. Takéto zavádzanie však zostáva roztrieštené a nekoordinované a nedokáže zabezpečiť geografickú kontinuitu služieb IDS v celej Únii a na jej vonkajších hraniciach.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 277, 17.11.2009, s. 85.

⁽²⁾ Pozícia Európskeho parlamentu z 23. apríla 2009 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku), pozícia Rady z 10. mája 2010 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku), pozícia Európskeho parlamentu zo 6. júla 2010 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).

- (7) Na účely zabezpečenia koordinovaného a účinného zavádzania IDS v rámci celej Únie by sa mali zaviesť špecifikácie vrátane prípadných noriem, ktoré budú ďalej vymedzovať podrobné ustanovenia a postupy. Komisia by mala predtým, ako prijme akékoľvek špecifikácie, posúdiť ich zhodu s určitými vymedzenými zásadami ustanovenými v prílohe II. Uprednostniť by sa mali v prvom rade štyri hlavné oblasti vývoja a zavádzania IDS. V rámci týchto štyroch oblastí by sa mali zaviesť prioritné opatrenia pre rozvoj a používanie špecifikácií a noriem. Počas ďalšieho vykonávania IDS by sa mala zohľadňovať existujúca infraštruktúra IDS, ktorú zaviedli jednotlivé členské štáty, a to z hľadiska technického pokroku a vynaložených finančných nákladov.
- (8) Ak sa legislatívny akt prijme, ako je uvedené v článku 6 ods. 2 druhom pododseku tejto smernice, malo by sa náležite zmeniť a doplniť znenie článku 5 ods. 1 druhej vety.
- (9) Špecifikácie by mali okrem iného zohľadňovať získané skúsenosti a výsledky v oblasti IDS, predovšetkým v súvislosti s iniciatívou eSafety, ktorú Komisia začala realizovať v apríli 2002, a mali by na nich budovať. Komisia ustanovila na základe tejto iniciatívy fórum eSafety s cieľom podporovať a ďalej uplatňovať odporúčania na podporu vývoja, zavádzania a využívania systémov eSafety.
- (10) Pravidlá a postupy ustanovené touto smernicou sa nevzťahujú na vozidlá, ktoré sú prevádzkované najmä z dôvodu ich historickej hodnoty a ktoré boli pôvodne zaregistrované a/alebo typovo schválené a/alebo uvedené do prevádzky pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice a jej vykonávacích opatrení.
- (11) IDS by mali budovať na interoperabilných systémoch, ktoré sú založené na otvorených a verejných normách a sú dostupné na nediskriminačnom základe pre všetkých dodávateľov a užívateľov aplikácií a služieb.
- (12) Zavádzanie a využívanie aplikácií a služieb IDS bude zahŕňať aj spracovanie osobných údajov. Takéto spracovanie by sa malo realizovať v súlade s právom Únie, ktoré je stanovené najmä v smernici Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov⁽¹⁾ a v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2002/58/ES z 12. júla 2002 týkajúcej sa spracovávania osobných údajov a ochrany súkromia v sektore elektronických komunikácií⁽²⁾. Pri používaní aplikácií IDS by sa okrem iného mali uplatňovať zásady obmedzenia účelu a minimalizácie údajov.
- (13) Ako jedna zo zásad zvyšovania ochrany súkromia jednotlivcov by sa mala podporovať anonymizácia. Pokiaľ ide o otázky súvisiace s ochranou údajov a súkromia v oblasti zavádzania aplikácií a služieb IDS, Komisia by mala podľa potreby konzultovať európskeho dozorného úradníka pre ochranu údajov a požiadať o stanovisko pracovnej skupiny na ochranu jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov zriadenej podľa článku 29 smernice 95/46/ES.
- (14) Zavádzanie a využívanie aplikácií a služieb IDS, a predovšetkým informačných služieb o doprave a cestovaní, bude zahŕňať spracovanie a využívanie údajov o cestnej sieti, dopravných informácií a cestovných údajov, ktoré vlastní orgány verejného sektoru členských štátov v zmysle príslušných dokumentov, ktoré sú ich súčasťou. Takéto spracovanie a využívanie údajov by sa malo uskutočňovať v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/98/ES zo 17. novembra 2003 o opakovanom použití informácií verejného sektora⁽³⁾.
- (15) Vo vhodných prípadoch by špecifikácie mali zahŕňať podrobné ustanovenia zakladajúce postup, ktorým sa riadi posúdenie zhody alebo vhodnosti na použitie komponentov. Tieto ustanovenia by sa mali zakladať na rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady č. 768/2008/ES z 9. júla 2008 o spoločnom rámci na uvádzanie výrobkov na trh⁽⁴⁾, najmä v súvislosti s modulmi pre rozličné fázy postupov posudzovania zhody. Rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich častí alebo príslušného vybavenia sa už zriadil smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES⁽⁵⁾, smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2002/24/ES⁽⁶⁾ a smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/37/ES⁽⁷⁾, ktorými sa stanovujú pravidlá typového schválenia dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel, resp. častí poľnohospodárskych alebo lesných traktorov alebo ich príslušného vybavenia. Z tohto dôvodu by ustanovenie posudzovania zhody zariadení a aplikácií, na ktoré sa vzťahujú tieto smernice, bolo duplicitné. Zároveň platí, že hoci sa tieto smernice uplatňujú na zariadenia súvisiace s IDS nainštalované vo vozidlách, neuplatňujú sa na zariadenia a softvér IDS externej cestnej infraštruktúry. V takýchto prípadoch by špecifikácie mohli stanovovať postupy posudzovania zhody. Tieto postupy by sa mali obmedzovať iba na nevyhnutné aspekty každého jednotlivého prípadu.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 201, 31.7.2002, s. 37.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 345, 31.12.2003, s. 90.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 82.

