

**Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, 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**

(COM(2021) 813 final – 2021/0419 (COD))

(2022/C 290/20)

Zpravodaj: **Stefan BACK**

Žádosti o vypracování stanoviska	Evropský parlament, 27. 1. 2022 Rada, 28. 1. 2022
Právní základ	články 91 a 304 Smlouvy o fungování Evropské unie
Odpovědná sekce	Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost
Přijato v sekci	10. 3. 2022
Přijato na plenárním zasedání	23. 3. 2022
Plenární zasedání č.	568
Výsledek hlasování (pro/proti/zdrželi se hlasování)	225/1/5

## 1. Závěry a doporučení

1.1 EHSV vítá návrh Komise, který je plně v souladu s doporučeními jeho dřívějšího stanoviska Spolupracující inteligentní dopravní systémy, a spatřuje v návrhu značnou přidanou hodnotu z hlediska zlepšení, zabezpečení, bezpečnosti a účinnosti.

1.2 EHSV rovněž vítá, že mají být poskytovány informace ve větším rozsahu a že členské státy budou mít povinnost spolupracovat. Upozorňuje zejména na rozšíření oblasti působnosti ustanovení o výměně informací týkajících se nákladní dopravy a o kooperativní, propojené a automatizované mobilitě, včetně komunikace mezi vozidly navzájem, neboť se tím podstatným způsobem zvýší bezpečnost silničního provozu.

1.3 EHSV konstatuje, že vyšší účinnost bude zjevná jak v nákladní, tak i osobní dopravě. Bude například možné sledovat proces doručování zásilek.

1.4 EHSV si je vědom nutnosti standardizovat výměnu informací, nicméně zdůrazňuje, že je třeba ponechat přiměřený prostor pro specifická místní a podniková řešení, pokud je to náležitě zdůvodněné a přiměřené, a mít rovněž na zřeteli potenciální dopady na vnitřní trh.

1.5 EHSV zdůrazňuje, že zavádění ITS musí probíhat v širokých společenských souvislostech a je třeba při něm mít na zřeteli aspekty, které přesahují čistě technickou rovinu, a že pokud se tak nestane, může to mít nepříznivé dopady jak z hlediska udržitelnosti, tak z hlediska účinného využívání zdrojů. V této souvislosti EHSV zdůrazňuje, že je důležité věnovat dostatečnou pozornost a zdroje potřebám venkovských oblastí, včetně aspektů veřejné služby a alternativních způsobů mobility, jako je chůze a jízda na kole.

1.6 EHSV rovněž nadnáší otázku sdílení zdrojů v oblasti mobility a rád by upozornil na případnou potřebu přijímat pro tyto účely v souvislosti s podporou ITS akty v přenesené pravomoci, jejichž prostřednictvím by se řešila například problematika dostupnosti zdrojů a kapacit v oblasti dopravy nebo sdružování potřeb cestování a zjišťovaly by se příslušné možnosti s cílem optimalizovat využití kapacit.

1.7 Díky optimalizaci využívání dostupných zdrojů a navýšení počtu vozidel s nulovými emisemi se zvýší udržitelnost.

1.8 EHSV považuje tento návrh za významný krok k vytvoření společného evropského datového prostoru pro mobilitu, což bude mít přidanou hodnotu ve formě vyšší účinnosti, a k vytvoření předpokladů pro lepší pracovní podmínky v odvětví dopravy, například usnadněním dodržování právních předpisů upravujících pracovní dobu a dobu odpočinku a nalezení odpočívák a přístupů k nim.

1.9 EHSV upozorňuje na význam budování důvěry, aby bylo možné vybudovat takový systém, který bude umožňovat sdílení zdrojů a informací, díky nimž bude řádně fungovat a který bude akceptován veřejností. To vyžaduje mj. dostačující ochranu soukromí a osobních údajů a také ochranu obchodního tajemství. EHSV proto očekává vytvoření rámce správy, jak oznámila Komise ve svém sdělení Evropská strategie pro data.

1.10 V souvislosti s daty ve vozidle upozorňuje EHSV také na nutnost zajistit ochranu spotřebitelů a spravedlivou hospodářskou soutěž, jak dále rozvádí v odstavci 3.18.

1.11 EHSV požaduje, aby byly neprodleně přijaty odvětvové právní předpisy, které budou upravovat přístup k datům ve vozidle, funkce a zdroje. Komise v této věci dosud nepředložila žádný návrh. Takovéto průtahy značně poškozují zájmy spotřebitelů.

1.12 EHSV rovněž upozorňuje na to, že je nutné zlepšit začleňování osob s omezenou schopností pohybu a orientace, a požaduje, aby byly mezi požadavky na ITS zahrnuty i požadavky na přístupnost podle směrnice (EU) 2019/882, například formou aktu v přenesené pravomoci.

1.13 EHSV v neposlední řadě opakuje nabídku, kterou učinil ve výše zmíněném stanovisku Spolupracující inteligentní dopravní systémy, a sice podpořit Komisi v její činnosti spojené s prováděním tím, že bude působit jako prostředník pro kontakt s občanskou společností.

