EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 8. 10. 2019
COM(2019) 464 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

Vykonávanie smernice 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)

{SWD(2019) 373 final}

Obsah

1. Úvod ... 2
2. Analýza vykonávania smernice 2010/40/EÚ ... 2
2.1. Aktualizovaný pracovný program Komisie ... 2
2.2. Delegované akty o špecifikáciách ... 3
2.2.1. Metodika ... 3
2.2.2. Dosiahnutie špecifikácií pre prioritné opatrenia ... 3
2.2.3. Iné opatrenia ... 5
2.3. Návrhy na zavedenie ... 6
2.3.1. Interoperabilný systém eCall v celej EÚ (prioritné opatrenie d) ... 6
2.3.2. Iné opatrenia ... 7
2.4. Normy ... 7
2.5. Nezáväzné opatrenia ... 8
2.5.1. Usmernenia pre podávanie správ členskými štátmi ... 8
2.5.2. Usmernenia pre mestské IDS ... 8
2.6. Pravidlá týkajúce sa ochrany súkromia, bezpečnosti a opakovaného použitia informácií ... 9
2.7. Pravidlá týkajúce sa zodpovednosti ... 9
2.8. Podávanie správ členskými štátmi ... 9
2.8.1. Správa o vnútroštátnych činnostiach a projektoch týkajúcich sa prioritných oblastí ... 9
2.8.2. Hlavné ponaučenia – súčasné trendy ... 9
2.9. Poradná skupina pre európske IDS ... 11
3. Účinnosť a primeranosť smernice 2010/40/EÚ a delegovanie právomoci ... 12
3.1. Účinnosť a primeranosť ... 12
3.2. Vykonávanie delegovania právomoci ... 12
3.3. Opatrenia prijaté v nadväznosti na špecifikácie ... 13
4. Použité a potrebné finančné zdroje ... 13
5. Záver ... 15

1. ÚVOD

Táto správa je druhou správou o pokroku dosiahnutom pri vykonávaní smernice 2010/40/EÚ[1] (smernica o IDS) a poskytuje analýzu fungovania a vykonávania smernice od prvej správy o pokroku v súlade s článkom 17 ods. 4 smernice. Prvú správu Komisia prijala 21. októbra 2014[2] a boli do nej priložené dva pracovné dokumenty útvarov Komisie o vykonávaní akčného plánu zavádzania IDS a analýzy správ členských štátov za roky 2011 a 2012[3].

Smernica o IDS poskytuje Komisii rámec na prijatie spoločných špecifikácií EÚ pre činnosti v rámci štyroch prioritných oblastí smernice, počnúc šiestimi prioritnými opatreniami vymedzenými v článku 3 smernice. Stav práce na týchto šiestich prioritných opatreniach je opísaný v oddiele 2.2.2 tejto správy.

Právomoc prijímať špecifikácie s technickými, funkčnými, organizačnými a služobnými ustanoveniami bola Komisii udelená do 27. augusta 2017. Ako sa uvádza v prvej správe o pokroku, na prijatie špecifikácií bolo potrebné predĺžiť túto lehotu pre opatrenia uvedené v prílohe I k smernici o IDS, ktoré nie sú prioritnými opatreniami.

Toto predĺženie sa uskutočnilo rozhodnutím (EÚ) 2017/2380, ktorým sa mení smernica 2010/40/EÚ, pokiaľ ide o obdobie prijímania delegovaných aktov[4]. Predlžuje sa ním Komisii udelená právomoc prijímať delegované akty na obdobie piatich rokov, ktoré sa môže automaticky obnoviť, a to od 27. augusta 2017. Žiada tiež, aby Komisia aktualizovala pracovný program týkajúci sa opatrení podľa článku 6 ods. 3 (t. j. opatrení nad rámec prioritných opatrení uvedených v prílohe I k smernici o IDS) do 10. januára 2019 a pred každým nasledujúcim päťročným predĺžením platnosti právomoci prijímať delegované akty.

K tejto správe je priložený pracovný dokument útvarov Komisie o analýze správ členských štátov o pokroku za roky 2014 a 2017 predložených podľa článku 17 ods. 3 smernice o IDS. Výsledok hodnotenia smernice o IDS *ex post* je uvedený v pracovnom dokumente útvarov Komisie o hodnotení smernice o IDS[5].

2. ANALÝZA VYKONÁVANIA SMERNICE 2010/40/EÚ

2.1. Aktualizovaný pracovný program Komisie

Prvý pracovný program smernice o IDS sa vzťahoval na obdobie rokov 2011 – 2015 a bol zameraný na prípravu špecifikácií týkajúcich sa šiestich prioritných opatrení. Aj keď potreba ďalšieho napredovania v špecifikáciách týchto prioritných opatrení zostala v platnosti aj po tomto období, potreba zaoberať sa inými opatreniami zo smernice si vyžadovala aktualizáciu tohto pracovného programu, ako sa stanovuje v rozhodnutí (EÚ) 2017/2380.

---

1 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).

2 COM(2014) 642 final.

3 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_reports_en.

4 Ú. v. EÚ L 340, 20.12.2018, s. 1.

5 SWD(2019)368 a SWD(2019)369.

Rozhodnutím Komisie (2018) 8264, prijatým 11. decembra 2018 a pokrývajúcim obdobie rokov 2018 – 2022, sa aktualizuje pracovný program v súvislosti s opatreniami podľa článku 6 ods. 3 smernice o IDS, t. j. opatreniami v rozsahu štyroch prioritných oblastí smernice okrem šiestich prioritných opatrení. Poskytuje opis a orientačný časový rozvrh pre nové činnosti, ktoré Komisia plánuje vykonať na vykonanie týchto opatrení.

2.2. Delegované akty o špecifikáciách

2.2.1. Metodika

Špecifikácie boli vypracované v súlade s rámcovou dohodou o vzťahoch medzi Európskym parlamentom a Európskou komisiou[6] a so Spoločnou dohodou Európskeho parlamentu, Rady a Komisie o delegovaných aktoch[7] a so zásadami stanovenými v medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva[8], keď sa táto dohoda začala uplatňovať.

Ako sa uvádza v prvej správe o pokroku, o vývoji špecifikácií informovala široká škála prípravných prác (štúdie, semináre atď.), analýz (analýzy nákladov a prínosov, analýzy nedostatkov a požiadaviek a analýzy prístupov) a konzultácie (verejné konzultácie, konzultácie s odborníkmi vymenovanými členskými štátmi[9] a európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov, informácie a pozvania odborníkov Rady a Parlamentu).