⁽⁵⁾ Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁽⁶⁾ Ú. v. ES L 124, 9.5.2002, s. 1.

⁽⁷⁾ Ú. v. EÚ L 171, 9.7.2003, s. 1.

- (16) V prípade aplikácií a služieb IDS, pri ktorých sa požadujú presné a spoľahlivé služby určovania času a polohy, by sa mali použiť satelitné infraštruktúry alebo iné technológie zabezpečujúce rovnocennú úroveň presnosti ako tie, ktoré sú stanovené v nariadení Rady (ES) č. 1/2005 z 22. decembra 2004 o ochrane zvierat počas prepravy a s ňou súvisiacich činností⁽¹⁾ a v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 683/2008 z 9. júla 2008 o pokračovaní v implementácii európskych programov satelitnej navigácie (EGNOS a Galileo)⁽²⁾.
- (17) Na účely uplatňovania aplikácií IDS by sa mali využívať inovačné technológie, ako zariadenia rádiových frekvencií identifikácie (RFID), alebo EGNOS/Galileo, a to najmä na lokalizáciu a sledovanie nákladu na jeho prepravnej trase a v rámci rozličných druhov prepravy.
- (18) Hlavné zainteresované subjekty, ako sú poskytovatelia služieb IDS, združenia užívateľov IDS, prevádzkovatelia dopravy a zariadení, zástupcovia výrobných odvetví, sociálni partneri, profesijné združenia a miestne orgány, by mali mať možnosť poskytovať Komisii poradenstvo v oblasti obchodných a technických aspektov zavádzania IDS v rámci Únie. Komisia by na tento účel mala zriadiť poradnú skupinu pre IDS a zabezpečiť tak úzku spoluprácu so zainteresovanými stranami a členskými štátmi. Činnosť tejto skupiny by mala byť transparentná a jej výsledky by sa mali dať k dispozícii výboru zriadenému touto smernicou.
- (19) Mali by sa zaistiť jednotné podmienky vykonávania pre prijatie usmernení a nezáväzných opatrení na uľahčenie spolupráce členských štátov, pokiaľ ide o prioritné oblasti IDS, rovnako ako usmernenia pre podávanie správ členskými štátmi a pracovný program.
- (20) Podľa článku 291 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) pravidlá a všeobecné zásady kontrolného mechanizmu, ktorým členské štáty uskutočňujú kontrolu nad vykonávaním vykonávacích právomocí Komisie, sa ustanovia dopredu formou nariadenia prijatého v súlade s riadnym legislatívnym postupom. Do prijatia uvedeného nového nariadenia sa naďalej uplatňuje rozhodnutie Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa stanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu⁽³⁾ s výnimkou regulačného postupu s kontrolou, ktorý nie je uplatniteľný.
- (21) Komisia by mala byť v súvislosti s prijatím špecifikácií splnomocnená na prijatie delegovaných aktov v súlade s článkom 290 ZFEÚ. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas svojich prípravných prác uskutočnila náležité konzultácie aj na expertnej úrovni.
- (22) V záujme zaručiť koordinovaný prístup by mala Komisia zabezpečiť súlad medzi činnosťami výboru ustanoveného touto smernicou, výboru ustanoveného smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/52/ES z 29. apríla 2004 o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov v Spoločenstve⁽⁴⁾, výboru ustanoveného nariadením Rady (EHS) č. 3821/85 z 20. decembra 1985 o záznamovom zariadení v cestnej doprave⁽⁵⁾, výboru ustanoveného smernicou 2007/46/ES a výboru ustanoveného smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/2/ES zo 14. marca 2007, ktorou sa zriaďuje Infraštruktúra pre priestorové informácie v Európskom spoločenstve (Infrastructure for Spatial Information in the European Community – Inspire)⁽⁶⁾.
- (23) Keďže cieľ tejto smernice, a to zabezpečiť koordinované a koherentné zavádzanie interoperabilných inteligentných dopravných systémov v celej Únii, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov a/alebo v rámci súkromného sektora, ale z dôvodov 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) V súlade s bodom 34 Medziinštitucionálnej dohody o lepšej tvorbe práva sa členské štáty nabádajú, aby vo vlastnom záujme a v záujme Únie vypracovali a zverejnili tabuľky, ktoré budú čo najlepšie vyjadrovať vzájomný vzťah medzi touto smernicou a transpozičnými opatreniami,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. Touto smernicou sa zavádza rámec na podporu koordinovaného a koherentného zavádzania a používania inteligentných dopravných systémov (IDS) v rámci Únie, najmä v cezhraničnom styku medzi členskými štátmi, a stanovujú sa ňou všeobecné podmienky potrebné na tento účel.
2. Táto smernica ustanovuje vývoj špecifikácií pre činnosť v prioritných oblastiach uvedených v článku 2, ako aj vývoj prípadných potrebných noriem.
3. Táto smernica sa uplatňuje na aplikácie a služby IDS v oblasti cestnej dopravy a ich rozhrania s inými druhmi dopravy bez toho, aby boli dotknuté záležitosti týkajúce sa národnej bezpečnosti alebo záležitosti potrebné v záujme obrany.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 3, 5.1.2005, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 196, 24.7.2008, s. 1.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ L 166, 30.4.2004, s. 124.

