

## I

(Legislativní akty)

## SMĚRNICE

## 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**

(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,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru <sup>(1)</sup>,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem <sup>(2)</sup>,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nárůst objemu silniční dopravy v Unii, spojený s růstem evropské ekonomiky a s požadavky občanů na mobilitu, je prvořadou příčinou zvyšujícího se přetížení silniční infrastruktury a nárůstu spotřeby energie a je i zdrojem environmentálních a sociálních problémů.
- (2) Reakci na tyto hlavní problémy nelze omezit pouze na tradiční opatření, zejména na rozšíření stávající silniční dopravní infrastruktury. Při hledání vhodných řešení pro Unii budou mít významnou úlohu inovace.

(3) Inteligentní dopravní systémy (ITS) jsou pokročilé aplikace, jež – aniž by byly samy o sobě byly inteligentními – mají za cíl poskytovat inovativní služby týkající se různých druhů dopravy a řízení provozu a umožňují různým uživatelům lepší informovanost a poskytují bezpečnější, koordinovanější a „inteligentnější“ používání dopravních sítí.

(4) ITS spojují telekomunikační, elektronické a informační technologie s dopravním inženýrstvím s cílem naplánovat, navrhnout, provozovat, udržovat a řídit dopravní systémy. Použití informačních a komunikačních technologií v odvětví silniční dopravy a jeho rozhraní s jinými druhy dopravy významně přispěje ke snížení vlivu silniční dopravy na životní prostředí a zlepšení účinnosti, včetně energetické účinnosti, bezpečnosti silničního provozu a jeho ochrany před vnějšími hrozbami, včetně přepravy nebezpečných věcí, a veřejné bezpečnosti a mobility osob a věcí a zároveň zajistí fungování vnitřního trhu a vyšší úroveň konkurenceschopnosti a zaměstnanosti. Aplikacemi ITS by však neměly být dotčeny záležitosti týkající se národní bezpečnosti nebo záležitosti nezbytné v zájmu obrany.

(5) Pokrok dosažený při používání informačních a komunikačních technologií v jiných druzích dopravy by se nyní měl projevit i ve vývoji v odvětví silniční dopravy, zejména s cílem zajistit vyšší úroveň integrace mezi silniční dopravou a jinými druhy dopravy.

(6) V některých členských státech jsou vnitrostátní aplikace těchto technologií v odvětví silniční dopravy již zaváděny. Toto zavádění však zůstává roztříštěné a nekoordinované a nemůže zajistit zeměpisnou návaznost služeb ITS v Unii a na jejích vnějších hranicích.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 277, 17.11.2009, s. 85.

<sup>(2)</sup> Postoj Evropského parlamentu ze dne 23. dubna 2009 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku), postoj Rady ze dne 10. května 2010 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku), postoj Evropského parlamentu ze dne 6. července 2010 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