Ako sa zdôrazňuje v úvodnej správe, komplexnejší prístup sa považoval za potrebný na riešenie rôznych otázok (financovanie, normalizácia, väčšia koordinácia zainteresovaných strán, riadenie spojené so zavádzaním atď.), ktoré presahujú rámec samotných špecifikácií, najmä pokiaľ ide o Kooperatívne inteligentné dopravné systémy (K-IDS). V novembri 2014 bola preto vytvorená platforma zainteresovaných strán[10] (platforma K-IDS) ako skupina expertov Komisie, ktorá zhromažďuje verejné a súkromné zainteresované strany a zastupuje všetky kľúčové zainteresované strany v hodnotovom reťazci vrátane verejných orgánov, výrobcov vozidiel, dodávateľov, poskytovateľov služieb, telekomunikačných spoločností atď. Platforma ich zjednotila, aby prispela k spoločnej vízii o interoperabilnom zavádzaní K-IDS v EÚ a podporila rozvoj špecifikácií EÚ.

2.2.2. Dosiahnutie špecifikácií pre prioritné opatrenia

V plnom rozsahu sa riešilo šesť prioritných opatrení na vývoj a používanie špecifikácií a noriem stanovených v článku 3 smernice o IDS a jej prílohe I. Ako sa uvádza v prvej správe o pokroku, prijatie prvých troch špecifikácií bolo vzhľadom na ich pomerne úzky rozsah pomerne jednoduché. Vypracovanie príslušných špecifikácií pre prioritné opatrenia súvisiace s informačnými službami o doprave v reálnom čase a informačnými službami o multimodálnom cestovaní bolo náročnejšie vzhľadom na veľmi široký rozsah týchto špecifikácií špecifikovaných v prílohe I k smernici o IDS a potrebu dosiahnuť v tomto rozsahu vzájomné porozumenie s odborníkmi.

---

6 Ú. v. EÚ L 304, 20.11.2010, s. 47.

7 http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/sefcovic/documents/common_understating_on_delegated_acts.pdf.

8 Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

9 http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941

10 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/c-its-deployment-platform_en

Špecifikácie boli prijaté chronologicky takto[11]:

prioritné opatrenie d): 26. novembra 2012, t. j. pred orientačným cieľovým dátumom 27. februára 2013, Komisia prijala delegované nariadenie (EÚ) č. 305/2013 o zosúladenom poskytovaní interoperabilného systému eCall v celej EÚ[12] (pozri prvú správu o pokroku).

prioritné opatrenie c): Komisia 15. mája 2013 prijala delegované nariadenie (EÚ) č. 886/2013, ktorým sa dopĺňa smernica o IDS, pokiaľ ide o údaje a postupy, ak je to možné, na poskytovanie bezplatných minimálnych univerzálnych dopravných informácií týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky užívateľom[13] (pozri prvá správa o pokroku).

prioritné opatrenie e): Komisia 15. mája 2013 prijala delegované nariadenie (EÚ) č. 885/2013, ktorým sa dopĺňa smernica o IDS, pokiaľ ide o poskytovanie informačných služieb pre bezpečné a chránené parkovacie miesta pre nákladné a úžitkové vozidlá[14] (pozri prvú správu o pokroku).

prioritné opatrenie f): Komisia uskutočnila niekoľko konzultácií s odborníkmi z členských štátov a kľúčovými zainteresovanými stranami o poskytovaní rezervačných služieb pre bezpečné a chránené parkovacie miesta pre nákladné a úžitkové vozidlá. To viedlo k záveru, že nie sú potrebné špecifikácie a normy týkajúce sa rezervácie parkovísk (pozri prvú správu o pokroku). V súčasnosti nič nenasvedčuje tomu, že by sa táto situácia výrazne zmenila.

prioritné opatrenie b): Komisia 18. decembra 2014 prijala delegované nariadenie (EÚ) 2015/962, ktorým sa dopĺňa smernica o IDS, pokiaľ ide o poskytovanie informačných služieb o doprave v reálnom čase v celej EÚ[15]. Účelom týchto špecifikácií je zabezpečiť pri poskytovaní informačných služieb o doprave v reálnom čase v celej EÚ prístupnosť, výmenu, opätovné použitie a aktualizáciu údajov o cestnej sieti a dopravných informácií cestnými orgánmi a prevádzkovateľmi ciest. Ako vyplýva z tohto vymenovania, regulované prvky súvisia skôr s činnosťami „back-office“ ako so samotnými službami.

prioritné opatrenie a): Komisia 31. mája 2017 prijala delegované nariadenie (EÚ) 2017/1926, ktorým sa dopĺňa smernica o IDS, pokiaľ ide o poskytovanie informačných služieb o multimodálnom cestovaní v celej EÚ[16]. Pri príprave špecifikácií sa spustilo niekoľko iniciatív [prvá súťaž v oblasti inteligentnej mobility (Smart Mobility Challenge), štúdie, semináre a verejné konzultácie[17]]. Komisia začala aj diskusiu o možnej iniciatíve o prístupe k údajom o multimodálnej doprave s cieľom dosiahnuť lepšiu dostupnosť dopravných údajov, ktoré budú zahŕňať druhy dopravy a služby mobility. Táto úvaha viedla v prvej fáze v júni 2014 k pracovnému dokumentu útvarov Komisie s názvom Plán poskytovania celoeurópskych informácií o multimodálnom cestovaní a služieb plánovania ciest a vydávania cestovných lístkov, pričom prvým krokom bolo prijatie špecifikácií podľa smernice o IDS.

---

11 Uvedené písmená sú písmenami rôznych bodov obsiahnutých v článku 3 smernice o IDS.

12 Ú. v. EÚ L 91, 3.4.2013, s. 1.

13 Ú. v. EÚ L 247, 18.9.2013, s. 6.

14 Ú. v. EÚ L 247, 18.9.2013, s. 1.

15 Ú. v. EÚ L 157, 23.6.2015, s. 21.

16 Ú. v. EÚ L 272, 21.10.2017, s. 1.

17 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/promotion_multimodal_planners_en.htm

Prijaté špecifikácie sa týkajú podmienok umožňujúcich napríklad dostupnosť údajov, ako aj služieb a ustanovení o prepojení cestovných informačných služieb.