## 2. Souvislosti

2.1 Návrh Komise je součástí provádění její Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu z roku 2020 (dále jen „strategie“) a transformace evropského dopravního systému. Stanoví se v něm, že klíčovou úlohu při vytvoření konzistentního a efektivnějšího dopravního systému hraje digitalizace.

2.2 Inteligentní dopravní systémy (ITS) jsou hlavním prostředkem k vybudování propojeného a automatizovaného systému multimodální mobility, který zlepší účinnost, bezpečnost a udržitelnost dopravy.

2.3 Komise v souladu se svým sdělením Evropská strategie pro data (COM(2020) 66 final) předkládá stávající návrh s cílem přispět k plnění cílů Zelené dohody pro Evropu a připravit Evropu na digitální věk.

2.4 Je nutné aktualizovat směrnici o ITS (2010/40/EU), aby bylo možné reagovat na výzvy v oblasti technického vývoje ITS a zejména aby se zlepšila spolupráce mezi zainteresovanými stranami a dostupnost služeb ITS.

2.5 Návrh aktualizace směrnice o ITS je součástí legislativního balíčku zaměřeného na cíle snížení emisí CO<sub>2</sub>, digitalizace a zlepšení odolnosti dopravní infrastruktury. Jak návrh na přezkum nařízení TEN-T<sup>(1)</sup>, tak i sdělení o novém rámci pro městskou mobilitu<sup>(2)</sup> totiž například obsahují ustanovení týkající se zavádění služeb ITS, jako je poskytování informací o bezpečnosti a rozvoj městské mobility.

2.6 Směrnice o ITS bude důležitým prvkem při zavádění společného evropského datového prostoru pro mobilitu, což je jeden z datových prostorů plánovaných pro strategická odvětví v rámci evropské strategie pro data.

2.7 Návrhem se mění směrnice o ITS v tom smyslu, že se mezi oblasti její působnosti zařazuje přístup k datům a zavádění služeb ITS. Prioritní oblasti činnosti byly z hlediska své struktury změněny tak, aby lépe odpovídaly různým typům služeb ITS.

— V každém členském státě se pro účely výměny dat zřizuje vnitrostátní přístupové místo. Výměna a poskytování dat budou v celé řadě oblastí povinné a data budou do značné míry předávána dále i zainteresovaným stranám.

— Členské státy mají rovněž v případě potřeby spolupracovat s příslušnými zainteresovanými stranami na praktických aspektech provádění.

<sup>(1)</sup> Nařízení (EU) č. 1315/2013.

<sup>(2)</sup> COM(2021) 1811.

- Nový oddíl přílohy I týkající se prioritních oblastí obsahuje opatření týkající se funkce dat při sledování polohy a pohybu přepravovaných nákladů a novou část věnovanou spolupracujícím, propojeným a automatizovaným službám mobility.
- Upravena je rovněž ochrana dat a integrita.
- Jedním z důležitých aspektů je skutečnost, že Komise má být zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci s cílem aktualizovat některé požadavky na informace.
- Od členských států se očekává, že budou Komisi o provádění směrnice podávat pravidelné zprávy.

### 3. Obecné připomínky

3.1 EHSV vítá návrh Komise, který je plně v souladu s postupem, jenž sám doporučil ve svém stanovisku Spolupracující inteligentní dopravní systémy<sup>(3)</sup>. Spatřuje v aktualizovaném systému ITS, který Komise nyní navrhuje, značnou přidanou hodnotu jak z hlediska lepšího zabezpečení a bezpečnosti, tak i vyšší účinnosti, která je nejen výsledkem dokonalejších a bezpečnějších dopravních toků, ale rovněž podporuje účinnou logistiku.

3.2 EHSV proto také vítá, že mají být informace poskytovány ve větším rozsahu a že členské státy budou mít povinnost spolupracovat. Oceňuje zejména rozšíření oblasti působnosti ustanovení o výměně informací týkajících se nákladní dopravy a rozšíření shromažďovaných informací o spolupracující, propojenou a automatizovanou mobilitu.

3.3 Předpokládá, že navrhovaný informační systém bude zahrnovat i komunikaci mezi vozidly navzájem, jak již požadoval ve svém stanovisku Evropská strategie týkající se spolupracujících inteligentních dopravních systémů. EHSV připomíná, že komunikace mezi vozidly navzájem významnou měrou přispívá k předcházení silničním nehodám.

3.4 EHSV vychází z toho, že aktualizovaný systém výměny informací, který je nyní navrhován, bude mít přidanou hodnotu v podobě vyšší účinnosti osobní i nákladní dopravy a že například dotčené subjekty budou nyní moci snadno sledovat zásilky, neboť příslušné zainteresované strany budou nyní dostávat příslušné informace.

3.5 Konstatuje, že informace, které se v této fázi mají sdílet, jsou do značné míry standardizovány, a proto znovu opakuje, že je podle něj důležité ponechat přiměřený prostor pro specifická místní a podniková řešení, pokud je to náležitě zdůvodněné a přiměřené, a mít rovněž na zřeteli potenciální dopady na vnitřní trh. EHSV předpokládá, že to nebude problém, pokud budou informace vkládané do navrhovaného systému splňovat stanovené normy.