- (7) Pro zajištění koordinovaného a účinného zavádění ITS v rámci Unie jako celku je třeba zavést specifikace, včetně případných norem, jež určí další podrobná ustanovení a postupy. Před přijetím jakýchkoliv specifikací by Komise měla posoudit jejich soulad s určitými zásadami, které jsou vymezeny v příloze II. V první řadě je třeba upřednostnit čtyři hlavní oblasti vývoje a zavádění ITS. V rámci těchto čtyř oblastí by měly být stanoveny prioritní akce pro vývoj a používání specifikací a norem. 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.
- (8) V případě přijetí legislativního aktu podle čl. 6 odst. 2 druhého pododstavce této směrnice by měla být odpovídajícím způsobem změněna druhá věta čl. 5 odst. 1.
- (9) Specifikace by mimo jiné měly vzít v úvahu zkušenosti a výsledky dosažené v oblasti ITS a měly by na nich stavět, zejména v souvislosti s iniciativou eSafety zahájenou Komisí v dubnu roku 2002. Komise v rámci uvedené iniciativy zřídila fórum eSafety za účelem podpory a dalšího provádění doporučení na podporu vývoje, zavádění a využívání systémů eSafety.
- (10) Pravidla a postupy stanovené touto směrnicí by se neměly vztahovat na vozidla, která jsou provozována zejména z důvodu své historické hodnoty a která byla původně registrována nebo typově schválena nebo uvedena do provozu před vstupem této směrnice a jejich prováděcích opatření v platnost.
- (11) ITS by měly stavět na interoperabilních systémech založených na otevřených a veřejných normách a dostupných na nediskriminačním základě všem dodavatelům a uživatelům aplikací a služeb.
- (12) Zavádění a využívání aplikací a služeb ITS bude vyžadovat zpracování osobních údajů. Toto zpracování by mělo probíhat v souladu s právem Unie, zejména se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů<sup>(1)</sup> a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ze dne 12. července 2002 o zpracování osobních údajů a ochraně soukromí v odvětví elektronických komunikací<sup>(2)</sup>. Mimo jiné je na aplikace ITS třeba uplatňovat zásady omezení účelu a minimalizace údajů.
- (13) Je zapotřebí podpořit anonymizaci osobních údajů jako jednu ze zásad posílení soukromí jednotlivců. Pokud jde o otázky související s ochranou údajů a soukromí v oblasti aplikací a služeb ITS, Komise by měla případně dále konzultovat evropského inspektora ochrany údajů a požádat o stanovisko pracovní skupinu pro ochranu fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů zřízenou článkem 29 směrnice 95/46/ES.
- (14) Zavádění a využívání aplikací a služeb ITS, a zejména informačních služeb o dopravním provozu a cestování, bude vyžadovat zpracování a využívání dat o silniční síti, dopravním provozu a cestování, která jsou součástí dokumentů v držení veřejnoprávních subjektů členských států. Toto zpracování a využívání by mělo být prováděno v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2003/98/ES ze dne 17. listopadu 2003 o opakovaném použití informací veřejného sektoru<sup>(3)</sup>.
- (15) Specifikace by ve vhodných případech měly zahrnovat podrobná ustanovení o postupu, kterým se řídí posuzování shody nebo vhodnosti pro používání součástí a složek. Tato ustanovení by měla být založena na rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 768/2008/ES ze dne 9. července 2008 o společném rámci pro uvádění výrobků na trh<sup>(4)</sup>, zejména pokud jde o moduly pro různé fáze postupů posuzování shody. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES<sup>(5)</sup> již stanoví rámec pro schvalování typu motorových vozidel a jejich součástí a souvisejícího vybavení, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/24/ES<sup>(6)</sup> stanoví pravidla schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/37/ES<sup>(7)</sup> pravidla pro schvalování typu zemědělských a lesnických traktorů a jejich součástí a souvisejícího vybavení. Při posuzování shody vybavení a aplikací spadajících do oblasti působnosti těchto směrnic by se proto jednalo o zdvojení práce. Zároveň se však uvedené směrnice, ačkoliv se vztahují na vybavení související s ITS, kterými jsou vozidla vybavena, nevztahují na externí programové a jiné vybavení ITS silniční infrastruktury. V takových případech by specifikace mohly stanovit provedení postupu posuzování shody. Tyto postupy by měly být omezeny na nezbytné prvky každého jednotlivého případu.

(1) Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31.

(2) Úř. věst. L 201, 31.7.2002, s. 37.

(3) Úř. věst. L 345, 31.12.2003, s. 90.

(4) Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 82.

(5) Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

(6) Úř. věst. L 124, 9.5.2002, s. 1.

(7) Úř. věst. L 171, 9.7.2003, s. 1.

- (16) 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 jakékoliv technologie poskytující rovnocennou úroveň přesnosti, jaké například uvádí nařízení Rady (ES) č. 1/2005 ze dne 22. prosince 2004 o ochraně zvířat během přepravy a souvisejících činnostech<sup>(1)</sup> a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 683/2008 ze dne 9. července 2008 o dalším provádění evropských programů družicové navigace (EGNOS a Galileo)<sup>(2)</sup>.
- (17) Pro uskutečnění aplikací ITS by měly být používány inovativní technologie, jako jsou rádiová identifikační zařízení nebo systémy EGNOS/Galileo, zejména pro sledování polohy a pohybu nákladu na jeho trase a napříč různými druhy dopravy.
- (18) Významné zúčastněné subjekty, jako jsou poskytovatelé služeb ITS, sdružení uživatelů ITS, provozovatelé dopravy a zařízení, zástupci výrobního průmyslu, sociální partneři, profesní sdružení a místní orgány, by měly mít možnost poskytovat Komisi poradenství k obchodním a technickým aspektům zavádění ITS v Unii. Za tímto účelem by Komise měla zřídit poradní skupinu pro ITS s cílem zajistit úzkou spolupráci se zúčastněnými stranami a členskými státy. Práce pracovní skupiny by měla být prováděna transparentně a její výsledek by měl být k dispozici výboru zřízenému touto směrnicí.
- (19) Je třeba zajistit jednotné prováděcí podmínky pro přijímání pokynů a nezávazných opatření k usnadnění spolupráce členských států na ITS v prioritních oblastech, na pokynech k podávání zpráv členskými státy a na pracovním programu.
- (20) Podle článku 291 Smlouvy o fungování EU se pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí, stanoví předem formou nařízení přijatého řádným legislativním postupem. Do přijetí takového nařízení se nadále používá rozhodnutí Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi<sup>(3)</sup> s výjimkou regulativního postupu s kontrolou, který se nepoužije.
- (21) Komise by měla být zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o přijímání specifikací. Zvláště je důležité, aby Komise vedla během přípravné fáze vhodné konzultace, včetně konzultací s odborníky.
- (22) Má-li být zaručen koordinovaný přístup, měla by Komise zajistit soudržnost mezi činnostmi výboru zřízeného touto směrnicí a činnostmi výboru zřízeného směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství<sup>(4)</sup>, výboru zřízeného nařízením Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě<sup>(5)</sup>, výboru zřízeného směrnicí 2007/46/ES a výboru zřízeného směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2007/2/ES ze dne 14. března 2007 o zřízení Infrastruktury pro prostorové informace v Evropském společenství (INSPIRE)<sup>(6)</sup>.
- (23) Jelikož cíle této směrnice, totiž zajištění koordinovaného a soudržného zavádění interoperabilních ITS v Unii, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států nebo soukromého sektoru, a proto jej může být z důvodu jeho rozsahu či účinků lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou 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 tohoto cíle.
- (24) V souladu s bodem 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů jsou členské státy vybízeny k tomu, aby jak pro sebe, tak i v zájmu Společenství sestavily vlastní tabulky, z nichž bude co nejlépe patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními členských států, a aby tyto tabulky zveřejnily,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