2.2.3. Iné opatrenia

Komisia v súlade s článkom 6 smernice o IDS po prijatí potrebných špecifikácií pre prioritné opatrenia prijme špecifikácie pre ďalšie opatrenia v prioritných oblastiach uvedených v prílohe I k smernici o IDS.

Nedávno sa dokončili práce na **K-IDS**. Táto práca bola spočiatku založená na výskumných projektoch a mnohých konzultáciách so zainteresovanými stranami vrátane výboru pre európske IDS a poradnej skupiny pre európske IDS. Pokračovalo sa v rámci platformy K-IDS s cieľom podporiť vytvorenie vízie spoločnej pre všetkých aktérov zapojených do hodnotového reťazca. Dve fázy (november 2014 – január 2016 a júl 2016 – september 2017) platformy K-IDS[18] sa zaoberali hlavnými črtami technického a právneho rámca potrebného na zavádzanie K-IDS a poskytli dôležitý vstup zainteresovaných strán v práci na špecifikáciách s odborníkmi z členských štátov. Členské štáty a priemysel zároveň začali dôležité iniciatívy (platforma C-Roads[19] a projekty pred zavedením, konzorcium CAR 2 CAR Communication Consortium), ktoré prispeli k spoločným európskym špecifikáciám pre komunikáciu medzi vozidlami a medzi vozidlom a infraštruktúrou.

Po 14 stretnutiach s odborníkmi z členských štátov a po intenzívnych konzultáciách s verejnými a súkromnými zainteresovanými stranami Komisia 13. marca 2019 prijala delegované nariadenie o spoločných špecifikáciách EÚ pre K-IDS[20]. V júli 2019 však Rada tento delegovaný akt zamietla.

Ďalšou oblasťou na prijatie špecifikácií je otvorený prístup k službám IDS (otvorená platforma vo vozidlách) prostredníctvom **prístupu k palubným údajom a zdrojom**. Táto oblasť bola počas prvej fázy platformy K-IDS[21] predmetom niekoľkých prípravných štúdií[22] a intenzívnych diskusií medzi zainteresovanými stranami. Komisia vo svojom oznámení [COM(2018) 283 final][23] *Na ceste k automatizovanej mobilite: stratégia EÚ pre mobilitu budúcnosti* uverejnenom 17. mája 2018 oznámila, že zváži potrebu špecifikácií podľa smernice o IDS pre prístup k (osobným a/alebo iným ako osobným) údajom o vozidlách pre potreby subjektov verejného sektora najmä v oblasti riadenia dopravy[24]. K tejto práci by mala prispieť aj nová skupina odborníkov Komisie pre výmenu údajov medzi podnikmi a vládou[25].

---

18 Správy o dvoch fázach dostupné na https://ec.europa.eu/transport/themes/its/c-its_en.

19 https://www.c-roads.eu.

20 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/2019-03-13-c-its_en

21 Pozri § 8. Správa pracovnej skupiny 6 platformy K-IDS: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/its/doc/c-its-platform-final-report-january-2016.pdf.

22 Najmä https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-05-access-to-in-vehicle-data-and-resources.pdf, zatiaľ nepublikované, máj 2017.

23 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52018DC0283

24 Komisia v oznámení uviedla aj odporúčanie týkajúce sa rámca pre správu údajov s cieľom umožniť výmenu údajov a že zváži ďalšie možnosti rámca pre výmenu údajov o vozidlách s cieľom zabezpečiť spravodlivú hospodársku súťaž pri poskytovaní služieb.

25 https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/commission-appoints-expert-group-business-government-data-sharing

Potvrdilo sa to v aktualizovanom pracovnom programe smernice o IDS prijatom 11. decembra 2018, v ktorom sa uvádzajú aj ďalšie činnosti na roky 2018 – 2022. Tie môžu viesť k novým delegovaným aktom podľa smernice o IDS, ktoré sa týkajú:

- možného geografického rozšírenia existujúcich špecifikácií o informačných službách o doprave v reálnom čase v celej EÚ vrátane možných dodatočných druhov údajov (napr. obmedzenia prístupu do miest, miesta nabíjania/tankovania),
- možného rozšírenia systému eCall na ďalšie kategórie vozidiel (ako sú ťažké nákladné vozidlá, autobusy a autokary, dvojkolesové motorové vozidlá a poľnohospodárske traktory),
- interoperabilnej multimodálnej platby/vydávania cestovných lístkov, ako aj
- kontinuity služieb súvisiacich s riadením dopravy a nákladnej prepravy.

Ako sa uvádza v aktualizovanom pracovnom programe, tieto činnosti sa začnú mapovaním s odborníkmi z členských štátov, aby sa ďalej objasnil rozsah činností.

2.3. Návrhy na zavedenie

2.3.1. Interoperabilný systém eCall v celej EÚ (prioritné opatrenie d)

V súčasnosti existuje právny rámec zabezpečujúci zavedenie interoperabilného systému eCall v celej EÚ.

V rozhodnutí č. 585/2014/EÚ[26], prijatom 3. júna 2014, sa stanovilo povinné zavedenie infraštruktúry zodpovedajúcich stredísk tiesňového volania (PSAP) potrebnej na prijímanie a spracovanie volaní eCall, pri ktorých sa použilo číslo 112, v EÚ najneskôr do 1. októbra 2017 v súlade so špecifikáciami stanovenými v delegovanom nariadení (EÚ) č. 305/2013. Podľa najnovších informácií získaných od členských štátov je toto zavedenie úplné, s výnimkou jedného problému (nedostatočné zavedenie v malom regióne).

Nariadenie (EÚ) 2015/758[27] stanovuje všeobecné požiadavky pre typové schválenie ES vozidiel, pokiaľ ide o palubné systémy eCall využívajúce tiesňovú linku 112 a systémy, komponenty a samostatné technické jednotky palubného systému eCall využívajúceho tiesňovú linku 112. Od 31. marca 2018 sa stanovuje povinné vybavenie palubným systémom eCall využívajúcim tiesňovú linku 112 všetkých nových typov vozidiel kategórie M1 (osobné automobily) a N1 (ľahké úžitkové vozidlá). Potvrdzuje aj právo majiteľa vozidla používať popri palubnom systéme eCall využívajúcom tiesňovú linku 112 palubný systém eCall STS poskytujúci podobnú službu. V súvislosti s hodnotiacou správou, ktorá sa má predložiť do 31. marca 2021, sa od Komisie vyžaduje, aby preskúmala, či by sa mal rozsah pôsobnosti tohto nariadenia rozšíriť na ďalšie kategórie vozidiel, ako sú ťažké nákladné vozidlá, autobusy a autokary, dvojkolesové motorové vozidlá a poľnohospodárske traktory. Toto nariadenie bolo doplnené vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2017/78[28] a delegovaným nariadením Komisie (EÚ)

[26] Ú. v. EÚ L 164, 3.6.2014, s. 6.
[27] Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 77.
[28] Ú. v. EÚ L 12, 17.1.2017, s. 26.

