2023/2661

30.11.2023

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2023/2661

ze dne 22. listopadu 2023,

kterou se mění směrnice 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 91 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ([1]),

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem ([2]),

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Sdělení Komise ze dne 9. prosince 2020 nazvané „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“ (dále jen „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu“) označuje zavedení inteligentních dopravních systémů (dále jen „ITS“) za klíčové opatření k dosažení propojené a automatizované multimodální mobility, a tedy za opatření přispívající k transformaci evropského dopravního systému za účelem dosažení cíle účinné, bezpečné, udržitelné, inteligentní a odolné mobility. Toto opatření doplňuje opatření oznámená v rámci stěžejní strategie týkající se ekologizace nákladní dopravy s cílem podpořit multimodální logistiku. Ve strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu bylo rovněž oznámeno, že v roce 2022 bude provedena revize nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926 ([3]) s cílem zahrnout povinnou přístupnost souborů dynamických dat, jakož i posouzení potřeby regulačních opatření v oblasti práv a povinností poskytovatelů multimodálních digitálních služeb spolu s iniciativou týkající se vydávání přepravních dokladů, včetně vydávání železničních jízdenek. Tato směrnice by měla zajistit, aby aplikace ITS v oblasti silniční dopravy umožňovaly bezproblémovou integraci s jinými druhy dopravy, jako jsou železniční doprava nebo aktivní mobilita, a usnadnily tak přechod k těmto druhům dopravy, kdykoli je to možné, s cílem zlepšit efektivnost a přístupnost.

(2) Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu potvrzuje cíl, kterým je přiblížit do roku 2050 počet obětí u všech druhů dopravy v Unii nule. Několik opatření v oblasti působnosti směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ([4]) přispívá k bezpečnosti účastníků silničního provozu, například eCall, informační služby o dopravním provozu související s bezpečností silničního provozu a informační služby pro bezpečná a chráněná parkovací místa pro nákladní a užitková vozidla certifikovaná v souladu s nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/1012 ([5]).

([1]) Úř. věst. C 290, 29.7.2022, s. 126.
([2]) Postoj Evropského parlamentu ze dne 3. října 2023 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 23. října 2023.
([3]) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926 ze dne 31. května 2017, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o poskytování multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii (Úř. věst. L 272, 21.10.2017, s. 1).
([4]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy (Úř. věst. L 207, 6.8.2010, s. 1).
([5]) Nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/1012 ze dne 7. dubna 2022, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, pokud jde o zavedení norem upřesňujících úroveň služeb a ochrany bezpečných a chráněných parkovacích ploch a postupů pro jejich certifikaci (Úř. věst. L 170, 28.6.2022, s. 27).

(3) Sdělení Komise ze dne 11. prosince 2019 nazvané „Zelená dohoda pro Evropu“ zdůrazňuje rostoucí úlohu automatizované a propojené multimodální mobility spolu s inteligentními systémy řízení dopravy umožněnými digitalizací a cíl podporovat nové udržitelné služby v oblasti dopravy a mobility, které mohou zlepšit mobilitu, snížit kongesci a znečištění, zejména v městských oblastech, a podpořit přechod na čistší druhy dopravy podporou přechodu na jiný druh dopravy a lepšího řízení provozu. Na podporu tohoto vývoje může být za účelem podpory investic do ITS odůvodněné zvážit vhodná technická screeningová kritéria v rámci nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852 ([6]) (známé rovněž jako nařízení o taxonomii).

(4) Rostoucí potřeba lépe využívat data při zvyšování udržitelnosti, bezpečnosti, účinnosti a odolnosti dopravních řetězců vyžaduje lepší koordinaci rámce ITS s dalšími iniciativami zaměřenými na harmonizaci a usnadnění sdílení dat v odvětvích mobility, dopravy a logistiky s multimodální perspektivou, jako jsou například společný evropský datový prostor pro mobilitu a jeho složky, nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1056 ([7]) a činnost Fóra pro digitální dopravu a logistiku (DTLF), přičemž je třeba zohlednit pravidla o ochraně údajů a soukromí.

(5) Vzhledem k potřebě digitalizace silniční dopravy, zvýšení bezpečnosti silničního provozu a snížení kongesce by se mělo v rámci transevropské dopravní sítě dále rozvíjet zavádění a využívání inteligentních dopravních systémů a silničních služeb.

(6) Digitalizace a inovace v silniční dopravě vytvářejí pracovní příležitosti prostřednictvím rozvoje nových projektů v tomto odvětví.

(7) V mnoha členských státech se vnitrostátní aplikace těchto inteligentních dopravních systémů a služeb v odvětví silniční dopravy již zavádějí. I přes zlepšení, k nimž došlo od přijetí směrnice 2010/40/EU v roce 2010, však hodnocení této směrnice odhalilo přetrvávající nedostatky vedoucí k pokračujícímu roztříštěnému a nekoordinovanému zavádění a nedostatečné zeměpisné návaznosti služeb ITS v celé Unii a na jejích vnějších hranicích.

(8) V souvislosti s prováděním nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 885/2013 ([8]), (EU) č. 886/2013 ([9]), (EU) 2015/962 ([10]) a (EU) 2017/1926, kterými se doplňuje směrnice 2010/40/EU, zřídily členské státy vnitrostátní přístupová místa. Vnitrostátní přístupová místa organizují přístup k datům souvisejícím s dopravou a jejich opětovné použití s cílem podpořit poskytování celounijních interoperabilních služeb ITS v oblasti cestování a dopravního provozu koncovým uživatelům. Tato data související s dopravou by měla být k dispozici ve strojově čitelném formátu v rozsahu stanoveném v této směrnici. Vnitrostátní přístupová místa jsou společně s případnými existujícími regionálními a místními přístupovými místy v členských státech důležitou součástí společného evropského datového prostoru pro mobilitu v rámci evropské strategie pro data a měly by se využívat, zejména pokud jde o přístupnost dat. Prostřednictvím spolupráce na usnadnění přístupu k datům prostřednictvím vnitrostátních přístupových míst by členské státy měly usilovat o zlepšení efektivity, interoperability a spolupráce těchto přístupových míst v celé Unii a o usnadnění přístupu uživatelů dat k těmto přístupovým místům. Navzdory tomu, že jsou vnitrostátní přístupová místa provozována ve všech členských státech, je stále třeba zlepšit dostupnost dat týkajících se mnoha druhů dat, které jsou považovány za zásadní pro podporu rozvoje základních služeb poskytujících nezbytné informace koncovým uživatelům.

([6]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852 ze dne 18. června 2020 o zřízení rámce pro usnadnění udržitelných investic a o změně nařízení (EU) 2019/2088 (Úř. věst. L 198, 22.6.2020, s. 13).

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

([8]) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 885/2013 ze dne 15. května 2013, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU o inteligentních dopravních systémech, pokud jde o poskytování informačních služeb týkajících se bezpečných a chráněných parkovacích míst pro nákladní a užitková vozidla (Úř. věst. L 247, 18.9.2013, s. 1).

([9]) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 886/2013 ze dne 15. května 2013, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o údaje a postupy pro poskytování minimálních univerzálních informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu uživatelům, pokud možno bezplatně (Úř. věst. L 247, 18.9.2013, s. 6).

([10]) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/962 ze dne 18. prosince 2014, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé EU (Úř. věst. L 157, 23.6.2015, s. 21).

(9) Měla by být posílena spolupráce členských států při uplatňování specifikací pro zavádění ITS. Komise by měla usnadnit spolupráci členských států, jež se týká prioritních oblastí, například přijetím pokynů na podporu harmonizovaného a včasného zavádění ITS v Unii a za účelem zefektivnění sdílení druhů dat uvedených v příloze III.

(10) Článek 20 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804 ([11]) vyžaduje, aby byla prostřednictvím vnitrostátního přístupového místa dostupná a přístupná určitá statická a dynamická data a služby související s infrastrukturou pro alternativní paliva na celém území Unie, které podporují rozvoj zlepšených informačních služeb pro koncové uživatele. Uvedené ustanovení rovněž předpokládá přijetí pravidel doplňujících pravidla stanovená v nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/670 ([12]), pokud jde o normy pro předávání, prezentaci a kvalitu dat.

(11) Pro zajištění koordinovaného, účinného a interoperabilního zavádění ITS v rámci Unie jako celku je třeba k již přijatým specifikacím zavést další specifikace, včetně případných norem, jež stanoví další podrobná ustanovení a postupy. Před přijetím jakýchkoli dodatečných nebo revidovaných specifikací by Komise měla posoudit jejich soulad s určitými zásadami, které jsou vymezeny v příloze II. V prvé řadě je třeba upřednostnit čtyři hlavní oblasti vývoje a zavádění ITS. Během další realizace ITS by měly být z hlediska dosaženého technologického pokroku a vynaloženého finančního úsilí zohledněny stávající infrastruktury ITS, které již byly jednotlivými členskými státy zavedeny.

(12) Zejména v případě kooperativních inteligentních dopravních systémů (dále jen „C-ITS“) by mělo být zajištěno, aby požadavky na systémy ITS neukládaly ani nezvýhodňovaly používání konkrétního typu technologie, a to v souladu se zásadou technologické neutrality stanovenou ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1972 ([13]). Pokud lze použít doplňkové a spolehlivé technologie C-ITS testované v reálných podmínkách, měly by být umožněny koexistující aplikace a současně by měla být zajištěna interoperabilita systémů ITS.