#### Článek 1

##### Předmět a oblast působnosti

1. Tato směrnice stanoví rámec na podporu koordinovaného a soudržného zavádění a využívání inteligentních dopravních systémů (ITS) v rámci Unie, zejména přes hranice mezi členskými státy, a stanoví obecné podmínky nezbytné pro tento účel.
2. Tato směrnice stanoví vypracování specifikací pro akce v rámci prioritních oblastí uvedených v článku 2, jakož i pro případné vypracování nezbytných norem.
3. Tato směrnice se použije na aplikace a služby ITS v oblasti silniční dopravy a na jejich rozhraní s jinými druhy dopravy, aniž jsou dotčeny záležitosti týkající se národní bezpečnosti nebo záležitosti nezbytné v zájmu obrany.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 3, 5.1.2005, s. 1.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 196, 24.7.2008, s. 1.

<sup>(3)</sup> Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

<sup>(4)</sup> Úř. věst. L 166, 30.4.2004, s. 124.

<sup>(5)</sup> Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 8.

<sup>(6)</sup> Úř. věst. L 108, 25.4.2007, s. 1.

## Článek 2

**Prioritní oblasti**

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

- I. optimální využití dat o silniční síti, dopravním provozu a cestování,
- II. návaznost služeb ITS v oblasti řízení provozu a nákladní dopravy,
- III. aplikace ITS pro bezpečnost silničního provozu a jeho ochranu před vnějšími hrozbami,
- IV. propojení vozidla s dopravní infrastrukturou.

2. Rozsah prioritních oblastí je blíže určen v příloze II.

## Článek 3

**Prioritní akce**

V rámci prioritních oblastí jsou prioritními akcemi pro vypracování a použití specifikací a norem, jak je stanoveno v příloze I:

- a) poskytování multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii;
- b) poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé Unii;
- c) údaje a postupy pro, je-li to možné, poskytování bezplatných minimálních univerzálních informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu uživatelům;
- d) harmonizované poskytování interoperabilní služby eCall v celé Unii;
- e) poskytování informačních služeb pro bezpečná a chráněná parkovací místa pro nákladní a užitková vozidla;
- f) poskytování rezervačních služeb pro bezpečná a chráněná parkovací místa pro nákladní a užitková vozidla.

## Článek 4

**Definice**

Pro účely této směrnice se rozumí

1) „inteligentními dopravními systémy“ nebo „ITS“ systémy, ve kterých jsou používány informační a komunikační technologie, v oblasti silniční dopravy, včetně infrastruktury,

vozidel a uživatelů, a v oblasti řízení provozu a mobility, jakož i pro rozhraní s jinými druhy dopravy;

- 2) „interoperabilitou“ schopnost systémů a základních obchodních procesů vyměňovat data a sdílet informace a znalosti;
- 3) „aplikací ITS“ provozní nástroj pro používání ITS;
- 4) „službou ITS“ poskytování aplikace ITS prostřednictvím jasně vymezeného organizačního a provozního rámce s cílem přispět k bezpečnosti, účinnosti a pohodlí uživatele nebo k usnadnění či podpoře dopravy a cestování;
- 5) „poskytovatelem služeb ITS“ jakýkoliv poskytovatel služby ITS, ať již veřejný nebo soukromý;
- 6) „uživatelem ITS“ jakýkoliv uživatel aplikací nebo služeb ITS včetně cestujících, zranitelných účastníků silničního provozu, uživatelů a provozovatelů silniční dopravní infrastruktury, správců vozových parků a provozovatelů pohotovostních a záchranných služeb;
- 7) „zranitelnými účastníky silničního provozu“ nemotorizovaní účastníci silničního provozu, jako například chodci a cyklisté, stejně jako motocyklisté a osoby se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace;
- 8) „přenosným zařízením“ přenosné komunikační nebo informační zařízení, které si řidič může vzít do vozidla a používat je při řízení nebo uskutečňování dopravy;
- 9) „platformou“ palubní jednotka nebo jiné zařízení umožňující zavádění, poskytování, využívání a integraci aplikací a služeb ITS;
- 10) „architekturou“ koncepční návrh, který stanoví strukturu, chování a začlenění daného systému do okolního prostředí;
- 11) „rozhraním“ zařízení mezi systémy, jehož prostřednictvím dochází k jejich propojení a interakci;
- 12) „kompatibilitou“ obecná schopnost zařízení nebo systému pracovat s jiným zařízením nebo systémem, a to bez úprav;
- 13) „návazností služeb“ schopnost zajistit v celé Unii plynule návazné služby na dopravních sítích;
- 14) „daty o silniční síti“ údaje o charakteristikách silniční infrastruktury, včetně stálého dopravního značení nebo jejich regulačních bezpečnostních prvků;
- 15) „daty o dopravním provozu“ historické údaje a údaje v reálném čase o charakteristikách silničního provozu;