2017/79[29], v ktorých sa podrobne uvádzajú správne ustanovenia a technické požiadavky.

2.3.2. Iné opatrenia

Podľa analýzy správ členských štátov bola väčšina členských štátov pri vykonávaní prvých prijatých špecifikácií veľmi aktívna [prioritné opatrenia c), e) a b)], a to najmä vďaka finančnej podpore EÚ prostredníctvom volaní cez transeurópske dopravné siete (TEN-T) a Nástroj na prepájanie Európy (NPE).

Pokiaľ ide o špecifikácie týkajúce sa prioritných opatrení uvedených v článku 3 písm. b) a c) smernice o IDS[30], 17 členských štátov + Nórsko uviedlo, že si zriadilo svoj vnútroštátny prístupový bod, zatiaľ čo ďalších 5 prijíma opatrenia, aby tak mohli čoskoro urobiť. Zavádzanie vnútroštátnych prístupových bodov pre špecifikácie e) je obmedzenejšie (13 členských štátov vytvorilo vnútroštátny prístupový bod a/alebo prispelo k európskemu prístupovému bodu), pretože niekoľko členských štátov sa domnieva, že špecifikácie sa na ich území neuplatňujú z dôvodu neexistencie bezpečných a chránených informačných služieb o parkovaní. Vzhľadom na tento pozitívny vývoj sa zdá vhodné naďalej podporovať úsilie súčasných členských štátov týmto spôsobom, najmä s prihliadnutím aj na to, že tieto špecifikácie sa týkajú predovšetkým poskytovateľov služieb, t. j. skôr prístupnosti údajov ako samotných služieb. Podobné zdôvodnenie sa môže uplatniť na špecifikácie a), ktoré sa ešte stále zavádzajú.

Okrem prístupu k údajom sa však kladie otázka dostupnosti (t. j. samotnej existencie informácií v digitálnom formáte) najmä v prípade veľmi dôležitých typov údajov zodpovedajúcich pravidlám využívania infraštruktúry pre celú sieť cestnej dopravy, ako sú napríklad dopravné predpisy, ktoré sú rozhodujúce pre služby, ako je systém inteligentného prispôsobenia rýchlosti alebo automatizovaná jazda. Tento problém by sa mal preskúmať s cieľom posúdiť potrebu ďalších opatrení.

2.4. Normy

Prioritnými oblasťami smernice o IDS sa zaoberalo niekoľko normalizačných činností.

Boli prijaté normy eCall uvedené v delegovanom nariadení (EÚ) č. 305/2013. V roku 2015 bola dokončená menšia revízia týchto noriem s cieľom integrovať výsledky pilotných projektov HeERO[31]. CEN/TS 16454 o skúške zhody medzi koncovými bodmi eCall bola dokončená a uverejnená v roku 2015.

CEN a/alebo ETSI zaviedol niekoľko nových pracovných položiek týkajúcich sa systému eCall, ktoré využívajú podporu EÚ, a boli schválené ako nové normy alebo technické špecifikácie, najmä systém eCall prostredníctvom stanice IDS, niekoľko technických špecifikácií rozširujúcich systém eCall na ďalšie kategórie vozidiel (ťažké nákladné vozidlá a iné úžitkové vozidlá, autokary a autobusy, poľnohospodárske/lesné vozidlá, dvojkolesové motorové vozidlá) a aplikačné protokoly vysokej úrovne eCall (HLAP) využívajúce siete prepínané paketmi IMS.

---

29 Ú. v. EÚ L 12, 17.1.2017, s. 44.

30 Špecifikácie týkajúce sa rôznych bodov článku 3 smernice sa ďalej budú v skratke ďalej označovať ako „špecifikácie a)“, „špecifikácie b)“ atď.

31 www.heero-pilot.eu

Zatiaľ sa neriešili ďalšie potreby, ako sú napríklad fyzické a prevádzkové požiadavky na zariadenia zabudované vo vozidle a pokyny pre certifikáciu systémov (popredajných) systémov eCall.

V rámci normalizačného mandátu M/453, CEN (TC 278 WG16) Európsky inštitút pre telekomunikačné normy ETSI (TC ITS), ako aj ďalšie normalizačné organizácie, poskytli normy relevantné pre kooperatívne IDS. Normalizačná práca v oblasti IDS sa zakladá aj na spolupráci medzi EÚ, USA a ostatnými partnermi, ktorí pracujú na globálnej harmonizácii noriem v oblasti IDS. Táto spolupráca urýchľuje definovanie noriem a vedie k rýchlejšiemu zavádzaniu IDS.

Bol vypracovaný a uverejnený aj štandard DATEX II na výmenu informácií (v reálnom čase) o IDS, zatiaľ čo technická špecifikácia CEN (CEN/TS 17268) na výmenu (statických) priestorových údajov o IDS bola dokončená v roku 2018 v súlade s projektom TN-ITS[32]. Tieto činnosti sú nevyhnutné na lepšiu výmenu údajov o cestnej doprave IDS a údajov požadovaných pre digitálne mapy.

Komisia vo februári 2016 začala normalizačný mandát M/546, v ktorom žiada, aby európske normalizačné organizácie navrhli nové európske normy a európske normalizačné výstupy na podporu vykonávania článku 8 smernice o IDS pre multimodálne informácie, riadenie dopravy a mestskú logistiku v mestskom IDS. Ukončenie sa očakáva v roku 2021.

Boli identifikované ďalšie potreby normalizácie, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti smernice o IDS, a boli doplnené do ročných aktualizácií priebežného plánu Komisie pre normalizáciu v oblasti IKT[33] vzhľadom na možné budúce normalizačné činnosti. Patria sem otvorená architektúra palubnej platformy, bezpečná integrácia a prevádzka prenosných zariadení a analýza nedostatkov vzhľadom na širokú škálu služieb pre kooperatívnu, prepojenú a automatizovanú mobilitu (CCAM).