(13) Specifikace by měly zohledňovat a jejich východiskem by měly být zkušenosti a výsledky, které již byly získány v oblasti ITS, C-ITS a kooperativní, propojené a automatizované mobility, zejména v kontextu platforem C-ITS a kooperativní, propojené a automatizované mobility, Evropského fóra pro multimodální mobilitu cestujících, Fóra pro digitální dopravu a logistiku a evropské platformy pro zavedení systému eCall.

(14) Specifikace by měly podporovat inovace. Větší dostupnost dat by měla například vést k rozvoji nových služeb ITS, a naopak inovace by měly určit potřebu budoucích specifikací. Evropské partnerství pro kooperativní, propojenou a automatizovanou mobilitu v rámci programu Horizont Evropa by mělo podporovat vývoj a testování příští vlny služeb C-ITS na základě specifikací, jež mají být přijaty pro služby C-ITS, a napomáhat integraci vysoce automatizovaných vozidel do nových služeb multimodální mobility. Nové technologie, zejména pro C-ITS, je třeba před zavedením testovat v reálných podmínkách silničního provozu jako spolehlivou službu.

(15) C-ITS používá technologie, které silničním vozidlům umožňují vzájemnou komunikaci a komunikaci se zařízeními na silniční infrastruktuře, včetně dopravní signalizace. Služby C-ITS jsou kategorií služeb ITS založenou na otevřené architektuře, která umožňuje vztah typu „many-to-many“ nebo „peer-to-peer“ mezi stanicemi C-ITS. To znamená, že všechny stanice C-ITS by si měly navzájem bezpečně vyměňovat zprávy a neměly by se omezovat na výměnu zpráv s předem určenými stanicemi. Většina služeb vyžaduje zajištění pravosti a integrity zpráv C-ITS obsahujících informace, jako je poloha, rychlost a směr jízdy. Proto by měl být vytvořen jeden společný evropský model důvěry C-ITS s cílem vytvořit vztah důvěry mezi všemi stanicemi C-ITS bez ohledu na použité komunikační technologie. Tento model důvěry by měl být zaveden prostřednictvím politiky pro využívání infrastruktury veřejných klíčů (dále jen „PKI“). Nejvyšší úrovní této infrastruktury veřejných klíčů by měl být evropský seznam důvěryhodných

([11]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804 ze dne 13. září 2023 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice 2014/94/EU (Úř. věst. L 234, 22.9.2023, s. 1).

([12]) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/670 ze dne 2. února 2022, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé EU (Úř. věst. L 122, 25.4.2022, s. 1).

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

certifikátů (dále jen „ECTL“), který obsahuje položky všech důvěryhodných kořenových certifikačních úřadů v Evropě. Aby bylo zajištěno hladké fungování tohoto modelu důvěry C-ITS, měly by být určité úkoly prováděny na centrální úrovni. Komise by měla zajistit plnění těchto základních úkolů, zejména pokud jde o úlohu: i) orgánu pro certifikační politiku C-ITS při řízení certifikační politiky a povolování PKI; ii) správce seznamu důvěryhodných subjektů při vytváření a aktualizaci ECTL a v případě pravidelné činnosti při podávání zpráv orgánu pro certifikační politiku C-ITS, pokud jde o celkový bezpečný provoz modelu důvěry C-ITS; a iii) kontaktního místa C-ITS při vyřizování veškeré komunikace se správci kořenových certifikačních úřadů a zveřejňování certifikátu veřejného klíče správce seznamu důvěryhodných subjektů a zveřejňování ECTL. Komise v současné době zajišťuje rovněž to, aby svou úlohu plnil Evropský kořenový certifikační úřad. Tento úřad může být případně zachován, například na podporu plánů migrace v případě, že by byl ohrožen jiný kořenový certifikační úřad.

(16) Většina opatření podle směrnice 2010/40/EU, s výjimkou systému eCall, se zaměřuje na přijetí specifikací pro zajištění interoperability a přístupnosti dat, která jsou již k dispozici v digitálním strojově čitelném formátu, a na zavádění služeb ITS, ale nikdy neexistovaly žádné povinnosti pro příslušné zúčastněné strany vytvořit a zpřístupnit tato data v takovémto formátu nebo zavést konkrétní služby. Rozšířilo se využívání řady služeb ITS: například služeb informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu, které umožňují zjišťování mimořádných událostí, stejně jako využívání klíčových dat v rámci jiných prioritních oblastí stanovených v této směrnici, například dopravních předpisů, které podporují důležité služby, jako jsou omezení rychlosti na podporu vozidel vybavených inteligentní regulací rychlosti podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ([14]). Povinné poskytování určitých služeb ITS a klíčových dat ve strojově čitelném formátu se považuje za nezbytné k zajištění trvalé dostupnosti těchto dat a nepřetržitého poskytování těchto služeb v celé Unii. To znamená, že podkladové informace, které mají být zohledněny ve strojově čitelných datech, již existují, bez ohledu na formát nebo médium, v němž jsou prezentovány. Podkladové informace existují například pouze v případě, že příslušné orgány vydají pro provoz nepříznivé meteorologické výstrahy (např. prostřednictvím rozhlasu nebo informačních tabulí nad pozemními komunikacemi). Tato směrnice nestanoví, že je třeba vytvořit konkrétní dopravní informace (například vytvoření plánů dispozičních řešení dopravních komunikací), ani za jakých okolností by měla být vydána výstraha související s bezpečností (například, že má být v důsledku sněžení vydána výstraha pro řidiče) nebo jakou hodnotu by měla mít regulace provozu (například úroveň omezení rychlosti). To vše zůstává na uvážení příslušných orgánů, což znamená, že v praxi existují rozdíly (například stejně intenzivní sněžení může v některých regionech vést k rozhodnutí o vydání výstrahy týkající se silničního provozu, ale v jiných nikoli). Kromě toho povinné poskytování některých služeb ITS a klíčových dat v digitálním strojově čitelném formátu nevyžaduje investice do silničních zařízení sítě za účelem shromažďování dalších informací.

Druhy dat a služby, jejichž poskytování by mělo být podle této směrnice povinné, by měly být určeny na základě specifikací, jež Komise přijala prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci, kterými se doplňuje směrnice 2010/40/EU, zejména nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 885/2013, (EU) č. 886/2013, (EU) 2017/1926 a (EU) 2022/670, a měly by odrážet druhy dat a služby v ní stanovené. Specifikace, které již Komise přijala, včetně norem v nich uvedených, ponechávají prostor pro volbu různých možností, pokud jde o digitální obsah prvku informací, který má být zpřístupněn ve strojově čitelném formátu. K zajištění společného přístupu k provádění mohou být zapotřebí přípravné práce, jako je profilování norem. V těchto případech by měl pracovní program ITS popsat přípravné práce, které mají být provedeny, a příslušné termíny pro poskytnutí těchto druhů dat a souvisejících služeb by měly tuto dodatečnou práci zohlednit.

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

(17) Pro nezbytný přechod z nedigitálních informací na digitální strojově čitelný formát je s ohledem na velký počet zúčastněných stran a jejich nerovnoměrné technické kapacity, jakož i velké množství informací zapotřebí postupný a přiměřený přístup. Proto by se povinné poskytování určitých dat v digitálním strojově čitelném formátu mělo v první fázi týkat informací vytvořených nebo aktualizovaných po konkrétním počátečním termínu; ve druhé fázi by se povinnost měla vztahovat i na dříve vytvořené informace. U jiných dat, u nichž informace rychle zastarávají, může postačovat pouze zpřístupnění nových nebo aktualizovaných informací.

(18) V zájmu kontinuity bude zapotřebí, aby druhy dat a služby, jejichž poskytování je podle této směrnice povinné, byly dostupné v rámci konkrétní zeměpisné působnosti. Tato oblast působnosti by měla být rovněž vymezena na základě postupného a přiměřeného přístupu. Pokud jde o data o regulaci provozu v městských uzlech, měly by mít členské státy za účelem zajištění přiměřenosti příslušných povinností, a zejména za účelem stanovení přiměřeného poměru nákladů a přínosů, možnost omezit pokrytí na konkrétní silnice uplatněním prahové hodnoty pro tok dopravy stanovené v této směrnici.

(19) V zájmu bezpečnosti silničního provozu se členské státy vyzývají, aby co nejdříve zpřístupnily data prostřednictvím vnitrostátních přístupových míst (například omezení rychlosti nebo dynamická data pro bezpečná a chráněná parkovací místa), a to i pro části silniční sítě, které nespadají do zeměpisné působnosti vymezené v příloze III (například dálnice, které nejsou součástí transevropské silniční sítě).

(20) Studie z roku 2020 „Mapování přístupnosti dopravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace“ ukazuje, že v současné době brání spolehlivému plánování cesty, pokud je vyhledávací proměnnou hledisko přístupnosti, nedostatek údajů o prvcích přístupnosti. Ukazuje rovněž, že stanovení minimálních požadavků a norem pro informace pro osoby se zdravotním postižením a omezenou schopností pohybu a orientace by mělo být na unijní úrovni i na úrovni členských států považováno za velmi důležité. Za účelem dalšího zlepšení přístupnosti dopravního systému a usnadnění cestování pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace musí mít multimodální digitální služby v oblasti mobility data o přístupových uzlech a jejich prvcích přístupnosti v přístupných formátech.

(21) návaznosti na související prohlášení ve Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu se Komise vyzývá, aby zvážila, jaké úpravy stávajícího právního rámce jsou v reakci na nové technologie elektronických komunikací zapotřebí a jak jsou kontaktní místa tísňového volání eCall ovlivněna možným rozšířením systému eCall na další kategorie vozidel, jako jsou těžká nákladní vozidla, autobusy a autokary, jednostopá motorová vozidla a zemědělské traktory. Kromě toho se Komise vyzývá, aby nad rámec této směrnice posoudila případné možnosti řešení problému zastarávání systémů eCall ve vozidlech se zařízením splňujícím stávající specifikace systému eCall, jakmile budou vypnuty komunikační sítě s přepojováním okruhů (2G a 3G).