⁽⁵⁾ Ú. v. ES L 370, 31.12.1985, s. 8.

⁽⁶⁾ Ú. v. EÚ L 108, 25.4.2007, s. 1.

Článok 2

Prioritné oblasti

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

- I. Optimálne využívanie údajov o cestnej sieti, dopravných informácií a cestovných údajov;
- II. Kontinuita dopravných a nákladných radiacích služieb IDS;
- III. Aplikácie IDS v oblasti bezpečnosti a ochrany cestnej premávky;
- IV. Prepojenie vozidiel s dopravnou infraštruktúrou.

2. Rozsah týchto prioritných oblastí sa podrobnejšie ustanovuje v prílohe I.

Článok 3

Prioritné opatrenia

V rámci prioritných oblastí sú pre vývoj a používanie špecifikácií a noriem prioritné tieto opatrenia, ktoré sa ustanovujú v prílohe I:

- a) poskytovanie informačných služieb o multimodálnom cestovaní v celej EÚ;
- b) poskytovanie informačných služieb o doprave v reálnom čase v celej EÚ;
- c) údaje a postupy, pokiaľ je to možné, na bezplatné poskytovanie minimálnych univerzálnych dopravných informácií týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky užívateľom;
- d) zosúladené poskytovanie interoperabilného systému eCall v celej EÚ;
- e) poskytovanie informačných služieb pre bezpečné a chránené parkovacie miesta pre nákladné a úžitkové vozidlá;
- f) poskytovanie rezervačných služieb pre bezpečné a chránené parkovacie miesta pre nákladné a úžitkové vozidlá.

Článok 4

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1. „inteligentné dopravné systémy“ alebo „IDS“ sú systémy, v ktorých sa uplatňujú informačné a komunikačné technológie v oblasti cestnej dopravy vrátane infraštruktúry, vozidiel a užívateľov a v oblasti riadenia dopravy a riadenia mobility, rovnako ako aj pre, rozhrania s inými druhmi dopravy;

2. „interoperabilita“ je schopnosť systémov a základných obchodných postupov vymieňať si údaje a spoločne využívať informácie a poznatky;

3. „aplikácia IDS“ je operačný nástroj na uplatňovanie IDS;

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

5. „poskytovateľ služieb IDS“ je každý poskytovateľ služieb IDS, verejný alebo súkromný;

6. „užívateľ IDS“ je každý užívateľ aplikácií alebo služieb IDS vrátane cestujúcich, zraniteľných užívateľov ciest, užívateľov a prevádzkovateľov infraštruktúry cestnej dopravy, správcov vozových parkov a prevádzkovateľov pohotovostných služieb;

7. „zraniteľní užívatelia ciest“ sú nemotorizovaní užívatelia ciest, ako chodci a cyklisti, ako aj motocyklisti a osoby so zdravotným postihnutím alebo osoby so zníženou pohyblivosťou alebo schopnosťou orientácie;

8. „prenosné zariadenie“ je prenosné komunikačné alebo informačné zariadenie, ktoré sa môže umiestniť vo vozidle na účely pomoci pri riadení vozidla a/alebo dopravných operáciách;

9. „platforma“ je interná alebo externá jednotka, ktorá umožňuje zavedenie, poskytovanie, využívanie a integráciu aplikácií a služieb IDS;

10. „architektúra“ je koncepčný dizajn, ktorý vymedzuje štruktúru, správanie daného systému v jeho okolí a jeho integráciu v ňom;

11. „rozhranie“ je zariadenie medzi systémami, prostredníctvom ktorého sa tieto systémy môžu spájať a vzájomne na seba pôsobiť;

12. „kompatibilita“ je všeobecná schopnosť zariadenia alebo systému pracovať s iným zariadením alebo systémom bez zmeny;

13. „kontinuita služieb“ je schopnosť zabezpečiť nepretržité služby na dopravných sieťach na celom území Únie;

14. „údaje o cestnej sieti“ sú údaje o charakteristikách cestnej infraštruktúry vrátane trvalého dopravného značenia alebo jeho regulačných bezpečnostných atribútov;

15. „dopravné informácie“ sú historické údaje a údaje získavané v reálnom čase o charakteristikách cestnej dopravy;

16. „cestovné údaje“ sú základné údaje ako napr. cestovné poriadky verejnej dopravy a tarify potrebné na poskytovanie informácií o multimodálnom cestovaní pred a počas cesty v záujme uľahčenia plánovania, rezervácie a prispôbenia sa;
17. „špecifikácia“ je záväzné opatrenie, ktorým sa zavádzajú ustanovenia obsahujúce požiadavky, postupy alebo akékoľvek iné relevantné pravidlá;
18. „norma“ je norma, ako sa vymedzuje v článku 1 ods. 6 smernice Európskeho parlamentu a Rady 98/34/ES z 22. júna 1998 o postupe pri poskytovaní informácií v oblasti technických noriem a predpisov⁽¹⁾.