- 16) „daty o cestování“ základní údaje, jako jsou jízdní řády a tarify veřejné dopravy, nezbytné pro poskytování multimodálních informací o cestování před cestou a během ní s cílem usnadnit plánování cesty, rezervaci a úpravy;
- 17) „specifikací“ závazné opatření, kterým se ustanovují požadavky, postupy nebo jakákoliv jiná příslušná pravidla;
- 18) „normou“ norma ve smyslu čl. 1 bodu 6 směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/34/ES ze dne 22. června 1998 o postupu při poskytování informací v oblasti norem a technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti <sup>(1)</sup>.

#### Článek 5

##### 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 žádný legislativní akt přijatý podle čl. 6 odst. 2 druhého pododstavce.

2. Členské státy rovněž usilují o spolupráci ohledně prioritních oblastí, nejsou-li přijaty žádné specifikace.

#### Článek 6

##### Specifikace

1. Komise nejprve přijme specifikace nezbytné k zajištění kompatibility, interoperability a návaznosti, pokud jde o zavádění a provozní využití ITS v případě prioritních akcí.

2. Komise usiluje o to, aby do 27. února 2013 přijala specifikace pro jednu nebo více prioritních akcí.

Do 12 měsíců po přijetí nezbytných specifikací pro prioritní akci Komise případně předloží, po provedení posouzení dopadů, včetně analýzy nákladů a přínosů, Evropskému parlamentu a Radě návrh na zavedení této prioritní akce v souladu s článkem 294 Smlouvy o fungování EU.

3. Komise po přijetí nezbytných specifikací pro prioritní akce přijme specifikace zajišťující kompatibilitu, interoperabilitu a návaznost, pokud jde o zavádění a provozní využití ITS v případě jiných akcí v rámci prioritních oblastí.

4. Specifikace v příslušných případech a závislosti na oblasti, na kterou se vztahují, zahrnují jeden nebo více druhů těchto ustanovení:

- a) funkční ustanovení, jež popisují úlohy jednotlivých zúčastněných stran a informační tok mezi nimi;
- b) technická ustanovení, jež stanovují technické prostředky pro splnění funkčních ustanovení;
- c) organizační ustanovení, jež popisují procesní povinnosti jednotlivých zúčastněných stran;
- d) ustanovení o službách, jež popisují různé úrovně služeb a jejich obsah pro aplikace a služby ITS.

5. Aniž jsou dotčeny postupy podle směrnice 98/34/ES, specifikace případně stanoví podmínky, za nichž mohou členské státy po oznámení Komisi stanovit dodatečná pravidla pro poskytování služeb ITS na celém svém území či na jeho části, za předpokladu, že tato pravidla nenarušují interoperabilitu.

6. Specifikace jsou případně založeny na normách uvedených v článku 8.

Specifikace případně stanoví posuzování shody podle rozhodnutí č. 768/2008/ES.

Specifikace jsou v souladu se zásadami stanovenými v příloze II.

7. Komise před přijetím specifikací provede posouzení dopadů včetně analýzy nákladů a přínosů.

#### Článek 7

##### Akty v přenesené pravomoci

1. Komise může přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o specifikace. Při přijímání takovýchto aktů v přenesené pravomoci jedná Komise v souladu s příslušnými ustanoveními této směrnice, a zejména s článkem 6 a s přílohou II.

2. Pro každou z prioritních akcí se přijme samostatný akt v přenesené pravomoci.

3. Na akty v přenesené pravomoci uvedené v tomto článku se použije postup stanovený v člácích 12, 13 a 14.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 204, 21.7.1998, s. 37.

## 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 98/34/ES, 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.

## Článek 9

### Nezávazná opatření

Komise může poradním postupem podle čl. 15 odst. 2 přijmout pokyny a jiná nezávazná opatření k usnadnění spolupráce mezi členskými státy související s prioritními oblastmi.