(22) Zvýšená integrace ITS a pokročilých asistenčních systémů pro řidiče nebo systémů vozidel a infrastruktury obecně znamená, že tyto systémy budou stále více využívat informace, které si navzájem poskytují. To je zejména případ C-ITS. Rozsah tohoto využívání se bude zvětšovat s rostoucí mírou automatizace. Očekává se, že tato vyšší úroveň automatizace bude bezpečným způsobem využívat komunikaci mezi vozidly a infrastrukturou k organizování pohybu vozidel a zvýšení plynulosti dopravních toků, což rovněž přispěje k udržitelnější dopravě. Tato komunikace mezi vozidly a infrastrukturou by měla podporovat spolehlivost, přesnost a dostupnost dat. Ohrožení integrity služeb ITS by tak mohlo mít závažný dopad na bezpečnost silničního provozu, například pokud úmyslně nepravdivá informace přiměje vozidla k manévrům, které ohrožují účastníky silničního provozu, a mohla by mít řetězový efekt na dopravní systém Unie. Za účelem zajištění jednotných podmínek provádění této směrnice by měly být v situacích, kdy je ohrožena integrita služeb ITS a je naléhavě nutný zásah na úrovni Unie pro zajištění bezpečného a řádného fungování dopravního systému Unie nebo bezpečnosti silničního provozu, Komisi svěřeny prováděcí pravomoci za účelem přijetí protiopatření k řešení příčin a důsledků uvedené situace. Tato protiopatření by měla být přijata co nejrychleji a měla by být okamžitě použitelná. Před přijetím těchto protiopatření by však Komise měla vyvinout veškeré možné úsilí, aby konzultovala odborníky z členských států. Navíc vzhledem k tomu,

že pro řešení řady možných systémových selhání mohou na různých úrovních zásahu existovat plány krizového řízení, měla by Komise tato protiopatření přijmout pouze v mimořádných situacích, kdy nápravná opatření přijatá příslušnými vnitrostátními orgány nezajistí včasnou a účinnou reakci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ([15]). Vzhledem k potřebě zajistit návaznost dopravy je vhodné uplatnit prodloužení platnosti takového opatření na dobu delší než šest měsíců s využitím možnosti stanovené v čl. 8 odst. 2 nařízení (EU) č. 182/2011. Tato protiopatření by měla být ukončena, jakmile je provedeno alternativní řešení, nebo jakmile je mimořádná situace vyřešena.

(23) Veškeré zpracování osobních údajů podle této směrnice, jako je zpracovávání lokalizačních údajů, pokud umožňuje přímo či nepřímo identifikovat fyzickou osobu, by mělo být prováděno v souladu s právem Unie o ochraně osobních údajů a soukromí, jak je stanoveno zejména v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ([16]) a ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ([17]). V souladu s článkem 6 nařízení (EU) 2016/679 by tato směrnice měla upřesnit účel, pro který mohou být osobní údaje zpracovávány podle této směrnice.

(24) Pokud specifikace, které mají být vypracovány podle této směrnice, zahrnují zpracování osobních údajů, měly by stanovit odpovídající a vhodné záruky ochrany osobních údajů v souladu s požadavky nařízení (EU) 2016/679 a směrnice 2002/58/ES, a to i pokud jde o maximální dobu uchovávání údajů a anonymizaci nebo pseudonymizaci údajů. Aniž jsou dotčeny jakékoli zvláštní požadavky stanovené v právních předpisech Unie týkající se používání anonymních nebo pseudonymizovaných údajů, měly by být zejména v případě, že je možné dosáhnout sledovaných účelů stejným způsobem, při zpracování osobních údajů a tam, kde je to technicky možné, používány anonymizované údaje. Používání pseudonymizovaných údajů by mělo být podporováno i v jiných případech, například prostřednictvím systému EU pro správu bezpečnostních certifikátů C-ITS, s cílem posílit soukromí jednotlivců v souladu se zásadou záměrné ochrany údajů. Používání osobních údajů vyplývajících ze vzorců mobility nebo rozpoznávání obličeje nesmí vést k žádné formě sociální diskriminace. Kromě toho by v těchto specifikacích nebo případně ve vnitrostátním právu měly být stanoveny záruky především proti zneužití, včetně protiprávního přístupu k údajům, jejich změny nebo ztráty, v souladu s požadavky nařízení (EU) 2016/679 a směrnice 2002/58/ES.

(25) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/95/ES ([18]) se vztahuje na výrobky, u nichž odvětvové právní předpisy nestanoví specifičtější ustanovení se stejným cílem bezpečnosti, jakož i na výrobky, u nichž bezpečnostní požadavky uložené odvětvovými právními předpisy nezahrnují aspekty a rizika nebo kategorii rizik, na něž se uvedená směrnice vztahuje (známá rovněž jako „záchranná síť“).

(26) V případech, kdy je nezbytné provést posouzení shody, by specifikace měly zahrnovat podrobná ustanovení o postupu, kterým se řídí posuzování shody složek nebo vhodnosti složek k používání. Pokud jde o některé služby ITS, a zejména pokud jde o služby C-ITS, je pro zajištění bezpečnosti a řádného fungování systému nezbytné trvalé dodržování určitých požadavků a interoperabilita. Proto by v případě potřeby měly specifikace, které stanoví požadavky na výrobky, rovněž stanovit postupy dozoru nad trhem, včetně ochranné doložky. Tato ustanovení by měla být založena na rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 768/2008/ES ([19]), zejména pokud jde o moduly

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

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

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

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

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

pro jednotlivé fáze posuzování shody a postupy dozoru nad trhem. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ([20]) stanoví rámec pro schvalování typu motorových vozidel a jejich částí nebo souvisejícího vybavení a dozor nad trhem s nimi a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 ([21]) a (EU) č. 168/2013 ([22]) stanoví pravidla pro schvalování typu dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a zemědělských nebo lesnických vozidel a jejich částí nebo souvisejícího vybavení.

Posuzování shody vybavení a aplikací spadajících do oblasti působnosti uvedených legislativních aktů by proto představovalo zdvojení práce. Uvedené legislativní akty o schvalování vozidel se však vztahují na zařízení související s ITS instalovaná ve vozidlech, a nikoli na zařízení a software vnější silniční infrastruktury ITS, které by měly spadat do oblasti působnosti této směrnice. V posledně jmenovaném případě by specifikace mohly stanovit postupy posuzování shody a dozoru nad trhem. Tyto postupy by měly být omezeny na nezbytné prvky každého jednotlivého případu a měly by případně směřovat k systematickému přístupu k pravidlům pro jmenování subjektů posuzování shody a k použitelným postupům, zejména pokud jde o přeshraniční žádosti a služby.

(27) Pokud zavádění a používání zařízení a softwaru ITS zahrnuje systémy umělé inteligence, měla by být zohledněna příslušná ustanovení případného nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví harmonizovaná pravidla pro umělou inteligenci (akt o umělé inteligenci).

(28) U aplikací a služeb ITS, pro které jsou zapotřebí přesné a zaručené služby určování času a polohy, by se měly využívat infrastruktury založené na družicových systémech nebo jakákoliv technologie poskytující rovnocennou úroveň přesnosti. Synergie mezi odvětvím dopravy a kosmickým odvětvím Unie by měly být využívány s cílem podpořit širší využívání nových technologií, které reagují na potřebu přesných a zaručených služeb určování času a polohy. Kosmický program Unie zřízený nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/696 ([23]) poskytuje vysoce kvalitní, aktuální a zabezpečená data, informace a služby související s vesmírem prostřednictvím systému Galileo, evropské služby pro pokrytí geostacionární navigací (EGNOS) a systému Copernicus.

(29) Poskytování zabezpečených a spolehlivých služeb určování času a polohy je zásadním prvkem efektivního provozu aplikací a služeb ITS. Je proto vhodné zajistit jejich kompatibilitu s ověřovacím mechanismem poskytovaným programem Galileo za účelem omezení spoofingových útoků na signál globálního družicového navigačního systému (dále jen „GNSS“). To nevylučuje použití jiných osvědčených mechanismů poskytujících stejnou úroveň důvěry s cílem zajistit spolehlivost informací o poloze a čase.

(30) Při vypracovávání pracovních programů přijímaných Komisí podle směrnice 2010/40/EU by měly proběhnout konzultace s členskými státy a dalšími příslušnými zúčastněnými stranami, včetně dalších expertních skupin Komise, zejména Evropské poradní skupiny pro ITS, a výborů zabývajících se digitálními aspekty dopravy.

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

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

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

([23]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/696 ze dne 28. dubna 2021, kterým se zavádí Kosmický program Unie a Agentura Evropské unie pro Kosmický program a zrušují nařízení (EU) č. 912/2010, (EU) č. 1285/2013 a (EU) č. 377/2014 a rozhodnutí č. 541/2014/EU (Úř. věst. L 170, 12.5.2021, s. 69).

(31) Pravidla pro podávání zpráv by měla být zjednodušena a měla by lépe umožňovat srovnávací analýzu. Proto by měl každý členský stát každé tři roky předložit zprávu o provádění této směrnice a všech aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů, jež by měla nahradit jednotlivé stávající oznamovací povinnosti, a měl by být stanoven společný vzor zahrnující některé klíčové ukazatele výkonnosti. Na základě zkušeností s používáním dobrovolných klíčových ukazatelů výkonnosti ve zprávách by Komise měla mít možnost vybrat některé z těchto ukazatelů, které budou zahrnuty do harmonizovaného vzoru.