Článok 5

Zavádzanie IDS

1. Členské štáty prijímú opatrenia potrebné na to, aby sa špecifikácie prijaté Komisiou v súlade s článkom 6 uplatňovali na aplikácie a služby IDS po ich zavedení v súlade so zásadami v prílohe II. Tým nie je dotknuté právo každého členského štátu rozhodovať o zavádzaní takýchto aplikácií a služieb na svojom území. Toto právo sa nedotýka žiadneho legislatívneho aktu prijatého podľa článku 6 ods. 2 druhého pododseku.
2. Členské štáty sa tiež usilujú spolupracovať v prioritných oblastiach, pokiaľ sa neprijali žiadne špecifikácie.

Článok 6

Špecifikácie

1. Komisia najprv prijme špecifikácie potrebné na zabezpečenie kompatibility, interoperability a kontinuity pri zavádzaní a prevádzkovaní používania IDS pre prioritné opatrenia.
2. Cieľom Komisie je prijať špecifikácie pre jedno alebo viaceré prioritné opatrenia do 27. februára 2013.

Komisia najneskôr 12 mesiacov po prijatí potrebných špecifikácií pre prioritné opatrenie, po uskutočnení hodnotenia vplyvu vrátane analýzy nákladov a prínosov, prípadne predloží Európskemu parlamentu a Rade návrh na realizáciu tohto prioritného opatrenia v súlade s článkom 294 ZFEÚ.

3. Po tom, čo sa prijímú špecifikácie pre dané prioritné opatrenie, Komisia prijme špecifikácie zabezpečujúce kompatibilitu, interoperabilitu a kontinuitu pri zavádzaní a prevádzkovaní používania IDS pre iné opatrenia v prioritných oblastiach.

4. Pokiaľ to je relevantné, a v závislosti od oblasti špecifikácie, špecifikácia zahŕňa ustanovenia jedného alebo viacerých z týchto typov:

- a) funkčné ustanovenia: opisujú úlohy rozličných zainteresovaných strán a tok informácií medzi nimi;
- b) technické ustanovenia: poskytujú technické prostriedky na plnenie funkčných ustanovení;
- c) organizačné ustanovenia: opisujú procesné povinnosti rozličných zainteresovaných strán;
- d) ustanovenia o službách: opisujú rozličné úrovne služieb a ich obsah pre aplikácie a služby IDS.

5. Bez toho, aby boli dotknuté postupy ustanovené smernicou 98/34/ES a pokiaľ to nebráni interoperabilite, špecifikácie podľa potreby určia podmienky, za ktorých členské štáty môžu, po informovaní Komisie, ustanoviť dodatočné pravidlá pre poskytovanie služieb IDS na celom ich území alebo jeho časti.

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

Špecifikácie sa v prípade potreby zabezpečia pomocou posúdenia zhody v súlade s rozhodnutím č. 768/2008/ES.

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

7. Komisia pred prijatím špecifikácií uskutoční hodnotenie vplyvu vrátane analýzy nákladov a prínosov.

Článok 7

Delegované akty

1. Komisia v súvislosti so špecifikáciami môže prijať delegované akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ. Pri prijímaní takýchto delegovaných aktov Komisia koná v súlade s príslušnými ustanoveniami tejto smernice, predovšetkým s článkom 6 a prílohou II.

2. Pre každé prioritné opatrenie sa prijme samostatný delegovaný akt.

3. V prípade delegovaných aktov uvedených v tomto článku sa uplatňuje postup ustanovený v článkoch 12, 13 a 14.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 204, 21.7.1998, s. 37.

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. Európska komisia na tento účel, po porade s výborom uvedeným v článku 15, požiada príslušné orgány pre normalizáciu v súlade s postupom ustanoveným v smernici 98/34/ES, aby vynaložili všetko úsilie potrebné na rýchle prijatie týchto noriem.

2. Pri vydávaní mandátu pre normalizačné orgány sa dodržiavajú zásady ustanovené v prílohe II, ako aj akékoľvek funkčné ustanovenia zahrnuté do špecifikácie prijatej podľa článku 6.

Článok 9

Nezáväzné opatrenia

Komisia môže v súlade s poradným postupom uvedeným v článku 15 ods. 2 prijať usmernenia a iné nezáväzné opatrenia na uľahčenie spolupráce členských štátov týkajúcej sa prioritných oblastí.

Článok 10

Pravidlá týkajúce sa ochrany súkromia, bezpečnosti a opakovaného použitia informácií

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa spracovanie osobných údajov potrebných na prevádzku aplikácií a služieb IDS uskutočňovalo v súlade s pravidlami Únie o ochrane základných práv a slobôd jednotlivcov, najmä so smernicou 95/46/ES a smernicou 2002/58/ES.

2. Členské štáty predovšetkým zabezpečia, aby boli osobné údaje chránené pred zneužitím vrátane nezákonného prístupu, zmeny alebo straty.

3. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, sa na účely zaistenia ochrany súkromia v súvislosti s prevádzkovaním aplikácií a služieb IDS podľa potreby podporuje používanie anonymných údajov.

Bez toho, aby bola dotknutá smernica 95/46/ES, sa osobné údaje spracúvajú iba pokiaľ je to nevyhnutné pre takéto prevádzkovanie aplikácií a služieb IDS.

4. Pokiaľ ide o uplatňovanie smernice 95/46/ES, a najmä v súvislosti s osobitnými kategóriami osobných údajov, členské štáty tiež zaisťujú dodržiavanie ustanovení o súhlase so spracúvaním takýchto osobných údajov.