## Článek 10

### Pravidla pro soukromí, bezpečnost a opakované použití informací

1. Členské státy zajistí, aby zpracování osobních údajů v souvislosti s fungováním aplikací a služeb ITS bylo prováděno v souladu s pravidly Unie na ochranu základních práv a svobod jednotlivců, zejména se směrnicemi 95/46/ES a 2002/58/ES.

2. Členské státy zejména zajistí, aby osobní údaje byly chráněny proti zneužití, včetně nedovoleného přístupu, úprav nebo ztráty.

3. S cílem zajistit soukromí, a aniž je dotčen odstavec 1, je pro provoz aplikací a služeb ITS případně podporováno využití anonymních údajů.

Aniž je dotčena směrnice 95/46/ES, jsou osobní údaje zpracovávány, pouze pokud je takové zpracování nezbytné pro provoz aplikací a služeb ITS.

4. S ohledem na použití směrnice 95/46/ES, a zejména v případě zvláštních kategorií osobních údajů, členské státy rovněž zajistí dodržování ustanovení týkajících se souhlasu ke zpracovávání takových osobních údajů.

5. Použije se směrnice 2003/98/ES.

## Článek 11

### Pravidla o odpovědnosti

Členské státy zajistí, aby záležitosti související s odpovědností, týkající se zavádění a využívání aplikací a služeb ITS uvedených ve specifikacích přijatých podle článku 6, byly řešeny v souladu s právem Unie, včetně zejména směrnice Rady 85/374/EHS ze dne 25. července 1985 o sblížení právních a správních předpisů členských států týkajících se odpovědnosti za vadné výrobky<sup>(1)</sup>, jakož i v souladu s příslušnými vnitrostátními právními předpisy.

## Článek 12

### Výkon přenesení pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 7 je svěřena Komisi na dobu sedmi let počínaje dnem 27. srpna 2010. Komise předloží zprávu o přenesených pravomocích nejpozději šest měsíců před koncem pětiletého období, které začíná dnem 27. srpna 2010.

2. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

3. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci svěřená Komisi podléhá podmínkám stanoveným v článcích 13 a 14.

## Článek 13

### Zrušení přenesení pravomoci

1. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 7 zrušit.

2. Orgán, který zahájí interní postup s cílem rozhodnout, zda zrušit přenesení pravomoci, se vynasnaží uvědomit v přiměřené lhůtě před přijetím konečného rozhodnutí druhý orgán a Komisi a uvede přenesené pravomoci, jejichž přenesení by mělo být zrušeno, a možné důvody tohoto zrušení.

3. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určených. Rozhodnutí nabývá účinku okamžitě nebo k pozdějšímu dni, který v něm je upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci. Bude zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 210, 7.8.1985, s. 29.

#### Článek 14

##### Námítky proti aktům v přenesené pravomoci

1. Evropský parlament nebo Rada mohou proti aktu v přenesené pravomoci vyslovit námítky ve lhůtě dvou měsíců ode dne oznámení.

Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

2. Pokud Evropský parlament ani Rada v uvedené lhůtě námítky proti aktu v přenesené pravomoci nevysloví, zveřejní se akt v *Úředním věstníku Evropské unie* a vstoupí v platnost dnem v něm stanoveným.

Akt v přenesené pravomoci může být zveřejněn v *Úředním věstníku Evropské unie* a vstoupit v platnost před uplynutím uvedené lhůty, pokud Evropský parlament i Rada uvědomí Komisi o svém záměru námítky nevyslovit.

3. Akt v přenesené pravomoci nevstoupí v platnost, pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada vysloví námítky. Orgán, který vyslovuje námítky proti aktu v přenesené pravomoci, je odůvodní.

#### Článek 15

##### Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Evropský výbor pro ITS.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 3 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

#### Článek 16

##### Evropská poradní skupina pro ITS

Komise zřídí Evropskou poradní skupinu pro ITS, která jí poskytuje poradenství k obchodním a technickým aspektům zavádění a využívání ITS v Unii. Skupina je složena ze zástupců na vysoké úrovni z řad příslušných poskytovatelů služeb ITS, sdružení uživatelů, podnikatelů v dopravě a provozovatelů dopravních zařízení, výrobního průmyslu, sociálních partnerů, profesních sdružení, místních orgánů a dalších příslušných fór.

#### Článek 17

##### Podávání zpráv

1. Členské státy předloží Komisi do 27. srpna 2011 zprávu o svých vnitrostátních činnostech a projektech týkajících se prioritních oblastí.

2. Členské státy poskytnou Komisi do 27. srpna 2012 informace o vnitrostátních činnostech v oblasti ITS plánovaných na následující dobu pěti let.

Pokyny pro podávání zpráv členskými státy budou přijaty poradním postupem podle čl. 15 odst. 2.

3. Po první zprávě podávají členské státy každé tři roky zprávu o pokroku dosaženém při zavádění činností uvedených v odstavci 1.

4. Komise každé tři roky předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o pokroku dosaženém při provádění této směrnice. Ke zprávě přiloží analýzu fungování a provádění, včetně použitých a potřebných finančních zdrojů, článků 5 až 11 a článku 16 a případně vyhodnotí, zda je třeba směrnicí upravit.