(32) Komise a členské státy se vybízejí, aby posílily spolupráci se třetími zeměmi, zejména s kandidáty na členství v Unii a s těmi třetími zeměmi, v nichž se nacházejí tranzitní koridory spojující členské státy. Komise se vybízí, aby rovněž podporovala spolupráci na mezinárodní úrovni.

(33) Za účelem zajištění jednotných podmínek provádění této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o přijímání a aktualizaci pracovních programů a přijetí vzoru pro zprávy, jež mají být předkládány členskými státy. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením (EU) č. 182/2011.

(34) Za účelem dosažení cílů této směrnice by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změny seznamu druhů dat, v jejichž případě mají členské státy zajistit dostupnost dat, a to po dobu pěti let od vstupu této směrnice v platnost. Toto období by mělo být automaticky prodlužováno o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodlužování námitku. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni a se zúčastněnými stranami zastupujícími všechny druhy účastníků silničního provozu a další dotčené strany, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů ([24]). Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání expertních skupin Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

(35) Aby byl zaručen koordinovaný přístup, měla by Komise zajistit soudržnost mezi činnostmi výboru zřízeného touto směrnicí a výbory zřízenými nařízeními Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ([25]), (EU) 2019/1239 ([26]), (EU) 2020/1056 a (EU) 2018/858 a směrnicemi Evropského parlamentu a Rady 2007/2/ES ([27]) a (EU) 2019/520 ([28]).

(36) Jelikož cíle této směrnice, totiž zajištění koordinovaného a soudržného zavádění interoperabilních ITS v celé Unii, nemůže být uspokojivě dosaženo členskými státy nebo v rámci soukromého sektoru, ale spíše jej může být z důvodu jeho rozsahu či účinků lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity podle ustanovení v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení uvedeného cíle.

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

([25]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1).

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

([27]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/2/ES ze dne 14. března 2007 o zřízení Infrastruktury pro prostorové informace v Evropském společenství (INSPIRE) (Úř. věst. L 108, 25.4.2007, s. 1).

([28]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/520 ze dne 19. března 2019 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného a usnadnění přeshraniční výměny informací týkajících se nezaplacení silničních poplatků v Unii (Úř. věst. L 91, 29.3.2019, s. 45).

(37) Členské státy se v souladu se společným politickým prohlášením členských států a Komise ze dne 28. září 2011 o informativních dokumentech ([29]) zavázaly, že v odůvodněných případech doplní oznámení o opatřeních přijatých za účelem provedení směrnice ve vnitrostátním právu o jeden či více dokumentů s informacemi o vztahu mezi jednotlivými složkami směrnice a příslušnými částmi vnitrostátních nástrojů přijatých za účelem provedení směrnice ve vnitrostátním právu. V případě této směrnice považuje normotvůrce předložení těchto dokumentů za odůvodněné.

(38) V souladu s čl. 42 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725 ([30]) proběhla konzultace s evropským inspektorem ochrany údajů, který vydal stanovisko dne 2. března 2022,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Změny směrnice 2010/40/EU

Směrnice 2010/40/EU se mění takto:

1) V článku 1 se vkládá nový odstavec, který zní:

„2a. Tato směrnice stanoví dostupnost dat a zavádění služeb ITS v prioritních oblastech uvedených v článku 2, a to v případě dat se specifickým zeměpisným pokrytím uvedeným v příloze III a v případě služeb ITS se specifickým zeměpisným pokrytím uvedeným v příloze IV.“

2) V článku 2 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Pro účely této směrnice jsou prioritními oblastmi pro vypracování a použití specifikací a norem:

a) Prioritní oblast I: služby ITS v oblasti informací a mobility;

b) Prioritní oblast II: služby ITS v oblasti cestování, dopravy a řízení dopravy;

c) Prioritní oblast III: služby ITS v oblasti bezpečnosti silničního provozu a jeho ochrany před vnějšími hrozbami;

d) Prioritní oblast IV: služby ITS pro kooperativní, propojenou a automatizovanou mobilitu.“

3) Článek 4 se mění takto:

a) bod 2 se nahrazuje tímto:

„2) „interoperabilitou“ schopnost systémů a základních obchodních procesů vyměňovat data a sdílet informace a znalosti, aby byla umožněna návaznost služeb ITS;“;

b) bod 4 se nahrazuje tímto:

„4) „ „službou ITS“ poskytování aplikace ITS prostřednictvím jasně vymezeného organizačního a provozního rámce s cílem přispět k bezpečnosti, účinnosti, udržitelné mobilitě nebo pohodlí uživatelů anebo usnadnit či podpořit dopravu a cestování;“;

c) bod 14se nahrazuje tímto:

„14. daty o silniční síti“ data o vlastnostech silniční infrastruktury, včetně pevných dopravních značek a jejich regulačních bezpečnostních prvků, jakož i infrastruktury pro dobíjení a pro čerpání alternativních paliv;“;

([29]) Úř. věst. C 369, 17.12.2011, s. 14.

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

d) bod 18) se nahrazuje tímto:

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

_____

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

e) doplňují se nová písmena, která znějí:

„19) „kooperativními inteligentními dopravními systémy“ nebo „C-ITS“ inteligentní dopravní systémy, které uživatelům ITS umožňují interakci a spolupráci prostřednictvím výměny zabezpečených a důvěryhodných zpráv, aniž by o sobě navzájem předem věděli, a nediskriminačním způsobem;

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

21) „dostupností dat“ skutečnost, že data existují v digitálním strojově čitelném formátu;

22) „vnitrostátním přístupovým místem“ digitální rozhraní zřízené členským státem, které představuje jednotné přístupové místo k datům, vymezené ve specifikacích uvedených v článku 6;

23) „přístupností dat“ skutečnost, že je možné požadovat a obdržet data v digitálním strojově čitelném formátu;

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

25) „podkladovými informacemi“ informace spadající do oblasti působnosti této směrnice, které jsou označeny za relevantní pro informování uživatelů silnic a ITS, zejména ze strany silničních orgánů, pokud jsou za tyto informace odpovědné;

26) „hlavní silnicí“ se rozumí silnice mimo městské oblasti určená členským státem, která spojuje velká města nebo regiony, nebo obojí, a která není klasifikována jako součást globální transevropské silniční sítě nebo jako dálnice;“.

4) Vkládá se nový článek, který zní:

„*Článek 4a*

Pracovní program

1. Do 21. prosince 2024 přijme Komise po konzultaci s Evropskou poradní skupinou pro ITS, zřízenou rozhodnutím Komise ze dne 4. května 2011 (*), a s příslušnými zúčastněnými stranami prováděcí akt, kterým stanoví pracovní program. Tento prováděcí akt se přijímá přezkumným postupem podle čl. 15 odst. 4. Pracovní program obsahuje alespoň tyto prvky:

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

b) druhy dat, které Komise zvažuje doplnit do přílohy III nebo z ní odstranit prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci uvedených v čl. 7 odst. 1a;

c) přípravné práce, které má provést Komise ve spolupráci se zúčastněnými stranami a členskými státy podle čl. 7 odst. 1.

2. Před každým dalším pětiletým prodloužením pravomoci přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s čl. 12 odst. 2 přijme Komise prováděcí akty, jimiž stanoví nový pracovní program, který obsahuje alespoň prvky, jež jsou uvedeny v odst. 1 písm. a) až c). Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 15 odst. 4.

_____

(*) Rozhodnutí Komise ze dne 4. května 2011 o zřízení Evropské poradní skupiny pro ITS (2011/C 135/03), (Úř. věst. C 135, 5.5.2011, s. 3).“

5) Článek 5 se nahrazuje tímto:

„*Článek 5*

Použití specifikací při zavádění ITS

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

2. V příslušných případech členské státy spolupracují, a to i s relevantními partnery, ohledně prioritních oblastí, pokud pro uvedené prioritní oblasti nebyly přijaty žádné specifikace.

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

6) Článek 6 se mění takto:

a) odstavec 5 se nahrazuje tímto:

„5. Aniž jsou dotčeny postupy podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1535 (*), ve specifikacích se případně uvedou situace, za nichž mohou členské státy po oznámení Komisi stanovit dodatečná pravidla pro poskytování služeb ITS na celém svém území či na jeho části. Tato pravidla nesmí narušovat interoperabilitu.

_____

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

b) odstavec 6 se nahrazuje tímto:

„6. Specifikace vycházejí podle okolností z příslušných norem uvedených v článku 8.

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

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

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

c) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„8. Komise přijme akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12, kterými stanoví specifikace uvedené v tomto článku. Tyto akty v přenesené pravomoci se nevztahují na více než jednu prioritní oblast a přijmou se pro každou z prioritních akcí.“

7) Vkládá se nový článek, který zní:

„*Článek 6a*

Dostupnost dat a zavádění služeb ITS

1. Členské státy zajistí, aby v případě, že podkladové informace již existují, byla pro každý druh dat uvedený v příloze III k dispozici data pro zeměpisné pokrytí.

Členské státy zajistí, aby byla neprodleně zpřístupněna data odpovídající podkladovým informacím, které byly vytvořeny nebo aktualizovány v termínu uvedeném ve třetím sloupci přílohy III nebo po tomto termínu.