2.5. Nezáväzné opatrenia

2.5.1. Usmernenia pre podávanie správ členskými štátmi

So zreteľom na získané skúsenosti sa na základe analýzy prvých správ členských štátov o pokroku v oblasti IDS (2014) vypracovala v spolupráci s odborníkmi z členských štátov spoločná štruktúra na podávanie správ a zoznam kľúčových ukazovateľov výkonnosti (KPI) a členským štátom sa navrhlo, aby ich dobrovoľne využívali vo svojich správach o pokroku za rok 2017. Dopĺňajú usmernenia pre podávanie správ členskými štátmi podľa smernice o IDS[34] prijaté 13. júla 2011. Podrobné informácie o využívaní tejto štruktúry a KPI sa nachádzajú v pracovnom dokumente útvarov Komisie o analýze správ členských štátov o pokroku za roky 2014 a 2017).

2.5.2. Usmernenia pre mestské IDS

Ako sa uvádza v prvej správe o pokroku, usmernenia pre mestský IDS pripravené ako súčasť akčného plánu pre IDS poskytli vstup pre pracovný dokument útvarov

[32] https://tn-its.eu/

[33] http://ec.europa.eu/growth/industry/policy/ict-standardisation_en

[34] Ú. v. EÚ L 193, 23.7.2011, s. 48.

Komisie o mobilizácii inteligentných dopravných systémov pre mestá EÚ[35]. Bol súčasťou balíka opatrení EÚ v oblasti mestskej mobility prijatého 17. decembra 2013[36]. Komisia vykoná hodnotenie tohto balíka v roku 2019.

2.6. Pravidlá týkajúce sa ochrany súkromia, bezpečnosti a opakovaného použitia informácií

Ako sa uviedlo v roku 2014, do špecifikácií sa podľa potreby zahrnuli ustanovenia týkajúce sa ochrany súkromia, ochrany údajov, bezpečnosti a opakovaného použitia informácií, čím sa objasňuje, že sa musia dodržiavať právne predpisy o ochrane súkromia a údajov. Rovnako bol na stretnutia odborníkov systematicky pozývaný európsky dozorný úradník pre ochranu údajov a jeho stanovisko sa náležite zohľadňovalo.

Ochrana osobných údajov bola pri príprave špecifikácií K-IDS dôležitým faktorom, pretože niekoľko služieb K-IDS sa spolieha na prenos osobných údajov. Objasnilo sa, že špecifikácie K-IDS nemôžu predstavovať právny základ pre zákonné spracovanie údajov. Napriek tomu špecifikácie K-IDS stanovujú požiadavky na pseudonymizáciu správ, ako aj úvahy v odôvodneniach, ktoré podporujú ochranu osobných údajov.

Ďalším dôležitým aspektom špecifikácií K-IDS je bezpečnosť komunikácie. Pre mnohé služby K-IDS je nevyhnutné zabezpečiť autentickosť a integritu správ K-IDS obsahujúcich informácie, ako je poloha, rýchlosť a smer. Prostredníctvom týchto špecifikácií sa preto pre všetky stanice K-IDS zavádza jeden spoločný európsky model zabezpečenia dôveryhodnosti K-IDS bez ohľadu na použité komunikačné technológie.

2.7. Pravidlá týkajúce sa zodpovednosti

Ako sa uviedlo v roku 2014, ustanovenia týkajúce sa zodpovednosti boli zahrnuté do špecifikácií ako relevantné, a to v súlade s článkom 11 smernice o IDS.

Zodpovednosť je tiež dôležitým prvkom K-IDS. Pri príprave špecifikácií sa náležite zohľadnili referenčné ustanovenia pre harmonizačné právne predpisy Spoločenstva týkajúce sa výrobkov uvedených v prílohe I k rozhodnutiu č. 768/2008/ES[37]. V nich nejde len o zodpovednosť, ale obsahujú podrobnejšie informácie o povinnostiach a záväzkoch výrobcov staníc K-IDS.

2.8. Podávanie správ členskými štátmi

2.8.1. Správa o vnútroštátnych činnostiach a projektoch týkajúcich sa prioritných oblastí

V súlade s článkom 17 ods. 3 smernice o IDS sa od členských štátov vyžadovalo, aby do 27. augusta 2014 a do 27. augusta 2017 predkladali Komisii správy o svojich vnútroštátnych činnostiach a projektoch v prioritných oblastiach uvedených v článku 2 smernice o IDS.

---

35 https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf

36 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_en.htm

37 Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 768/2008/ES z 9. júla 2008 o spoločnom rámci na uvádzanie výrobkov na trh.

Tieto správy za roky 2014 a 2017 boli analyzované v pracovnom dokumente útvarov Komisie s názvom Analýza správ členských štátov, ktorý je súčasťou tejto správy.

2.8.2. Hlavné ponaučenia – súčasné trendy

Väčšina členských štátov aktívne pokračuje v práci v prioritnej oblasti I (Optimálne využívanie údajov o cestnej sieti, dopravných informácií a cestovných údajov) vrátane projektov financovaných EÚ, do ktorých sú zapojené mnohé členské štáty (napríklad Krokodíl 2). Mnoho krajín tiež uviedlo, že vyvíjajú národné plánovače ciest a zlepšujú svoju infraštruktúru zhromažďovania údajov a variabilné znaky správ. Súkromný sektor však spočiatku preukázal obmedzenú ochotu spolupracovať pri prístupe k údajom týkajúcim sa bezpečnosti cestnej premávky[38] [špecifikácie c)].

Členské štáty vyvinuli aj širokú škálu činností v prioritnej oblasti II (Kontinuita dopravných a nákladných riadiacich služieb IDS). Patria medzi ne zlepšenia ich systémov riadenia dopravy a pokračujúce cezhraničné zavádzanie služieb riadenia dopravy, efektívnejšie prepojenie cestnej a železničnej dopravy, rozvoj multimodálneho inteligentného/predaja elektronických cestovných lístkov na verejnú dopravu alebo vývoj inovatívnych nástrojov a online systémov pre informácie a riadenie cestnej nákladnej dopravy. Takmer všetky členské štáty sa zapojili do jedného alebo viacerých projektov financovaných EÚ v tejto oblasti, ako sú NEXT-ITS 2, Ursa Major 2, MedTIS2 alebo Arc Atlantique 2.