5. Komise přijme do 27. února 2011 poradním postupem podle čl. 15 odst. 2 pracovní program. Pracovní program obsahuje pro každý rok cíle a lhůty pro jeho provedení a v případě nutnosti navrhne nezbytné úpravy.

#### Článek 18

##### Provádění

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 27. února 2012.

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

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

*Článek 19***Vstup v platnost**

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

*Článek 20***Určení**

Tato směrnice je určena členskými státy.

Ve Štrasburku dne 7. července 2010.

*Za Evropský parlament*  
*předseda*  
J. BUZEK

*Za Radu*  
*předseda*  
O. CHASTEL

---

## PŘÍLOHA I

## PRIORITNÍ OBLASTI A AKCE

(uvedené v článcích 2 a 3)

— **Prioritní oblast I: Optimální využití dat o silniční síti, dopravním provozu a cestování**

Specifikace a normy pro optimální využití dat o silniční síti, dopravním provozu a cestování zahrnují:

## 1. Specifikace pro prioritní akci a)

Definice nezbytných požadavků, aby multimodální informační služby o cestování v celé Unii byly přesné a dostupné uživatelům ITS přes hranice, a to na základě

- dostupnosti a přístupnosti stávajících a přesných dat o silniční síti a dopravním provozu v reálném čase použitých pro multimodální informace o cestování pro poskytovatele služeb ITS, aniž je dotčena bezpečnost a omezení řízení dopravy,
- usnadnění elektronické výměny dat mezi příslušnými veřejnými orgány a zúčastněnými stranami a příslušnými poskytovateli služeb ITS přes hranice,
- včasné aktualizace dostupných dat o silniční síti a dopravním provozu pro multimodální informace o cestování příslušnými veřejnými orgány a zúčastněnými stranami,
- včasné aktualizace multimodálních informací o cestování poskytovateli služeb ITS.

## 2. Specifikace pro prioritní akci b)

Definice nezbytných požadavků, aby služby informací o dopravním provozu v reálném čase v celé Unii byly přesné a dostupné uživatelům ITS přes hranice, a to na základě

- dostupnosti a přístupnosti stávajících a přesných dat o silniční síti a dopravním provozu v reálném čase použitých pro informace o dopravním provozu v reálném čase pro poskytovatele služeb ITS, aniž je dotčena bezpečnost a omezení řízení dopravy,
- usnadnění elektronické výměny dat mezi příslušnými veřejnými orgány a zúčastněnými stranami a příslušnými poskytovateli služeb ITS přes hranice,
- včasné aktualizace dostupných dat o silniční síti a dopravním provozu použitých pro informace o dopravním provozu v reálném čase příslušnými veřejnými orgány a zúčastněnými stranami,
- včasné aktualizace informací o dopravním provozu v reálném čase poskytovateli služeb ITS.

## 3. Specifikace pro prioritní akce a) a b)

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

- dostupnosti stávajících dat o silniční síti a dopravním provozu (tj. plánů dispozičních řešení dopravních komunikací, dopravních omezení a doporučených tras) získaných příslušnými veřejnými orgány nebo soukromým sektorem pro poskytovatele služeb ITS,
- usnadnění elektronické výměny dat mezi příslušnými veřejnými orgány a poskytovateli služeb ITS,
- včasné aktualizace dat o silniční síti a dopravním provozu (tj. plánů dispozičních řešení dopravních komunikací, dopravních omezení a doporučených tras) příslušnými veřejnými orgány nebo případně soukromým sektorem,
- včasné aktualizace služeb a aplikací ITS poskytovateli služeb ITS pomocí těchto dat o silniční síti a dopravním provozu.

3.2 Definice nezbytných požadavků, aby data silničních, dopravních a přepravních služeb používaná pro digitální mapy byla přesná a pokud možno dostupná výrobcům digitálních map a poskytovatelům služeb, na základě

- dostupnosti stávajících dat o silniční síti a dopravním provozu používaných pro digitální mapy pro výrobce digitálních map a poskytovatele služeb,
- usnadnění elektronické výměny dat mezi příslušnými veřejnými orgány a zúčastněnými stranami a soukromými výrobci a poskytovateli digitálních map,
- včasné aktualizace dat o silniční síti a dopravním provozu pro digitální mapy příslušnými veřejnými orgány a zúčastněnými stranami,
- včasné aktualizace digitálních map výrobcí digitálních map a poskytovateli služeb.

4. Specifikace pro prioritní akci c)

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

- určení a používání normalizovaného seznamu dopravních událostí souvisejících s bezpečností („univerzální dopravní zprávy“), které by měly být uživatelům ITS sdělovány bezplatně,
- kompatibility a integrace „univerzálních dopravních zpráv“ do služeb ITS pro dopravní informace v reálném čase a multimodální informace o cestování.