Členské státy rovněž zajistí, pokud není v příloze III stanoveno jinak, aby byla další data odpovídající všem stávajícím podkladovým informacím, které byly vytvořeny nebo aktualizovány před termínem uvedeným ve čtvrtém sloupci uvedené přílohy, zpřístupněna neprodleně po tomto termínu.

Není-li ve čtvrtém sloupci přílohy III uveden žádný termín, vymezí se použitelné termíny prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci přijatého podle článku 7.

Lhůty podle tohoto odstavce se vztahují pouze na stávající infrastrukturu. V případě infrastruktury dokončené v pozdějším termínu se těmito lhůtami rozumí termíny dokončení.

Členské státy ve stejném termínu zajistí přístupnost uvedených dat prostřednictvím vnitrostátních přístupových míst.

2. Členské státy zajistí, aby služby ITS uvedené v příloze IV byly zavedeny pro zeměpisné pokrytí co nejdříve a v každém případě nejpozději v příslušných termínech stanovených v uvedené příloze.“

8) Článek 7 se nahrazuje tímto:

„*Článek 7*

Změny přílohy III

1. Před přijetím aktů v přenesené pravomoci podle tohoto článku Komise v rámci procesu opakovaných konzultací a společně s odborníky jmenovanými členskými státy a se zúčastněnými stranami ověří vyspělost popisů týkajících se digitálního obsahu druhů dat, které mají být zpřístupněny v souladu s článkem 6a, a zajistí dokončení příslušných přípravných prací.

1a. Na základě analýzy nákladů a přínosů a příslušných konzultací a s přihlédnutím k vývoji trhu a technologií v celé Unii je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12, kterými se mění příloha III tím, že:

a) doplní druhy dat, které spadají do působnosti jedné z kategorií či podkategorií dat stanovených v příloze III a které jsou uvedeny ve specifikacích stanovených podle čl. 6 odst. 8, pokud dostupnost těchto druhů dat přináší podle analýzy nákladů a přínosů podstatné a jasně odůvodněné přínosy a zlepšení z hlediska udržitelnosti dopravy, bezpečnosti dopravy a jejího zabezpečení nebo účinnosti a řízení dopravy, a stanoví použitelné termíny;

b) v jasně odůvodněných případech vyjme určité druhy dat z přílohy III;

c) stanoví použitelné termíny pro druhy dat uvedené v příloze III v případech, kdy ke dni 20. prosince 2023 nebyly žádné termíny stanoveny.

2. Akty v přenesené pravomoci přijaté podle odstavce 1a tohoto článku musí být v souladu s druhy dat stanovenými v posledním pracovním programu přijatém podle článku 4a. Tyto akty v přenesené pravomoci se v relevantních případech týkají digitálního obsahu vymezeného v rámci přípravných prací uvedených v odstavci 1 tohoto článku. Tyto akty v přenesené pravomoci se nevztahují na více než jednu prioritní oblast.

3. Zeměpisné pokrytí pro druh dat uvedený v odst. 1a písm. a) a c) je buď stejné, nebo užší než pokrytí vymezené v příloze III pro kategorie nebo podkategorie, do nichž daný druh dat patří, přičemž se v relevantních případech uplatní postupný přístup.

4. Termíny stanovené v aktech v přenesené pravomoci uvedených v odst. 1a písm. a) a c):

a) pokud jde o třetí sloupec přílohy III, nemohou být stanoveny na dřívější dobu než dva roky od vstupu dotčeného aktu v přenesené pravomoci v platnost a v relevantních případech se v souvislosti s nimi uplatní postupný přístup;

b) pokud jde o čtvrtý sloupec přílohy III, nemohou být stanoveny na dřívější dobu než čtyři roky od vstupu dotčeného aktu v přenesené pravomoci v platnost.

V případě, že v příloze III je již uveden termín ve třetím sloupci, termín pro čtvrtý sloupec:

a) nesmí nastat dříve než dva roky po termínu uvedeném ve třetím sloupci a dříve než dva roky od vstupu dotčeného aktu v přenesené pravomoci v platnost,

b) pokud jde o statická data o multimodální dopravě pro multimodální informační služby o cestování v celé EU (umístění zjištěných přístupových uzlů) v rámci celé dopravní sítě Unie, nesmí nastat dříve než 31. prosince 2032.

Pokud se však dostupnost stávajících dat odpovídajících příslušným informacím, které byly vytvořeny nebo aktualizovány před termínem uvedeným ve třetím sloupci přílohy III, nepovažuje z důvodu, že odpovídající informace rychle zastarávají, za nezbytnou, mohou akty v přenesené pravomoci přijaté podle odst. 1a písm. a) a c) tohoto článku ve čtvrtém sloupci přílohy III uvést, že se povinnost stanovená v čl. 6a odst. 1 čtvrtém pododstavci na tato data nevztahuje.

5. Při přijímání aktů v přenesené pravomoci podle tohoto článku Komise zohlední požadavky nařízení (EU) 2016/679 a směrnice 2002/58/ES, a to zejména požadavky týkající se rizika zasahování do osobních údajů, jakož i náklady a lidské zdroje potřebné ke zpřístupnění příslušných údajů v dostatečné kvalitě, s cílem zajistit, aby toto zasahování, náklady a zdroje, a to zejména náklady a zdroje vzniklé orgánům veřejného sektoru, byly omezeny na minimum. Komise rovněž zváží náklady a administrativní zátěž soukromých provozovatelů, kteří mohou být požádáni o poskytnutí dat.“

9) Vkládá se nový článek, který zní:

„*Článek 7a*

Předběžná opatření

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

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

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

4. Prováděcí akty uvedené v odstavci 1 se přijímají v souladu s postupem podle čl. 15 odst. 3. Doba platnosti těchto prováděcích aktů nepřekročí osm měsíců. Komise informuje členské státy, pokud se domnívá, že mimořádná situace skončila. Komise tyto prováděcí akty zruší, jakmile mimořádná situace skončila, nebo poté, co za účelem nápravy situace změní příslušné specifikace, podle toho, co nastane dříve.

_____

(*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1148 ze dne 6. července 2016 o opatřeních k zajištění vysoké společné úrovně bezpečnosti sítí a informačních systémů v Unii (Úř. věst. L 194, 19.7.2016, s. 1).“

10) Článek 8 se nahrazuje tímto:

„*Článek 8*

Normy

1. V prioritních oblastech a pro prioritní akce se vypracují normy nezbytné k zajištění interoperability, kompatibility a návaznosti pro zavádění a provozní využití ITS. Za tímto účelem Komise po konzultaci s výborem uvedeným v článku 15 požádá příslušné normalizační orgány postupem stanoveným směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1535 (*), aby vyvinuly veškeré nezbytné úsilí k rychlému přijetí těchto norem.

2. Při udělení mandátu normalizačním orgánům musí být dodrženy zásady stanovené v příloze II, jakož i veškerá funkční ustanovení zahrnutá ve specifikaci přijaté podle článku 6.

_____

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

11) Článek 10 se nahrazuje tímto:

„*Článek 10*

Pravidla ochrany údajů a soukromí

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

2. Pokud se specifikace přijaté podle článku 6 týkají zpracování dat, která jsou osobními údaji ve smyslu čl. 4 bodu 1 nařízení (EU) 2016/679, stanoví se v těchto specifikacích kategorie těchto údajů a dále vhodné záruky ochrany osobních údajů podle nařízení (EU) 2016/679 a směrnice 2002/58/ES. V takových případech zahrnuje posouzení dopadů uvedené v čl. 6 odst. 7 této směrnice analýzu dopadu takového zpracování na ochranu fyzických osob, pokud jde o zpracování osobních údajů.

3. Je-li anonymizace technicky proveditelná a lze-li účelů zpracování dat dosáhnout pomocí anonymizovaných údajů, použijí se anonymizované údaje.

4. Není-li anonymizace technicky proveditelná nebo nelze-li účelů zpracování dat dosáhnout pomocí anonymizovaných údajů, údaje se pseudonymizují za předpokladu, že pseudonymizace je technicky proveditelná a účelů zpracování dat lze dosáhnout použitím pseudonymizovaných údajů.

_____

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

12) Vkládá se nový článek, který zní:

„*Článek 10a*

Systém EU pro správu bezpečnostních oprávnění C-ITS

Specifikace pro prioritní oblast uvedenou v čl. 2 odst. 1 písm. d), které má Komise přijmout při výkonu svých pravomocí podle čl. 6 odst. 8, zahrnují systém EU pro správu bezpečnostních oprávnění C-ITS uvedený v bodě 4.3 přílohy I. Ve specifikacích pro tento systém se stanoví povinnosti pro:

a) orgán pro certifikační politiku C-ITS;

b) správce seznamu důvěryhodných subjektů C-ITS;

c) kontaktní místo C-ITS.

Za zajištění plnění těchto povinností odpovídá Komise.“

13) Článek 12 se mění takto:

a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článcích 6 a 7 je svěřena Komisi na dobu pěti let ode dne 20. prosince 2023. Nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období vypracuje Komise o přenesené pravomoci zprávu. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament ani Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.“;

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článcích 6 a 7 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.“;

c) odstavec 6 se nahrazuje tímto:

„6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článků 6 nebo 7 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.“

14) Článek 15 se nahrazuje tímto:

„*Článek 15*

Postup projednávání ve výboru

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

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

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

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

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

_____

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

15) Článek 17 se nahrazuje tímto:

„*Článek 17*

Podávání zpráv

1. Členské státy předloží Komisi do 21. března 2025 zprávu o provádění této směrnice a aktů v přenesené pravomoci přijatých na jejím základě, jakož i o svých hlavních vnitrostátních činnostech a projektech týkajících se prioritních oblastí a ohledně dostupnosti dat a služeb uvedených v přílohách III a IV.

2. Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví vzor pro úvodní zprávu a zprávy o pokroku, včetně seznamu klíčových ukazatelů výkonnosti pro posouzení provádění této směrnice a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jejím základě. Tyto prováděcí akty s ohledem na zásadu proporcionality a na základě osvědčených postupů rozlišují mezi povinnými klíčovými ukazateli výkonnosti, které mají být do zpráv zahrnuty, a dodatečnými ukazateli, které mohou být do těchto zpráv zahrnuty ve vhodných případech. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 15 odst. 4.

3. Po úvodní zprávě podávají členské státy každé tři roky zprávu o pokroku dosaženém při provádění této směrnice a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jejím základě. Komise zajistí, aby lhůty pro podávání zpráv stanovené v aktech v přenesené pravomoci přijatých na základě článku 6 byly s touto četností sladěny.

4. Nejpozději dvanáct měsíců od uplynutí každé ze lhůt pro podávání zpráv členských států předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o pokroku dosaženém při provádění této směrnice a aktů v přenesené pravomoci přijatých na jejím základě. Ke zprávě přiloží analýzu fungování a provádění článků 5 až 11 a článku 16, včetně použitých a potřebných finančních zdrojů. Zpráva rovněž vyhodnotí, zda je třeba směrnici upravit.“

16) Vkládá se nový článek, který zní:

„*Článek 18a*

Přezkum

Do 31. prosince 2028 Komise na základě své poslední zprávy vypracované v souladu s čl. 17 odst. 4 přezkoumá články 6a a 7 a přílohy III a IV a může případně předložit návrh na změnu. Komise zejména může na základě pokroku dosaženého v oblasti dostupnosti a přístupnosti dat a při zavádění služeb a s ohledem na jejich zvýšené využívání prostřednictvím aplikací ITS navrhnout úpravu zeměpisného pokrytí některých druhů dat a služeb a doplnit druhy dat a služby, které jsou pro další zavádění ITS považovány za klíčové.“

17) Příloha I se nahrazuje zněním přílohy I této směrnice.

18) Příloha II se nahrazuje zněním obsaženým v příloze II této směrnice.

19) Znění obsažené v příloze III této směrnice se doplňuje jako příloha III.

20) Znění obsažené v příloze IV této směrnice se doplňuje jako příloha IV.

Článek 2

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 21. prosince 2025. Neprodleně o tom informují Komisi.

Odchylně od prvního pododstavce uvedou členské státy v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro splnění povinnosti podávat zprávy, která je uvedena v čl. 17 odst. 1 směrnice 2010/40/EU, před uplynutím lhůty pro podávání zpráv stanovené v uvedeném článku.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních vnitrostátních právních předpisů, které v oblasti působnosti této směrnice přijmou.

Článek 3

Vstup v platnost

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

Článek 4

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

Ve Štrasburku dne 22. listopadu 2023.

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předsedkyně	*předseda*
R. METSOLA	P. NAVARRO RÍOS

PŘÍLOHA I

„PŘÍLOHA I

PRIORITNÍ OBLASTI

(uvedené v článku 2)

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

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

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

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

1.1.1. dostupnosti a přístupnosti stávajících a přesných multimodálních dat o dopravním provozu a cestování používaných pro multimodální digitální služby v oblasti mobility pro poskytovatele služeb ITS, aniž by byla dotčena bezpečnost a omezení řízení dopravy;

1.1.2. usnadnění elektronické výměny dat mezi příslušnými orgány veřejné moci, zúčastněnými stranami a příslušnými poskytovateli služeb ITS přes hranice, zejména prostřednictvím standardizovaných rozhraní;

1.1.3. včasné aktualizace dostupných multimodálních dat o dopravním provozu a cestování, která se používají pro multimodální digitální služby v oblasti mobility, příslušnými orgány veřejné moci a zúčastněnými stranami;

1.1.4. včasné aktualizace multimodálních informací o cestování, včetně, je-li to relevantní, informací týkajících se rezervace a nákupu dopravních služeb, poskytovateli služeb ITS.

1.2. Specifikace pro informační a navigační služby pro silniční provoz v celé Unii (včetně informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé Unii)

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

1.2.1. dostupnosti a přístupnosti stávajících a přesných dat o silniční síti a dopravním provozu, včetně dat v reálném čase, používaných k informacím o dopravním provozu v reálném čase pro poskytovatele služeb ITS a další příslušné zúčastněné strany a pro použití v digitálních mapách, aniž by byla dotčena bezpečnost a omezení řízení dopravy;

1.2.2. usnadnění elektronické výměny dat mezi příslušnými orgány veřejné moci, zúčastněnými stranami a příslušnými poskytovateli služeb ITS přes hranice, včetně zpětné vazby týkající se kvality dat;

1.2.3. včasné aktualizace dostupných dat o silniční síti a dopravním provozu používaných pro informace o dopravním provozu v reálném čase příslušnými orgány veřejné moci a zúčastněnými stranami;

1.2.4. včasné aktualizace informací o dopravním provozu v reálném čase poskytovateli služeb ITS pro účastníky silničního provozu a další příslušné zúčastněné strany.

1.3. Specifikace pro multimodální digitální služby v oblasti mobility a informační a navigační služby pro silniční provoz v celé EU

1.3.1. Definice nezbytných požadavků pro sběr dat o silniční síti a dopravním provozu příslušnými orgány veřejné moci nebo případně soukromým sektorem (tj. plánů dispozičních řešení dopravních komunikací, dopravních omezení a doporučených tras, zejména pro těžká nákladní vozidla) a pro jejich poskytování poskytovatelům služeb ITS, a to na základě:

1.3.1.1. dostupnosti a přístupnosti stávajících dat o silniční síti a dopravním provozu (tj. plánů dispozičních řešení dopravních komunikací, dopravních omezení a doporučených tras), shromážděných příslušnými orgány veřejné moci nebo soukromým sektorem, pro poskytovatele služeb ITS;

1.3.1.2. usnadnění elektronické výměny dat mezi příslušnými orgány veřejné moci a poskytovateli služeb ITS a dalšími příslušnými zúčastněnými stranami;

1.3.1.3. včasné aktualizace dat o silniční síti a dopravním provozu (tj. plánů dispozičních řešení dopravních komunikací, dopravních omezení a doporučených tras) příslušnými orgány veřejné moci nebo případně soukromým sektorem;

1.3.1.4. včasné aktualizace služeb a aplikací ITS poskytovateli služeb ITS pomocí těchto dat o silniční síti a dopravním provozu.

1.3.2. Definice nezbytných požadavků k dosažení toho, aby data o silniční síti, dopravním provozu a příslušné cestovní a multimodální infrastruktuře používaná pro digitální mapy byla přesná a pokud možno dostupná výrobcům digitálních map a poskytovatelům služeb, a to na základě:

1.3.2.1. dostupnosti a přístupnosti stávajících dat o silniční síti, dopravním provozu a příslušné cestovní a multimodální infrastruktuře, včetně určených přístupových uzlů, používaných pro digitální mapy pro výrobce digitálních map a poskytovatele služeb;

1.3.2.2. usnadnění elektronické výměny dat mezi příslušnými orgány veřejné moci a zúčastněnými stranami a soukromými výrobci digitálních map a poskytovateli služeb;

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

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

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

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

2.1. Specifikace pro vyspělé služby řízení dopravy a mimořádných událostí

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

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

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

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

2.1.4. dostupnosti a přístupnosti dat a synergií s dalšími iniciativami zaměřenými na podporu multimodality, integraci druhů dopravy a usnadnění přechodu na jiné druhy dopravy v evropské dopravní síti směrem k nejudržitelnějším druhům dopravy prostřednictvím harmonizace a usnadnění sdílení dat ([1])*.

2.2. Specifikace pro služby řízení mobility

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

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

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

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

2.3. Rámec EU pro architekturu ITS

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

2.4. Aplikace ITS a logistika nákladní dopravy

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

2.4.1. dostupnosti příslušných technologií ITS pro subjekty vyvíjející aplikace ITS a jejich využívání těmito subjekty;

2.4.2. dostupnosti dat týkajících se nákladu, přístupných prostřednictvím jiných specifických rámců pro sdílení dat ([2])*;

2.4.3. začlenění výsledků určování polohy do dopravních řídicích nástrojů a řídících center.

3. Prioritní oblast III: Služby ITS v oblasti bezpečnosti silničního provozu a jeho ochrany před vnějšími hrozbami

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

3.1. Specifikace pro interoperabilní službu eCall v celé Unii

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

3.1.1. dostupnosti požadovaných palubních dat ITS, která mají být vyměňována;

3.1.2. dostupnosti nezbytného zařízení v centrech pro tísňová volání, která přijímají data vysílaná z vozidel;

3.1.3. usnadnění elektronické výměny dat mezi vozidly a centry pro tísňová volání, včetně možné interakce s daty spadajícími do oblasti působnosti nařízení (EU) 2020/1056 a s elektronickým nákladním listem (e-CMR) ([3])*, například v případě nebezpečného zboží.

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

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

3.2.1. dostupnosti informací o parkování na silniční síti pro uživatele;

3.2.2. usnadnění elektronické výměny dat mezi parkovišti a parkovacími prostory na silniční síti, centry a vozidly;

3.2.3. začlenění příslušných technologií ITS do vozidel i do zařízení pro parkování na silniční síti, které aktualizují informace o dostupném parkovacím prostoru pro účely rezervace.