5. Uplatňuje sa smernica 2003/98/ES.

Článok 11

Pravidlá týkajúce sa zodpovednosti

Členské štáty zabezpečia, že otázky týkajúce sa zodpovednosti súvisiace so zavedením a používaním aplikácií a služieb IDS, stanovených v špecifikáciách prijatých v súlade s článkom 6, sa riešia v súlade s právom Únie, predovšetkým smernicou Rady 85/374/EHS z 25. júla 1985 o aproximácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení členských štátov o zodpovednosti za chybné výrobky⁽¹⁾, ako aj príslušnými vnútroštátnymi právnymi predpismi.

Článok 12

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 7 sa Komisii udeľuje na obdobie siedmich rokov od 27. augusta 2010. Komisia predloží správu týkajúcu sa delegovaných právomocí najneskôr šesť mesiacov pred uplynutím päťročného obdobia po 27. auguste 2010.

2. Komisia oznamuje delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.

3. Právomoc prijímať delegované akty udelená Komisii podlieha podmienkam stanoveným v článkoch 13 a 14.

Článok 13

Odvolyvanie delegovania právomoci

1. Delegovanie právomoci uvedené v článku 7 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať.

2. Inštitúcia, ktorá začala vnútorný postup s cieľom rozhodnúť, či delegovanie právomocí odvolať, o tom informuje druhú inštitúciu a Komisiu v primeranom čase pred prijatím konečného rozhodnutia, pričom uvedie delegované právomoci, ktorých by sa odvolanie mohlo týkať, a možné dôvody odvolania.

3. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomocí v ňom uvedených. Rozhodnutie nadobudne účinnosť okamžite alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Rozhodnutie neovplyvní platnosť už účinných delegovaných aktov. Rozhodnutie sa uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 210, 7.8.1985, s. 29.

Článok 14

Námietky voči delegovaným aktom

1. Európsky parlament alebo Rada môžu voči delegovanému aktu vzniesť námietky v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia.

Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predlži o dva mesiace.

2. Ak do uplynutia tejto lehoty Európsky parlament ani Rada nevzniesli námietku voči delegovanému aktu, tento akt sa uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie* a nadobudne účinnosť dňom v ňom uvedeným.

Delegovaný akt sa môže uverejniť v *Úradnom vestníku Európskej únie* a nadobudnúť účinnosť pred uplynutím tejto lehoty, ak Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o tom, že nemajú v úmysle vzniesť námietky.

3. Delegovaný akt nenadobudne účinnosť v prípade, ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu vzniesli námietky. Inštitúcia, ktorá vznesie námietky, uvedie dôvody vznesenia námietok voči delegovanému aktu.

Článok 15

Výbor

1. Komisii pomáha Výbor pre európske IDS.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 3 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Článok 16

Poradná skupina pre európske IDS

Komisia zriadi poradnú skupinu pre európske IDS, ktorá jej poskytuje poradenstvo v obchodných a technických aspektoch zavádzania a používania IDS v Únii. Táto skupina pozostáva zo zástupcov príslušných poskytovateľov služieb IDS na vysokej úrovni, združení užívateľov, prevádzkovateľov dopravy a zariadení, výrobných odvetví, sociálnych partnerov, profesionálnych organizácií, miestnych orgánov a iných príslušných fór.

Článok 17

Podávanie správ

1. Členské štáty predložia Komisii do 27. augusta 2011 správu o svojej vnútroštátnej činnosti a projektoch súvisiacich s prioritnými oblasťami.

2. Členské štáty predložia Komisii do 27. augusta 2012 informácie o vnútroštátnych opatreniach v oblasti IDS plánovaných na nasledujúce obdobie päť rokov.

Usmernenia pre podávanie správ členskými štátmi sa prijímú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 15 ods. 2.

3. Po počiatočnej správe podávajú členské štáty následne každé tri roky správu o pokroku dosiahnutom v oblasti realizácie opatrení uvedených v odseku 1.

4. Komisia podáva Európskemu parlamentu a Rade každé tri roky správu o pokroku vo vykonávaní tejto smernice. K správe priloží analýzu týkajúcu sa fungovania a vykonávania vrátane použitých a potrebných finančných zdrojov, vykonávania článkov 5 až 11 a článku 16, a prípadne posúdi potrebu zmeny a doplnenia tejto smernice.

5. Komisia v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 15 ods. 2 prijme do 27. februára 2011 pracovný program. V tomto pracovnom programe sa pre každý rok ustanovia ciele a lehoty pre jeho vykonávanie a v prípade potreby sa v ňom navrhnu potrebné úpravy.

Článok 18

Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do 27. februára 2012.

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 vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 19

Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 20

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 7. júla 2010

Za Európsky parlament
predseda
J. BUZEK

Za Radu
predseda
O. CHASTEL

PRÍLOHA I

PRIORITNÉ OBLASTI A OPATRENIA

(uvedené v článkoch 2 a 3)

– **Prioritná oblasť I: Optimálne využívanie údajov o cestnej sieti, dopravných informácií a cestovných údajov**

Špecifikácie a normy pre optimálne využívanie údajov o cestnej sieti, dopravných informácií a cestovných údajov obsahujú:

1. Špecifikácie potrebné pre prioritné opatrenie a)

Vymedzenie nevyhnutných požiadaviek potrebných na to, aby informačné služby o multimodálnom cestovaní na celom území EÚ boli presné a dostupné užívateľom IDS aj za hranicami, a to na základe:

- dostupnosti a prístupnosti existujúcich a presných údajov o cestnej sieti a dopravných informácií poskytovaných v reálnom čase používaných na zabezpečenie informácií o multimodálnom cestovaní pre poskytovateľov služieb IDS bez vplyvu na bezpečnosť a obmedzenia riadenia dopravy,
- uľahčenia elektronickej cezhraničnej výmeny údajov medzi príslušnými verejnými orgánmi, zainteresovanými stranami a príslušnými poskytovateľmi služieb IDS,
- včasnej aktualizácie dostupných údajov o cestnej sieti a dopravných informácií používaných na zabezpečenie informácií o multimodálnom cestovaní verejnými orgánmi a zainteresovanými stranami,
- včasnej aktualizácie informácií o multimodálnom cestovaní poskytovateľmi služieb IDS.