Okrem zavádzania infraštruktúry eCall a vykonávania špecifikácií e) o informačných službách pre bezpečné a chránené parkovanie nákladných vozidiel, ktoré podporili aj projekty financované z nástroja NPE, sa ohlásilo menej činností pre prioritnú oblasť III (Aplikácie IDS v oblasti bezpečnosti a ochrany cestnej premávky). Niektoré kľúčové rozsiahle projekty IDS financované EÚ pozdĺž koridorov NPE (ako sú Ursa Major 2 alebo NEXT-ITS 2) sa aspoň čiastočne týkajú prioritnej oblasti III, pretože ich cieľom je najmä zlepšiť bezpečnosť cestujúcich a nákladnú dopravu. Treba tiež poznamenať, že mnohé z kooperatívnych projektov IDS uvádzaných v prioritnej oblasti IV sa silne zameriavajú na bezpečnosť.

V prioritnej oblasti IV sa zaznamenalo veľa nových aktivít, ktoré sa zameriavajú najmä na spolupracujúce IDS, čím sa táto oblasť viac zosúladila s ostatnými prioritnými oblasťami v mnohých členských štátoch. Projekty financované z nástroja NPE, ako napríklad platforma C-Roads (a súvisiace národné projekty C-Roads), InterCor a NordicWay spojili mnoho členských štátov a pomohli vybudovať cezhraničnú interoperabilitu a normy.

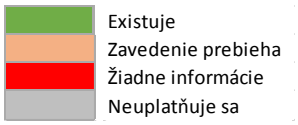
Ako už bolo zdôraznené v správe za rok 2014, interoperabilitu a kontinuitu služieb podporili špecifikácie EÚ prijaté podľa smernice o IDS.

Mnoho členských štátov takisto vytvorilo vnútroštátne prístupové body týkajúce sa rôznych špecifikácií smernice o IDS. Nasledujúca tabuľka ukazuje úroveň zavedenia vnútroštátnych prístupových bodov v čase písania tejto správy. Červená farba zdôrazňuje nedostatok informácií a/alebo nedostatočné zavádzanie vnútroštátnych

[38] Pokiaľ ide o údaje generované vozidlami, niekoľko členských štátov iniciovalo v roku 2017 pracovnú skupinu pre údaje, do ktorej boli zapojené viaceré verejné a súkromné zainteresované strany. Dňa 3. júna 2019 bolo podpísané Memorandum o porozumení s cieľom pracovať na návrhu koncepcie na výmenu dopravných údajov týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky generovaných vozidlami. https://www.roundtable-dtf.eu/data-task-force/.

prístupových bodov vo viacerých členských štátoch. Aktualizovaný a podrobný zoznam vnútroštátnych prístupových bodov je k dispozícii aj na webovej stránke Komisie[39].

Farebný kód pre vnútroštátne prístupové body



Názov krajiny	Vnútroštátny prístupový bod MMTIS	Vnútroštátny prístupový bod RTTI	Vnútroštátny prístupový bod SRTI	Vnútroštátny prístupový bod SSTP	Európsky prístupový bod SSTP
	Delegované nariadenie 2017/1926	Delegované nariadenie 2015/962	Delegované nariadenie č. 886/2013	Delegované nariadenie č. 885/2013	Delegované nariadenie č. 885/2013
	(opatrenie „a“)	(opatrenie „b“)	(opatrenie „c“)	(opatrenie „e“)	(statické údaje - opatrenie „e“)
Rakúsko					
Belgicko					
Bulharsko					
Chorvátsko					
Cyprus					
Česká republika					
Dánsko					
Estónsko					
Fínsko					
Francúzsko					
Nemecko					
Grécko					
Maďarsko					
Írsko					
Taliansko					
Lotyšsko					
Litva					
Luxembursko					
Malta					
Holandsko					
Nórsko					
Poľsko					
Portugalsko					
Rumunsko					
Slovensko					
Slovinsko					
Španielsko					
Švédsko					
Spojené kráľovstvo					

Mnoho členských štátov tiež spolupracovalo na spoločných nástrojoch týkajúcich sa prístupnosti údajov a poskytovania služieb (napr. profily DATEX II, špecifikácie TN-ITS, katalóg metaúdajov, rámec kvality, šablóny vyhlásení a pod.) prostredníctvom projektov financovaných z nástroja NPE/akcií na podporu programu alebo na dobrovoľnom základe. Táto spolupráca by sa mala podporovať a rozširovať s cieľom podporiť harmonizáciu digitálnej infraštruktúry IDS, ktorej chrbticu tvoria všetky vnútroštátne prístupové body.

Boli oznámené aj nové druhy činností, ako napríklad používanie bezpilotných lietadiel na monitorovanie dopravy a mnoho členských štátov uviedlo činnosti

39 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/nap_en

týkajúce sa vozidiel bez vodiča/autonómnych vozidiel. Tieto vznikajúce nové témy IDS si zasluhujú trvalú pozornosť najmä vzhľadom na možnú revíziu smernice o IDS.

2.9. Poradná skupina pre európske IDS

Ako už bolo uvedené v roku 2014, Komisia systematicky požiadala členov poradnej skupiny pre európske IDS o písomné stanoviská k obchodným a technickým aspektom návrhu špecifikácií. Skupina poskytla cenné pripomienky, ktoré pomohli vypracovať konečné verzie špecifikácií. Od marca 2012 do septembra 2018 sa zorganizovalo desať fyzických stretnutí vrátane stretnutí „Priatelia IDS“, ktoré umožnili integrovanejšiu diskusiu medzi Komisiou, členskými štátmi, zástupcami priemyslu a ostatnými zainteresovanými stranami.

3. ÚČINNOSŤ A PRIMERANOSŤ SMERNICE 2010/40/EÚ A DELEGOVANIE PRÁVOMOCI

3.1. Účinnosť a primeranosť

Rozsiahle hodnotenie účinnosti, efektívnosti, relevantnosti, koherencie a pridanej hodnoty pre EÚ smernice 2010/40/EÚ sa nachádza v pracovnom dokumente útvarov Komisie o hodnotení smernice o IDS, ktorý je súčasťou tejto správy.