3.3. Specifikace pro minimální univerzální informace o dopravním provozu související s bezpečností silničního provozu

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

3.3.1. dostupnosti a přístupnosti přesných dat o událostech a podmínkách souvisejících s bezpečností potřebných pro informace o dopravním provozu související s bezpečností a služby řízení mimořádných událostí;

3.3.2. zavádění nebo používání prostředků ke zjištění nebo určení událostí a podmínek souvisejících s bezpečností;

3.3.3. určení a používání standardizovaného seznamu dopravních událostí souvisejících s bezpečností („univerzální dopravní zprávy“), které by měly být uživatelům ITS sdělovány bezplatně;

3.3.4. kompatibility a integrace „univerzálních dopravních zpráv“ do služeb ITS pro dopravní informace v reálném čase a multimodální informace o cestování.

3.4. Specifikace pro jiné akce

3.4.1. Definice nezbytných opatření na podporu bezpečnosti účastníků silničního provozu, pokud jde o jejich palubní rozhraní člověk-stroj a používání přenosných zařízení, včetně mobilních telefonů, na podporu řízení nebo přepravy, jakož i zabezpečení komunikace ve vozidle, jež nespadají do oblasti působnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 ([4])*, (EU) č. 168/2013 ([5])* ani (EU) 2018/858 ([6]) *.

3.4.2. Definice nezbytných opatření ke zlepšení bezpečnosti a pohodlí zranitelných účastníků silničního provozu u všech příslušných aplikací ITS, jež nespadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 167/2013, (EU) č. 168/2013 ani (EU) 2018/858.

3.4.3. Definice nezbytných opatření k integraci pokročilých informačních systémů na podporu řízení do vozidel a silniční infrastruktury, jež nespadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 167/2013, (EU) č. 168/2013 ani (EU) 2018/858.

3.4.4. Definice nezbytných opatření k usnadnění výměny informací mezi poskytovateli služeb v oblasti bezpečnostních aplikací ITS, například podpory pro navrácení odcizených vozidel nebo zboží, a příslušnými orgány veřejné moci, při náležitém zohlednění dalších stávajících a nově vznikajících rámců zaměřených na usnadnění sdílení dat v oblasti mobility a dopravy, jež nespadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 167/2013, (EU) č. 168/2013 ani (EU) 2018/858.

4. Prioritní oblast IV: služby ITS pro kooperativní, propojenou a automatizovanou mobilitu

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

4.1. Definici nezbytných opatření pro dosažení dalšího pokroku ve vývoji a zavádění kooperativních (mezi vozidly, vozidlem a infrastrukturou a mezi infrastrukturami) inteligentních dopravních systémů, zejména za účelem podpory kooperativní, propojené a automatizované mobility, a to na základě:

4.1.1. usnadnění výměny dat nebo informací mezi vozidly, mezi infrastrukturami a mezi vozidly a infrastrukturami, jakož i mezi dalšími účastníky silničního provozu a vozidly a infrastrukturami;

4.1.2. dostupnosti příslušných dat nebo informací, které mají být vyměňovány, pro příslušné vozidlo nebo silniční infrastrukturu;

4.1.3. používání normalizovaného formátu zpráv pro výměnu dat nebo informací mezi vozidlem a infrastrukturou;

4.1.4. definice přesné a spolehlivé komunikační infrastruktury pro výměnu dat nebo informací mezi vozidly, mezi infrastrukturami a mezi vozidly a infrastrukturami;

4.1.5. využívání procesů normalizace k přijetí příslušných architektur.

4.2. Specifikace služeb

4.2.1. informační a výstražné služby C-ITS založené na stavových datech, které zvyšují povědomí uživatelů dopravy o nadcházejících dopravních situacích;

4.2.2. informační a výstražné služby C-ITS založené na pozorováních, které dále zvyšují povědomí uživatelů dopravy o nadcházejících dopravních situacích, včetně uživatelů dopravy, kteří nejsou propojeni;

4.2.3. služby C-ITS založené na záměrech, které vozidlům pomáhají řešit složité dopravní situace a umožňují vysoce automatizované řízení;

4.2.4. infrastrukturní služby C-ITS na podporu automatizovaného řízení.

4.3. Specifikace pro systém EU pro správu bezpečnostních oprávnění C-ITS

4.3.1. certifikační politika pro správu certifikátů veřejných klíčů pro služby C-ITS;

4.3.2. stanovení úlohy orgánu pro certifikační politiku C-ITS, správce seznamu důvěryhodných subjektů C-ITS a kontaktního místa C-ITS;

4.3.3. bezpečnostní politika pro řízení bezpečnosti informací v rámci C-ITS.

_____

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

([2])* Například nařízení (EU) 2020/1056.

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

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

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

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

PŘÍLOHA II

„PŘÍLOHA II

ZÁSADY PRO SPECIFIKACE A ZAVÁDĚNÍ ITS

(uvedené v článcích 5, 6, 7 a 8)

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

a)	být účinná	–	hmatatelně přispívají k řešení klíčových problémů, které ovlivňují silniční dopravu v Evropě (např. omezení kongesce, řešení mimořádných situací a meteorologické jevy, snížení emisí, zlepšení energetické účinnosti, dosažení vyšší úrovně bezpečnosti a ochrany, včetně zranitelných účastníků silničního provozu);
b)	být nákladově efektivní	–	optimalizují poměr nákladů ve vztahu k výstupům s ohledem na plnění cílů;
c)	být přiměřená	–	při zohlednění místních, regionálních, vnitrostátních a evropských specifik případně umožňují různé úrovně dosažitelné kvality služeb a jejich zavádění;
d)	podporovat návaznost služeb	–	zajišťují plynule navazující služby v celé Unii, zejména pokud jde o transevropskou síť, a případně na jejích vnějších hranicích, při zavádění služeb ITS. Návaznost služeb by měla být zajištěna na úrovni přizpůsobené povaze dopravních sítí spojujících jednotlivé země, a případně jednotlivé regiony a města s venkovskými oblastmi;
e)	zajišťovat interoperabilitu	–	zajišťují, aby systémové aplikace, služby a základní obchodní procesy měly kapacitu pro výměnu dat a sdílení informací a znalostí ve standardizovaném formátu, aby tak umožnily účinné poskytování služeb ITS;
f)	podporovat zpětnou kompatibilitu	–	v odůvodněných případech zajišťují schopnost systémů ITS pracovat se stávajícími systémy, které mají stejný účel, aniž by bránily rozvoji nových technologií, a případně podporují doplňkovost s novými technologiemi nebo přechod na ně;
g)	vycházet z vlastností stávajících vnitrostátních infrastruktur a sítí	–	zohledňují základní rozdíly mezi vlastnostmi dopravních sítí, zejména ve velikosti objemu provozu a povětrnostních podmínkách na pozemních komunikacích a specifikách infrastruktury;
h)	podporovat rovnost přístupu	–	nebrání zranitelným účastníkům silničního provozu v přístupu k aplikacím a službám ITS ani je v přístupu k nim nediskriminují. V příslušných případech musí být zajištěna přístupnost pro osoby se zdravotním postižením v souladu s požadavky na přístupnost uvedenými v příloze I směrnice (EU) 2019/882, mají-li aplikace a služby ITS sloužit ke zprostředkování nebo poskytování informací uživatelům ITS se zdravotním postižením; být uživatelsky vstřícné vůči osobám s omezenými digitálními znalostmi;
i)	podporovat vyspělost	–	po odpovídajícím posouzení rizik, případně včetně zkoušek v reálných podmínkách, u všech výrobců vozidel a zařízení a poskytovatelů infrastruktury, prokazují stabilitu inovativních systémů ITS prostřednictvím dostatečné úrovně technického rozvoje a provozního využití;

j)	zajistit kvalitu určování času a polohy	–	zajišťují kompatibilitu aplikací a služeb ITS, které jsou závislé na určování času nebo polohy, alespoň s navigačními službami poskytovanými systémem Galileo, včetně otevřené služby pro ověřování pravosti navigačních zpráv a dalších služeb systému Galileo, jako je vysoce přesná služba, jakmile bude tato služba k dispozici, a se systémy evropské služby pro pokrytí geostacionární navigací (EGNOS). Případně zajišťují, aby aplikace a služby ITS založené na údajích z pozorování Země využívaly data, informace nebo služby programu Copernicus. Kromě dat z programu Copernicus lze navíc použít i další data a služby;
k)	usnadnit intermodalitu	–	při zavádění ITS v příslušných případech zohledňují koordinaci různých druhů dopravy;
l)	dodržovat soudržnost	–	zohledňují stávající pravidla, politiky a činnosti Unie, které se týkají oblasti ITS, zejména v oblasti normalizace, a v případě specifikací zásadu technologické neutrality stanovenou ve směrnici (EU) 2018/1972;
m)	zajistit transparentnost a důvěru	–	zajišťují transparentnost, například zajištěním transparentnosti sestavování pořadí, a to i ohledně environmentálních dopadů, při navrhování možností mobility zákazníkům.“