2. Špecifikácie potrebné pre prioritné opatrenie b)

Vymedzenie nevyhnutných požiadaviek potrebných na to, aby informačné služby o doprave poskytované v reálnom čase na celom území EÚ boli presné a dostupné užívateľom IDS aj za hranicami, a to na základe:

- dostupnosti a prístupnosti existujúcich a presných údajov o cestnej sieti a dopravných informácií poskytovaných v reálnom čase, ktoré sa používajú na zabezpečenie informácií o doprave poskytovaných v reálnom čase pre poskytovateľov služieb IDS, bez toho, aby boli dotknuté bezpečnosť a obmedzenia riadenia dopravy,
- uľahčenia elektronickej cezhraničnej výmeny údajov medzi príslušnými verejnými orgánmi, zainteresovanými stranami a príslušnými poskytovateľmi služieb IDS,
- včasnej aktualizácie dostupných údajov o cestnej sieti a dopravných informácií používaných na zabezpečenie informácií o doprave poskytovaných v reálnom čase verejnými orgánmi a zainteresovanými stranami,
- včasnej aktualizácie informácií o doprave poskytovaných v reálnom čase poskytovateľmi služieb IDS.

3. Špecifikácie potrebné pre prioritné opatrenia a) a b)

3.1. Vymedzenie požiadaviek potrebných na zhromažďovanie údajov o cestnej sieti a dopravných informácií (napr. plánov organizácie dopravy, dopravných predpisov a odporúčaných trás, najmä pre ťažké nákladné vozidlá) príslušnými verejnými orgánmi a/alebo prípadne súkromným sektorom a na sprístupňovanie týchto údajov poskytovateľom služieb IDS, a to na základe:

- dostupnosti existujúcich údajov o cestnej sieti a dopravných informácií poskytovateľom služieb IDS (napr. plánov organizácie dopravy, údajov o regulácii dopravy a odporúčaných trás) zhromažďovaných príslušnými verejnými orgánmi a/alebo súkromným sektorom,
- uľahčenia elektronickej výmeny údajov medzi príslušnými verejnými orgánmi a poskytovateľmi služieb IDS,
- včasnej aktualizácie údajov o cestnej sieti a dopravných informácií (napr. plánov cirkulácie dopravy, údajov o regulácii dopravy a odporúčaných trás) príslušnými verejnými orgánmi a/alebo prípadne súkromným sektorom,
- včasnej aktualizácie služieb a aplikácií IDS poskytovateľmi služieb IDS pomocou týchto údajov o cestnej sieti a dopravných informácií.

3.2. Vymedzenie požiadaviek potrebných na to, aby boli údaje o cestnej sieti, dopravné informácie a údaje dopravných služieb používané na účely digitálnych máp v rámci možnosti presné a dostupné výrobcami digitálnych máp a poskytovateľmi služieb, a to na základe:

- dostupnosti existujúcich údajov o cestnej sieti a dopravných informácií používaných na účely digitálnych máp pre výrobcov digitálnych máp a poskytovateľov služieb,
- uľahčenia elektronickej výmeny údajov medzi príslušnými verejnými orgánmi, zainteresovanými stranami a súkromnými výrobcami digitálnych máp a poskytovateľmi služieb,
- včasnej aktualizácie údajov o cestnej sieti a dopravných informácií pre digitálne mapy príslušnými verejnými orgánmi a zainteresovanými stranami,
- včasnej aktualizácie digitálnych máp výrobcami digitálnych máp a poskytovateľmi služieb.

4. Špecifikácie pre prioritné opatrenie c)

Vymedzenie minimálnych požiadaviek na, pokiaľ je to možné, bezplatné poskytovanie „univerzálnych dopravných informácií“ týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky všetkým užívateľom, ako aj ich minimálneho obsahu, a to na základe:

- vypracovania a používania štandardizovaného zoznamu dopravných situácií súvisiacich s bezpečnosťou („univerzálnych dopravných správ“), ktoré by sa mali bezplatne oznamovať užívateľom IDS,
- kompatibility a integrácie „univerzálnych dopravných správ“ do služieb IDS na zabezpečenie informácií o doprave a multimodálnych cestovných informácií poskytovaných v reálnom čase.

– **Prioritná oblasť II: Kontinuita služieb IDS súvisiacich s riadením dopravy a nákladnej prepravy**

Špecifikácie a normy na zabezpečenie kontinuity a interoperability služieb súvisiacich s riadením dopravy a nákladnej prepravy, najmä v rámci siete TEN-T, obsahujú:

1. Špecifikácie pre iné opatrenia

1.1. Vymedzenie opatrení potrebných na vytvorenie rámcovej architektúry EÚ pre IDS, ktorá sa osobitne zaoberá interoperabilitou, kontinuitou služieb a multimodálnymi aspektmi súvisiacimi s IDS vrátane napr. multimodálneho interoperabilného vydávania cestovných lístkov, v rámci ktorých si členské štáty a ich príslušné orgány môžu v spolupráci so súkromným sektorom vypracovať vlastnú architektúru IDS pre mobilitu na celoštátnej, regionálnej alebo miestnej úrovni.