3.2. Vykonávanie delegovania právomoci

Politická podpora

V správe z roku 2014 sa zdôraznil rozdiel medzi stanoviskami národných expertov počas práce na špecifikáciách systému eCall a postojmi členských štátov počas politickej kontroly vykonávanej Radou. Následne boli špecifikácie špecifikované pre prioritné opatrenia z tohto hľadiska plynulejšie a so všeobecnou dohodou na úrovni Rady a Parlamentu. Mohlo to uľahčiť päťročné rozšírenie právomoci udelenej Komisii prijímať delegované akty a dialóg s členskými štátmi o vývoji aktualizovaného pracovného programu. V júli 2019 Rada naopak zamietla delegované nariadenie, ktorým sa dopĺňa smernica o IDS v súvislosti so zavádzaním a prevádzkovým využívaním K-IDS a ktoré Komisia prijala 13. marca 2019 po rozsiahlej a plodnej spolupráci s odborníkmi z členských štátov.

Spochybňovanie rozsahu delegovania právomoci

Členský štát predložil 18. decembra 2013 Všeobecnému súdu Európskej únie dve delegované nariadenia (EÚ) č. 885/2013 (informačné služby o parkoviskách pre nákladné vozidlá) a (EÚ) č. 886/2013 (služby poskytovania minimálnych univerzálnych dopravných informácií týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky). Žiadal o zrušenie týchto dvoch delegovaných nariadení, pričom tvrdil, že prekračujú limity delegovania podľa smernice 2010/40/EÚ, a preto porušujú článok 290 ZFEÚ, pretože delegované akty zavádzajú povinnosti, ktoré musia splniť všetky členské štáty v rozpore s cieľom smernice o IDS.

Všeobecný súd zamietol túto žalobu v októbri 2015[40] a uviedol, že Komisia pri prijímaní týchto delegovaných aktov neprekročila svoju právomoc. Potvrdil tiež

[40] Rozsudok Všeobecného súdu z 8. októbra 2015 vo veciach T-659/13 a T-660/13, Česká republika/Komisia, EÚ:T:2015:771.

pozíciu Komisie, pokiaľ ide o zriadenie dozorného orgánu zodpovedného za posudzovanie súladu prostredníctvom jedného z delegovaných aktov.

Členský štát podal proti tomuto rozsudku odvolanie a v podstate tvrdil, že:

1. Všeobecný súd nesprávne rozhodol, že napadnuté nariadenia neukladajú členským štátom povinnosť zaviesť aplikácie a služby IDS na svojom území,
2. Všeobecný súd neinterpretoval správne delegovanie právomoci v článku 7 smernice 2010/40/EÚ tak, že splnomocňuje Komisiu, aby od členských štátov vyžadovala zriadenie dozorného orgánu, ako aj
3. Všeobecný súd nesprávne rozhodol, že dozorný orgán nebol podstatným prvkom dotknutej veci a že by mohol byť predmetom delegovania právomoci.

Európsky súdny dvor 26. júla 2017 zamietol odvolanie ako nedôvodné[41], čím potvrdil rozsudok Všeobecného súdu a stanovisko Komisie.

Súdny dvor tak rozhodol, že zriadenie dozorného orgánu nie je „podstatným prvkom“ danej záležitosti, a preto by mohol byť predmetom delegovania právomoci.

3.3. Opatrenia prijaté v nadväznosti na špecifikácie

Ako už bolo uvedené v správe za rok 2014, pomoc pri vykonávaní špecifikácií sa poskytla prostredníctvom Nástroja na prepájanie Európy (projekty ako I_HeERO, Krokodíl 2 alebo C-Roads a opatrenia na podporu programov, ako sú TN-ITS GO[42], DATEX II, MMTIS[43]) a financovania Horizontu 2020 a prostredníctvom série iniciatív a platforiem zainteresovaných strán (EeIP[44], TISA[45], EÚ-EIP[46], TN-ITS atď.).

Komisia s cieľom štruktúrovať vykonávanie špecifikácií v členských štátoch zorganizovala aj niekoľko následných stretnutí odborníkov[47] a seminárov, aby sa mohli prediskutovať otázky vykonávania všetkých špecifikácií a), b), c), d) a e), a to najmä otázky týkajúce sa nastavovania vnútroštátnych prístupových bodov.

Ako sa uvádza v oddiele 2.8.2, mnoho členských štátov dobrovoľne a/alebo v rámci projektov financovaných EÚ spolupracovalo na rôznych nástrojoch potrebných na vykonávanie špecifikácií, hlavne pokiaľ ide o požiadavky na kvalitu, metaúdaje, profilovanie noriem atď.

Táto práca bola potrebná na doplnenie špecifikácií operačnými prvkami a niekedy s ňou v prípade neexistencie formalizovaného rámca začalo len malé množstvo členských štátov. Práci by určite prospela lepšia koordinácia, ktorá by zahŕňala všetky členské štáty a všetky špecifikácie, s cieľom čo najlepšie využiť danú prácu smerom k harmonizovanej digitálnej infraštruktúre IDS.

---

41 Rozsudok Všeobecného súdu z 26. júla 2017 vo veci C-696/15, Česká republika/Komisia, ECLI:EÚ:C:2017:595.

42 https://tn-its.eu/tn-its-go

43 Multimodálne cestovné informačné služby – granty sa pridelili 17 členským štátom.

44 http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2481

45 http://tisa.org/

46 https://eip.its-platform.eu/

47 http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941

4. POUŽITÉ A POTREBNÉ FINANČNÉ ZDROJE

V porovnaní so správou za rok 2014 je k dispozícii viac informácií o použitých a potrebných finančných zdrojoch, keďže sa riešili všetky prioritné opatrenia a v zavádzaní služieb a infraštruktúry vnútroštátnych prístupových bodov sa výrazne pokročilo. Malo by sa poznamenať, že náklady spojené s vykonávaním špecifikácií sa veľmi často dajú izolovať od všeobecných nákladov na zavádzanie a prevádzku služieb IDS a samotných fyzických infraštruktúr IDS, ktoré môžu byť v konečnom dôsledku oveľa vyššie.

Náklady spojené s vykonávaním smernice o IDS sú podrobne rozpracované v „podpornej štúdii pre hodnotenie smernice o IDS 2010/40/EÚ *ex post*“ (Ricardo-TEPR, júl 2018) a ďalej sa o nich diskutuje v pracovnom dokumente útvarov Komisie o hodnotení smernice o IDS, ktorý je súčasťou tejto správy.