#### — **Prioritní oblast II: Návaznost služeb ITS v oblasti řízení provozu a nákladní dopravy**

Specifikace a normy pro návaznost a interoperabilitu služeb řízení provozu a nákladní dopravy, zejména pokud jde o síť TEN-T, zahrnují:

1. Specifikace pro jiné akce

1.1 Definice nezbytných opatření pro vypracování rámcové architektury ITS Evropské unie, jež je zaměřena konkrétně na interoperabilitu spojenou s ITS, návaznost služeb a aspekty multimodality, včetně například multimodálního interoperabilního vystavování jízdních dokladů, 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.

1.2 Definice minimálních nezbytných požadavků na návaznost služeb ITS, zejména pokud jde o přeshraniční služby, pro řízení osobní dopravy v různých druzích dopravy, na základě

- usnadnění elektronické výměny dat a informací o dopravním provozu mezi příslušnými středisky dopravních informací či řídicími dopravními ústřednami a jednotlivými zúčastněnými stranami přes hranice a případně mezi regiony nebo mezi městskými a meziměstskými oblastmi,
- používání normalizovaných informačních toků nebo dopravních rozhraní mezi příslušnými středisky dopravních informací či řídicími dopravními ústřednami a jednotlivými zúčastněnými stranami.

1.3 Definice minimálních nezbytných požadavků na návaznost služeb ITS pro řízení nákladní dopravy v dopravních koridorech a napříč různými druhy dopravy, na základě

- usnadnění elektronické výměny dat a informací o dopravním provozu mezi příslušnými středisky dopravních informací či řídicími dopravními ústřednami a jednotlivými zúčastněnými stranami přes hranice a případně mezi regiony nebo mezi městskými a meziměstskými oblastmi,
- používání normalizovaných informačních toků nebo dopravních rozhraní mezi příslušnými středisky dopravních informací či řídicími dopravními ústřednami a jednotlivými zúčastněnými stranami.

1.4 Definice nezbytných opatření pro provádění aplikací ITS (zejména sledování a vyhledávání nákladu během jeho cesty a napříč různými druhy dopravy) pro logistiku nákladní dopravy (eFreight), na základě

- dostupnosti příslušných technologií ITS pro subjekty vyvíjející aplikace ITS a jejich využívání těmito subjekty,
- začlenění výsledků určování polohy do nástrojů a řídicích dopravních ústředí.

1.5 Definice nezbytných rozhraní k zajištění interoperability a kompatibility mezi městskou architekturou ITS a evropskou architekturou ITS, na základě:

- dostupnosti dat o veřejné dopravě, plánování cesty, poptávce po dopravě, dat o dopravním provozu a dat o parkování pro řídicí ústředny měst a poskytovatele služeb,
- usnadnění elektronické výměny dat mezi různými řídicími ústředními měst a poskytovateli služeb pro veřejnou nebo soukromou dopravu a napříč všemi možnými druhy dopravy,
- začlenění veškerých příslušných dat a informací do jedné architektury.

— **Prioritní oblast III: Aplikace ITS pro bezpečnost a ochranu před vnějšími hrozbami**

Specifikace a normy pro aplikace ITS pro bezpečnost silničního provozu a jeho ochranu před vnějšími hrozbami zahrnují:

1. Specifikace pro prioritní akci d)

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

- dostupnosti požadovaných palubních dat ITS, která mají být vyměňována,
- dostupnosti nezbytného zařízení v centrech pro tísňová volání, která přijímají data vysílaná z vozidel,
- usnadnění elektronické výměny dat mezi vozidly a centry pro tísňová volání.

2. Specifikace pro prioritní akci e)

Definice nezbytných opatření pro poskytnutí informačních 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 silnicích, na základě

- dostupnosti informací o parkování na silniční síti pro uživatele,
- usnadnění elektronické výměny dat mezi parkovišti na silniční síti, středisky a vozidly.

3. Specifikace pro prioritní akci f)

Definice nezbytných opatření pro poskytování rezervačních služeb na základě ITS pro bezpečná a chráněná parkovací místa pro nákladní a užitková vozidla, na základě

- dostupnosti informací o parkování na silniční síti pro uživatele,
- usnadnění elektronické výměny dat mezi parkovišti na silniční síti, středisky a vozidly,
- začlenění příslušných technologií ITS do vozidel i do zařízení pro parkování na silniční síti, které aktualizují informace o dostupném parkovacím prostoru pro účely rezervace.

4. Specifikace pro jiné akce
  - 4.1 Definice nezbytných opatření pro podporu bezpečnosti účastníků silničního provozu, pokud jde o jejich palubní rozhraní mezi člověkem a strojem a používání přenosných zařízení na podporu řízení nebo uskutečňování dopravy, jakož i zabezpečení komunikace ve vozidle.
  - 4.2 Definice nezbytných opatření, která zlepšují bezpečnost a pohodlí zranitelných účastníků silničního provozu u všech příslušných aplikací ITS.
  - 4.3 Definice nezbytných opatření pro začlenění vyspělých informačních systémů určených pro podporu řízení do vozidel a silniční infrastruktury, na které se nevztahuje oblast působnosti směrnic 2007/46/ES, 2002/24/EC a 2003/37/EC.