1.2. Vymedzenie minimálnych požiadaviek potrebných na zabezpečenie kontinuity služieb IDS, a to najmä cezhraničných, v oblasti riadenia osobnej dopravy v rámci rozličných druhov dopravy, a to na základe:

- uľahčenia cezhraničnej elektronickej výmeny údajov a informácií o doprave prípadne medzi regiónmi alebo medzi mestskými a medzimestskými oblasťami, medzi príslušnými informačnými/riadiacimi strediskami dopravy a rozličnými zainteresovanými stranami,
- využívania štandardizovaných informačných tokov alebo dopravných rozhraní medzi príslušnými informačnými/riadiacimi strediskami dopravy a rozličnými zainteresovanými stranami.

1.3. Vymedzenie minimálnych požiadaviek potrebných na zabezpečenie kontinuity služieb IDS v oblasti riadenia nákladnej dopravy v dopravných koridoroch a v rámci rozličných druhov dopravy, a to na základe:

- uľahčenia cezhraničnej elektronickej výmeny údajov a informácií o doprave, prípadne medzi regiónmi alebo medzi mestskými a medzimestskými oblasťami, medzi príslušnými informačnými/riadiacimi strediskami dopravy a rozličnými zainteresovanými stranami,
- využívania štandardizovaných informačných tokov alebo dopravných rozhraní medzi príslušnými informačnými/riadiacimi strediskami dopravy a rozličnými zainteresovanými stranami.

1.4. Vymedzenie opatrení potrebných na uplatňovanie aplikácií IDS (najmä pri lokalizácii a sledovaní nákladu na jeho prepravnej trase a v rámci rozličných druhov prepravy) pre logistiku nákladnej prepravy (eFreight), a to na základe:

- dostupnosti príslušných technológií IDS pre subjekty vyvíjajúce aplikácie IDS a ich využívanie týmito subjektmi,
- integrácie výsledkov určovania polohy do nástrojov a centier riadenia dopravy.

1.5. Vymedzenie potrebných rozhraní na zabezpečenie interoperability a kompatibility medzi architektúrou mestských IDS a architektúrou európskych IDS, a to na základe:

- dostupnosti údajov o verejnej doprave, plánovaní cestovných trás, dopyte po doprave, doprave a parkovaní pre mestské riadiace strediská a poskytovateľov služieb,
- uľahčenia elektronickej výmeny údajov medzi rozličnými mestskými riadiacimi strediskami pre verejnú alebo súkromnú dopravu a pre všetky možné druhy dopravy a poskytovateľmi služieb v tejto oblasti,
- integrácie všetkých príslušných údajov a informácií do jednej architektúry.

– **Prioritná oblasť III: Aplikácie IDS v oblasti bezpečnosti a ochrany cestnej premávky**

Špecifikácie a normy týkajúce sa aplikácií IDS v oblasti bezpečnosti a ochrany cestnej premávky obsahujú:

1. Špecifikácie pre prioritné opatrenie d)

Vymedzenie opatrení potrebných na zosúladené poskytovanie interoperabilného systému elektronického volania (eCall) v celej EÚ vrátane:

- dostupnosti požadovaných údajov IDS vo vozidlách, ktoré sa majú vzájomne vymieňať,
- dostupnosti zariadení potrebných v strediskách pre tiesňové volanie, ktoré prijímajú údaje vysielané z vozidiel,
- uľahčenia elektronickej výmeny údajov medzi vozidlami a strediskami pre tiesňové volanie.

2. Špecifikácie pre prioritné opatrenie e)

Vymedzenie opatrení potrebných na poskytovanie informačných 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:

- dostupnosti informácií o parkoviskách na ceste pre užívateľov,
- uľahčenia elektronickej výmeny údajov medzi parkoviskami na cestách, strediskami a vozidlami.

3. Špecifikácie pre prioritné opatrenie f)

Vymedzenie opatrení potrebných na poskytovanie rezervačných služieb založených na IDS pre bezpečné a chránené parkovacie miesta pre nákladné a úžitkové vozidlá, a to na základe:

- dostupnosti informácií o parkoviskách na ceste pre užívateľov,
- uľahčenia elektronickej výmeny údajov medzi parkoviskami na cestách, strediskami a vozidlami,
- integrácie príslušných technológií IDS do vozidiel a do parkovacích zariadení na cestách s cieľom aktualizovať informácie o dostupných parkovacích priestoroch na účely rezervácie.

4. Špecifikácie pre iné opatrenia

- 4.1. Vymedzenie opatrení potrebných na podporu bezpečnosti užívateľov ciest vzhľadom na ich palubné rozhrania človek – stroj a používanie prenosných zariadení na pomoc pri riadení vozidla, ako aj bezpečnosti komunikačných zariadení vo vozidlách;
- 4.2. Vymedzenie opatrení potrebných na zvýšenie bezpečnosti a pohodlia zraniteľných užívateľov ciest pre všetky príslušné aplikácie IDS;
- 4.3. Vymedzenie opatrení potrebných na integráciu vyspelých informačných systémov podpory riadenia vozidla do vozidiel a cestnej infraštruktúry, na ktoré sa nevzťahujú smernice 2007/46/ES, 2002/24/ES a 2003/37/ES.