PŘÍLOHA III

„PŘÍLOHA III

Seznam druhů dat

Druh dat	Zeměpisné pokrytí	Termín uvedený v čl. 6a odst. 1 druhém pododstavci	Termín uvedený v čl. 6a odst. 1 třetím pododstavci
1. Data týkající se poskytování informačních a navigačních služeb pro silniční provoz v celé EU (jak jsou uvedeny v příloze I, prioritní oblast I, body 1.2 a 1.3):			
1.1. Kategorie: Statické a dynamické dopravní předpisy, jsou-li relevantní, týkající se:			
Podkategorie: — podmínek přístupu do tunelů — podmínek přístupu na mosty — omezení rychlosti — zákazů předjíždění pro těžká nákladní vozidla — omezení hmotnosti/délky/šířky/výšky	Hlavní transevropská silniční síť	31. prosince 2025	31. prosince 2027
	Globální transevropská síť pro silnice, jiné dálnice a úseky hlavních silnic, na nichž je celkový roční průměrný provoz více než 8 500 vozidel za den, a všechny silnice ve městech tvořících střed jednotlivých městských uzlů, jak jsou vymezeny v čl. 3 písm. p) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 [1] a uvedeny v daném nařízení, včetně uzlů spravovaných danými městy. Členský stát se může rozhodnout, že pokrytí ve městech tvořících střed městských uzlů omezí na ulice, na nichž je roční průměrný provoz vyšší než 7 000 vozidel za den. Členský stát, který toto rozhodnutí přijme, o tom do 31. prosince 2026 uvědomí Komisi.	31. prosince 2026	31. prosince 2028
Podkategorie: — jednosměrné ulice	Silniční infrastruktura ve městech tvořících střed jednotlivých městských uzlů, jak jsou vymezeny v čl. 3 písm. p) nařízení (EU) č. 1315/2013	31. prosince 2025	31. prosince 2027
Podkategorie: — předpisy pro nákladní dopravu	Silniční infrastruktura ve městech tvořících střed jednotlivých městských uzlů, jak jsou vymezeny v čl. 3 písm. p) nařízení o (EU) č. 1315/2013	31. prosince 2026	Akty v přenesené pravomoci, které mají být přijaty podle čl. 7 odst. 1a písm. a), b) a c)

[1] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

Druh dat	Zeměpisné pokrytí	Termín uvedený v čl. 6a odst. 1 druhém pododstavci	Termín uvedený v čl. 6a odst. 1 třetím pododstavci
Podkategorie: — směr jízdy ve střídavých jízdních pruzích	Hlavní a globální transevropská síť pro silnice, jiné dálnice a úseky hlavních silnic, na nichž je celkový roční průměrný provoz více než 8 500 vozidel za den, a všechny silnice ve městech tvořících střed jednotlivých městských uzlů, jak jsou vymezeny v čl. 3 písm. p) nařízení (EU) č. 1315/2013 a uvedeny v daném nařízení, včetně uzlů spravovaných danými městy. Členský stát se může rozhodnout, že pokrytí ve městech tvořících střed městských uzlů omezí na ulice, na nichž je roční průměrný provoz vyšší než 7 000 vozidel za den. Členský stát, který toto rozhodnutí přijme, o tom do 31. prosince 2026 uvědomí Komisi.	31. prosince 2026	Akty v přenesené pravomoci, které mají být přijaty podle čl. 7 odst. 1a písm. a), b) a c)
Podkategorie: — plány dispozičních řešení dopravních komunikací	Hlavní a globální transevropská síť pro silnice, jiné dálnice a úseky hlavních silnic, na nichž je celkový roční průměrný provoz více než 8 500 vozidel za den, a všechny silnice ve městech tvořících střed jednotlivých městských uzlů, jak jsou vymezeny v čl. 3 písm. p) nařízení (EU) č. 1315/2013 a uvedeny v daném nařízení, včetně uzlů spravovaných danými městy. Členský stát se může rozhodnout, že pokrytí ve městech tvořících střed městských uzlů omezí na ulice, na nichž je roční průměrný provoz vyšší než 7 000 vozidel za den. Členský stát, který toto rozhodnutí přijme, o tom do 31. prosince 2028 uvědomí Komisi.	31. prosince 2028	Akty v přenesené pravomoci, které mají být přijaty podle čl. 7 odst. 1a písm. a), b) a c)
Podkategorie: — trvalá omezení přístupu	Hlavní a globální transevropská síť pro silnice, jiné dálnice a úseky hlavních silnic, na nichž je celkový roční průměrný provoz více než 8 500 vozidel za den, a všechny silnice ve městech tvořících střed jednotlivých městských uzlů, jak jsou vymezeny v čl. 3 písm. p) nařízení (EU) č. 1315/2013 a uvedeny v daném nařízení, včetně uzlů spravovaných danými městy. Členský stát se může rozhodnout, že pokrytí ve městech tvořících střed městských uzlů omezí na ulice, na nichž je roční průměrný provoz vyšší než 7 000 vozidel za den. Členský stát, který toto rozhodnutí přijme, o tom do 31. prosince 2026 uvědomí Komisi.	31. prosince 2026	Akty v přenesené pravomoci, které mají být přijaty podle čl. 7 odst. 1a písm. a), b) a c)

Druh dat	Zeměpisné pokrytí	Termín uvedený v čl. 6a odst. 1 druhém pododstavci	Termín uvedený v čl. 6a odst. 1 třetím pododstavci
Podkategorie: — hranice omezení, zákazů nebo povinností s platností pro danou zónu, aktuální přístupový status a podmínky pro provoz v regulovaných dopravních zónách	Hlavní a globální transevropská síť pro silnice, jiné dálnice a úseky hlavních silnic, na nichž je celkový roční průměrný provoz více než 8 500 vozidel za den, a všechny silnice ve městech tvořících střed jednotlivých městských uzlů, jak jsou vymezeny v čl. 3 písm. p) nařízení (EU) č. 1315/2013 a uvedeny v daném nařízení, včetně uzlů spravovaných danými městy. Členský stát se může rozhodnout, že pokrytí ve městech tvořících střed městských uzlů omezí na ulice, na nichž je roční průměrný provoz vyšší než 7 000 vozidel za den. Členský stát, který toto rozhodnutí přijme, o tom do 31. prosince 2026 uvědomí Komisi.	31. prosince 2026	Akty v přenesené pravomoci, které mají být přijaty podle čl. 7 odst. 1a písm. a), b) a c))

1.2. Druhy dat o stavu sítě:

Podkategorie: — uzavírky silnic — uzavírky jízdních pruhů — silniční práce	Hlavní transevropská silniční síť	31. prosince 2025	Není relevantní (poznámka 1)
	Globální transevropská silniční síť	31. prosince 2026	Není relevantní (poznámka 1)
Podkategorie: — dočasná opatření v oblasti řízení provozu	Hlavní a globální transevropská silniční síť	31. prosince 2028	Není relevantní (poznámka 1)

2. Data týkající se informačních a rezervačních služeb pro bezpečná a chráněná parkovací místa pro nákladní a užitková vozidla (jak jsou uvedeny v příloze I, prioritní oblast III, bod 3.2):

Kategorie: statická data Podkategorie: — statická data týkající se parkovacích ploch — informace o bezpečnosti a vybavení parkovací plochy	Hlavní transevropská silniční síť	31. prosince 2025	31. prosince 2026
	Globální transevropská silniční síť	31. prosince 2026	31. prosince 2027
Kategorie: dynamická data Podkategorie: — dynamická data o dostupnosti parkovacích míst, včetně uvedení, je-li parkoviště obsazené, uzavřené, nebo o počtu volných míst k dispozici	Hlavní a globální transevropská silniční síť	31. prosince 2027	Není relevantní (poznámka 1)

Druh dat	Zeměpisné pokrytí	Termín uvedený v čl. 6a odst. 1 druhém pododstavci	Termín uvedený v čl. 6a odst. 1 třetím pododstavci
3. Data o zjištěných událostech nebo podmínkách týkajících se minimálních univerzálních informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu (jak jsou uvedeny v příloze I, prioritní oblast III, bod 3.3):			
Kategorie: dynamická data Podkategorie: — dočasně kluzká vozovka — zvířata, osoby, překážky, předměty na vozovce — nezajištěné místo nehody — krátkodobé práce na silnici — vozidlo v protisměru — nezajištěná zablokovaná silnice	Hlavní a globální transevropská silniční síť a jiné dálnice do uvedené sítě nezahrnuté	31. prosince 2025	Není relevantní (poznámka 1)
Podkategorie: — snížená viditelnost — mimořádné povětrnostní podmínky	Hlavní a globální transevropská síť pro silnice a jiné dálnice do uvedené sítě nezahrnuté	31. prosince 2026	Není relevantní (poznámka 1)
4. Statická data o multimodální dopravě týkající se multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii (jak jsou uvedeny v příloze I, prioritní oblast I, body 1.1 a 1.3):			
Kategorie Umístění zjištěných přístupových uzlů pro všechny druhy pravidelné dopravy, včetně informací o přístupnosti přístupových uzlů a cest v místech přestupu (např. existence výtahů, eskalátorů)	Městské uzly vymezené čl. 3 písm. p) nařízení (EU) č. 1315/2013 a uvedené v daném nařízení, včetně uzlů spravovaných danými městy	31. prosince 2026	Akty v přenesené pravomoci, které mají být přijaty podle čl. 7 odst. 1a písm. a), b) a c)
	Celá dopravní síť Unie	31. prosince 2028	Akty v přenesené pravomoci, které mají být přijaty podle čl. 7 odst. 1a písm. a), b) a c)

Poznámka 1: „Není relevantní: neplatí žádná povinnost poskytnout data, která byla vytvořena nebo aktualizována před termínem uvedeným ve třetím sloupci této tabulky, k dispozici podle čl. 6a odst. 1“.“

PŘÍLOHA IV

„PŘÍLOHA IV

Seznam služeb ITS

Služba	Zeměpisné pokrytí	Datum
Služba minimálních univerzálních informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu, jak je uvedena v příloze I, prioritní oblast III, bod 3.3	Hlavní a globální transevropská silniční síť	31. prosince 2026“.