— **Prioritní oblast IV: Propojení vozidla s dopravní infrastrukturou**

Specifikace a normy pro propojení vozidla s dopravní infrastrukturou zahrnují:

1. Specifikace pro jiné akce
  - 1.1 Definice nezbytných opatření pro integraci různých aplikací ITS do otevřené palubní platformy, na základě
    - určení funkčních požadavků stávajících nebo plánovaných aplikací ITS,
    - definice architektury s otevřeným systémem, která definuje funkce a rozhraní nezbytné pro interoperabilitu či propojení se systémy a zařízeními infrastruktury,
    - integrace budoucích nových nebo modernizovaných aplikací ITS způsobem „plug and play“ do otevřené palubní platformy,
    - využití normalizace norem k přijetí architektury a otevřených palubních specifikací.
  - 1.2 Definice nezbytných opatření pro další pokrok ve vývoji a zavádění spolupracujících systémů (mezi jednotlivými vozidly, vozidlem a infrastrukturou a mezi jednotlivými infrastrukturami), na základě
    - usnadnění výměny dat a informací mezi jednotlivými vozidly, vozidlem a infrastrukturou a mezi jednotlivými infrastrukturami,
    - dostupnosti příslušných dat nebo informací, které mají být vyměňovány, pro příslušné vozidlo nebo silniční infrastrukturu,
    - používání normalizovaného formátu zpráv pro tuto výměnu dat nebo informací mezi vozidlem a infrastrukturou,
    - definice komunikační infrastruktury pro výměnu dat a informací mezi jednotlivými vozidly, vozidlem a infrastrukturou a mezi jednotlivými infrastrukturami,
    - využívání normalizace k přijetí příslušných architektur.

## PŘÍLOHA II

## ZÁSADY PRO SPECIFIKACE A ZAVÁDĚNÍ ITS

(uvedené v článcích 5, 6 a 8)

Přijímání specifikací, udělování mandátů pro normy a výběr a zavádění aplikací a služeb ITS je založeno na posouzení potřeb zahrnujícím všechny příslušné zúčastněné strany a musí být v souladu s těmito zásadami. Tato opatření musí

- a) **být účinná** – hmatatelně přispívají k řešení klíčových problémů, které ovlivňují silniční dopravu v Evropě (např. omezení přetížení, snížení emisí, zlepšení energetické účinnosti, dosažení vyšší úrovně bezpečnosti a ochrany, včetně zranitelných účastníků silničního provozu);
  - b) **být hospodárná** – optimalizují poměr nákladů ve vztahu k výstupu s ohledem na splnění cílů;
  - c) **být přiměřená** – při zohlednění místních, regionálních, vnitrostátních a evropských specifik případně umožňují různé úrovně dosažitelné kvality a poskytování služeb;
  - 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 upravené podle povahy dopravních sítí spojujících jednotlivé země, a případně jednotlivé regiony a města s venkovskými oblastmi;
  - e) **zajišťovat interoperabilitu** – zajišťují, aby systémy a základní obchodní procesy měly kapacitu pro výměnu dat a sdílení informací a znalostí, aby tak umožnily účinné poskytování služeb ITS;
  - f) **podporovat zpětnou kompatibilitu** – zajišťují případně schopnost systémů ITS pracovat se stávajícími systémy, které mají stejný účel, aniž by bránily rozvoji nových technologií;
  - g) **vycházet z vlastností stávajících vnitrostátních infrastruktur a sítí** – zohledňují základní rozdíly mezi vlastnostmi dopravních sítí, zejména ve velikosti objemu provozu a v povětrnostních podmínkách silničního provozu;
  - h) **podporovat rovnost přístupu** – nebrání zranitelným účastníkům silničního provozu v přístupu k aplikacím a službám ITS ani je v přístupu nediskriminují;
  - i) **podporovat vyspělost** – po odpovídajícím posouzení rizik prokazují stabilitu inovativních systémů ITS prostřednictvím dostatečné úrovně technického rozvoje a provozního využití;
  - j) **poskytovat kvalitní určování času a polohy** – používají infrastruktury založené na družicových systémech nebo jakékoli technologie poskytující rovnocennou míru přesnosti pro účely aplikací a služeb ITS, které vyžadují globální, kontinuální a přesné služby se zaručenou časovou přesností a polohou;
  - k) **usnadňovat intermodalitu** – zohledňují případnou koordinaci různých druhů dopravy při zavádění ITS;
  - l) **dodržovat soudržnost** – zohlední stávající pravidla, politiky a činnosti Unie, které jsou důležité pro oblast ITS, zejména v oblasti normalizace.
-