– **Prioritná oblasť IV: Prepojenie vozidiel s dopravnou infraštruktúrou**

Špecifikácie a normy IDS pre prepojenie vozidiel s dopravnou infraštruktúrou zahŕňajú nasledovné:

1. Špecifikácie pre ostatné opatrenia:

- 1.1. Vymedzenie opatrení potrebných na integráciu rozličných aplikácií IDS do otvorenej platformy vo vozidlách, a to na základe:
 - identifikácie funkčných požiadaviek existujúcich alebo plánovaných aplikácií IDS,
 - vymedzenia architektúry otvoreného systému, ktorá vymedzuje funkcie a rozhrania potrebné pre interoperabilitu/vzájomné prepojenie so systémami a zariadeniami infraštruktúry,
 - integrácie budúcich nových alebo aktualizovaných aplikácií IDS spôsobom „plug and play“ (bez potreby nastavenia) do otvorenej platformy vo vozidlách,
 - využitia procesu normalizácie na prijatie architektúry a špecifikácií otvorenej platformy vo vozidlách.
- 1.2. Vymedzenie opatrení potrebných na ďalšie pokračovanie vo vývoji a implementácii kooperatívnych systémov (vozidlo – vozidlo, vozidlo – infraštruktúra, infraštruktúra – infraštruktúra), a to na základe:
 - uľahčenia výmeny údajov alebo informácií medzi vozidlom a infraštruktúrou a medzi vozidlami a infraštruktúrami,
 - dostupnosti relevantných údajov alebo informácií, ktoré sa majú vymieňať, jednotlivým vozidlám alebo účastníkom cestnej infraštruktúry,
 - využívania štandardizovaného formátu správ na výmenu údajov alebo informácií medzi vozidlami a infraštruktúrou,
 - vymedzenie komunikačnej infraštruktúry pre výmeny údajov alebo informácií medzi vozidlami, infraštruktúrami a medzi vozidlami a infraštruktúrou,
 - využívanie procesu normalizácie na prijímanie príslušných architektúr.

—

PRÍLOHA II

ZÁSADY PRE ŠPECIFIKÁCIE A ZAVÁDZANIE IDS

(uvedené v článkoch 5, 6 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 relevantné zainteresované strany, pričom sa dodržiavajú nasledujúce zásady. Tieto opatrenia sú:

- a) **účinné** – konkrétne prispievajú k riešeniu kľúčových výziev vplyvajúcich na cestnú dopravu v Európe (napr. zmiernenie preťaženia, zníženie emisií, zvýšenie energetickej efektívnosti, dosiahnutie vyššej úrovne bezpečnosti a ochrany, a to aj zraniteľných užívateľov ciest);
- b) **nákladovo efektívne** – optimalizujú pomer nákladov a výstupov vo vzťahu k dosiahnutiu cieľov;
- c) **primerané** – umožňujú, ak je to vhodné, rôzne úrovne dosiahnuteľnej kvality a zavedenia služieb, pričom zohľadňujú miestne, regionálne, národné a európske osobitosti;
- d) **podporujú kontinuitu služieb** – zabezpečujú nepretržité služby v celej Únii po zavedení IDS, najmä na transeurópskych sieťach a kde je to možné na vonkajších hraniciach Únie. Mali by zabezpečiť nepretržitosť služieb na úrovni prispôbenej povaha dopravných sietí spájajúcich krajiny s krajinami a prípadne regióny s regiónmi a mestá s vidieckymi oblasťami;
- e) **zaisťujú interoperabilitu** – zabezpečujú, že systémy a základné obchodné postupy sú schopné vymieňať si údaje a spoločne využívať informácie a poznatky s cieľom umožniť efektívnu realizáciu služieb IDS;
- f) **podporujú spätnú kompatibilitu** – zabezpečujú, ak je to vhodné, schopnosť systémov IDS pracovať s existujúcimi systémami, ktoré majú rovnaký účel, bez toho, aby bránili rozvoju nových technológií;
- g) **rešpektujú existujúcu povahu vnútroštátnej infraštruktúry a siete** – zohľadňujú inherentné rozdiely v povahe dopravných sietí, najmä rozdiely v objeme dopravy a rozdiely v poveternostných podmienkach na cestách;
- h) **podporujú rovnosť prístupu** – nebránia ani nediskriminujú prístup zraniteľných užívateľov ciest k aplikáciám a službám IDS;
- i) **podporujú vyspelosť** – prostredníctvom dostatočného technického rozvoja a prevádzkového využívania a po náležitom posúdení rizík demonštrujú veľkosť inovačných systémov IDS;
- j) **zabezpečujú kvalitu určovania času a polohy** – využívajú satelitné infraštruktúry alebo akékoľvek technológie poskytujúce rovnocennú úroveň presnosti na účely aplikácií a služieb IDS, ktoré vyžadujú globálne, nepretržité, presné a spoľahlivé služby určovania času a polohy;
- k) **uľahčujú intermodalitu** – ak je to vhodné, pri zavádzaní IDS zohľadňujú koordináciu rôznych druhov dopravy;
- l) **rešpektujú ucelenosť** – zohľadňujú existujúce pravidlá, politiky a činnosti Únie, ktoré sú relevantné v oblasti IDS, najmä v oblasti normalizácie.