Okrem nákladov na transpozíciu, ktoré znášajú členské štáty, a nákladov pre Komisiu a členské štáty, ktoré vyplývajú zo zasadnutí Európskeho výboru pre IDS (25 zasadnutí do konca roka 2018), európskej poradnej skupiny (10 zasadnutí), expertných skupín členských štátov (58 stretnutí na prípravu špecifikácií alebo následných stretnutí) a platformy K-IDS (8 plenárnych zasadnutí a ~ 160 stretnutí pracovných skupín), možno náklady spojené s vykonávaním smernice zhrnúť takto:

- **Tvorba a prevádzka vnútroštátnych prístupových bodov**: priemerné náklady na vytvorenie vnútroštátnych prístupových bodov na základe vkladu 30 % členských štátov sa pohybujú od 249 000 EUR na špecifikácie b) do 352 000 EUR na špecifikácie c). Priemerné ročné prevádzkové náklady sa pohybujú od 29 000 EUR v prípade špecifikácií c) do 46 000 EUR v prípade špecifikácií b). Pokiaľ ide o špecifikácie a), iba 3 členské štáty poskytli údaje, ktoré ukazujú priemerné náklady na vytvorenie vo výške 195 000 EUR a ročné prevádzkové náklady vo výške 22 000 EUR. Tieto náklady sú iba priemerné a jednotlivé hodnoty sa pre každý členský štát značne líšia, najmä v závislosti od možností vykonávania, ktoré si členský štát zvolil (opätovné použitie existujúcich prístupových bodov, spoločné prístupové body pre niekoľko špecifikácií atď.) od vybraných technických riešení (napr. dátový sklad, trh, úložisko) a od toho, či boli alebo neboli zahrnuté dynamické údaje.
- **Vypracovanie noriem**: Komisia pridelila 2,8 milióna EUR na roky 2011 – 2017 na vývoj noriem pre systém eCall a dva mandáty M/453 (K-IDS) a M/546 (mestský IDS). Dodatočné financovanie bolo pridelené na normy súvisiace so špecifikáciami (napr. technické špecifikácie na výmenu priestorových údajov IDS) a na profilovanie noriem prostredníctvom projektov NPE alebo opatrení na podporu programu. Táto práca na normalizácii bude pokračovať, najmä v rámci priebežného plánu Komisie pre normalizáciu v oblasti IKT.
- **Opatrenia na podporu programu zo strany NPE**: na podporu vykonávania špecifikácií bolo v rámci NPE spustených niekoľko opatrení na podporu programu v celkovej výške 15,5 milióna EUR. Zahŕňajú postupy a normy pre výmenu údajov (TN-ITS GO pre priestorové údaje ITS, DATEX II pre prevádzkové údaje, NeTEx pre verejnú dopravu, MMTIS) a bezpečnostnú architektúru pre K-IDS, čo umožňuje mnohým členským štátom rozvíjať spoločné vykonávacie nástroje.

- Pokiaľ ide o systém **eCall**, okrem predchádzajúcich pilotných projektov pred zavedením bolo investovaných 39 miliónov EUR do dvoch projektov financovaných z nástroja NPE (z čoho 18,7 milióna EUR boli fondy EÚ), do ktorých bolo zapojených 18 členských štátov. Tieto náklady idú nad rámec vytvorenia alebo modernizácie infraštruktúry stredísk tiesňového volania potrebnej na príjem a spracovanie volaní eCall a zahŕňajú aj výhľadové činnosti spojené napríklad s rozšírením na ďalšie typy vozidiel.

Dodatočné náklady, ktoré treba vziať na vedomie sú konzultačné štúdie pre Komisiu (2,1 milióna EUR na roky 2010 – 2017), organizácia udalostí týkajúcich sa IDS (1,6 milióna EUR na roky 2010 – 2017) a náklady na monitorovanie a presadzovanie v prípade Komisie a členských štátov.

Ako sa uvádza v „podpornej štúdii pre hodnotenie smernice 2010/40/EÚ o IDS *ex post*“ (Ricardo-TEPR, júl 2018), investície do výskumu a vývoja (7. RP a Horizont 2020) a zavádzania (TEN-T a NPE, EŠIF) sú oveľa vyššie ako tieto náklady na vykonávanie v pomere približne 100 ku 1. Keďže jedným z hlavných cieľov špecifikácií vypracovaných podľa smernice o IDS je uľahčiť a harmonizovať prístup k údajom, ktoré sa majú opätovne použiť na rozvoj služieb IDS, náklady súvisiace s vykonávaním smernice sa zdajú primerané, rovnako ako náklady súvisiace so samotným harmonizovaným poskytovaním služieb, napr. pre eCall a K-IDS. O týchto nákladoch a ich prínosoch sa podrobnejšie diskutuje v pracovnom dokumente útvarov Komisie o hodnotení smernice o IDS, ktorý je súčasťou tejto správy.

5. ZÁVER

V plnom rozsahu sa riešilo šesť prioritných opatrení smernice o IDS. V súlade so smernicou o IDS sa začali nové činnosti, právo prijímať delegované akty sa predĺžilo a práca sa v nadchádzajúcich rokoch bude riadiť aktualizovaným pracovným programom smernice o IDS, ktorý bol prijatý 11. decembra 2018.

Väčšina členských štátov aktívne vykonáva špecifikácie, ktoré sú základom zavádzania služieb IDS. Vnútroštátne prístupové body sa už zaviedli alebo sú v procese zavádzania spolu so súbežným vývojom operačných nástrojov podporujúcich prístupnosť údajov IDS. Tejto práci by určite prospela lepšia koordinácia, ktorá by zahŕňala všetky členské štáty a všetky špecifikácie, aby všetky tieto snahy smerovali k harmonizácii digitálnej infraštruktúry IDS v celej EÚ.

Ako sa uvádza v správach členských štátov o vykonávaní smernice, v súvislosti s IDS sa objavujú nové témy a výzvy, ako napríklad prepojená a automatizovaná mobilita a mobilita ako služba (MaaS). Ak sa vezme do úvahy tento vývoj, otázka dostupnosti údajov v celej sieti cestnej dopravy sa môže stať dôležitejšou, najmä v prípade kľúčových typov údajov zodpovedajúcich pravidlám používania fyzickej infraštruktúry. Tento problém by sa mal skúmať ďalej s cieľom posúdiť potrebu ďalších opatrení.

Vzhľadom na zistenia z hodnotenia smernice o IDS by prípadná budúca revízia smernice o IDS mala do komplexného prístupu zahrnúť všetky tieto aspekty.