3.6 EHSV se domnívá, že zavádění inteligentních dopravních systémů musí probíhat v širokých společenských souvislostech a neznamená automaticky, že budou dopravní systémy šetrné k životnímu prostředí. Již samotná digitalizace druhů dopravy (např. automatizovaná mobilita automobilů) může být z hlediska politiky v oblasti životního prostředí dokonce kontraproduktivní. Inteligentní dopravní systémy je třeba vyvíjet, prosazovat a využívat tak, aby jejich přidaná hodnota byla ekologická.

3.7 Pro udržitelnou mobilitu má zásadní význam efektivní systém veřejné dopravy, který je součástí služeb obecného (hospodářského) zájmu, přičemž ho má doplňovat jízda na kole a chůze. EHSV je zastáncem podpory inteligentních dopravních systémů v zájmu posílení a doplnění veřejné dopravy.

3.8 EHSV poukazuje na to, že pokud se bude při vývoji inteligentních dopravních systémů klást důraz pouze na technologie, může být výsledkem to, že se nepodaří přispět ke splnění vytyčených cílů a výstupů. Jako příklad může posloužit přínos systémů sdílení automobilů v městských aglomeracích, kde již existují dobře propracované systémy veřejné dopravy. Pro města nemusí být perspektivním řešením ani automatizované řízení automobilů, zejména ne tam, kde často dochází ke kongesci a není dostatek veřejného prostoru. EHSV proto zastává názor, že hlavní inovace v oblasti mobility – tj. elektrifikace, automatizace a sdílení – budou mít největší hodnotu tehdy, budou-li vymyšleny a koncipovány s náležitým ohledem na potřeby společnosti, např. na přístupnost, účinnost a aspekty veřejné služby.

3.9 Během konzultací se zainteresovanými stranami byla vznesena řada obav ohledně územního pokrytí. EHSV vyjadřuje politování nad tím, že v návrhu není žádná zmínka o rozvoji takových inteligentních dopravních systémů, které by uspokojily potřeby venkovských oblastí a které se musí řešit odděleně od jejich rozvoje v městských oblastech. EHSV

<sup>(3)</sup> Úř. věst. C 288, 31.8.2017, s. 85 a COM(2016) 766 final.

doporučuje, aby Komise věnovala rozšíření ITS na venkovské oblasti zvláštní pozornost, neboť život v těchto oblastech do značné míry závisí na dostupnosti kvalitních veřejných služeb a infrastruktury. V jiném sdělení Komise, které je nazváno *Dlouhodobá vize pro venkovské oblasti EU* <sup>(4)</sup>, se také uvádí, že základní služby a související infrastruktura jsou v těchto oblastech klíčem k zajištění sociálního a hospodářského začlenění. Proto je na úrovni EU třeba zajistit, aby měly i venkovské oblasti prospěch z řešení, jež ITS nabízejí.

3.10 To může být obzvláště důležité pro účinné využívání dopravních kapacit ve venkovských oblastech. Škody způsobené dopravou se odrážejí nejen v emisích, ale také ve využívání zdrojů v oblasti dopravy. EHSV doporučuje, aby Komise zvážila případné přijetí aktů v přenesené pravomoci s cílem řešit problematiku sdílení zdrojů podporovaných ITS. To by mělo zahrnovat inteligentní, digitálně podporované sdružování potřeb cestování a sdílení nevyužitých kapacit (např. spolujízda), což by bylo obzvláště zapotřebí ve venkovských oblastech, kde jsou dostupné dopravní kapacity stále více omezovány a kde je z důvodu vzdáleností stále obtížnější budovat kapacity nové. Tyto inteligentní systémy by měly zajistit sdílení informací o využití vozidel a možnost doplnit stávající systém o další cestující nebo zboží.

3.11 EHSV vítá skutečnost, že návrh přispěje nejen ke zvýšení počtu vozidel s nulovými emisemi, ale díky sdíleným službám také k udržitelnější dopravě, což povede k dosažení nulových čistých emisí do roku 2050. Zajištěním plynulejšího provozu na silnicích a omezením kongescí se k dosažení cílů v oblasti životního prostředí přispěje hned několika způsoby zároveň.

3.12 EHSV oceňuje, že posílení systému ITS, tak jak se nyní navrhuje, lze považovat za první krok k vytvoření společného evropského datového prostoru pro mobilitu, což by znamenalo značnou přidanou hodnotu ve formě vyšší účinnosti.

3.13 Je zřejmé, že vytvoření tohoto prostoru by usnadnilo zajišťování mobility jako služby v osobní i nákladní dopravě a mohlo zlepšit pracovní podmínky v odvětví dopravy.

3.14 EHSV vítá zavedení ITS, neboť umožní řidičům z povolání bezpečné parkování v rámci transevropské dálniční sítě. Telematické aplikace k vyhledání bezpečného parkování mohou usnadnit dodržování zákonných dob řízení a dob odpočinku. EHSV však upozorňuje na skutečnost, že pro podniky a řidiče z povolání je hlavním problémem nedostatečná infrastruktura dálničních odpočívek, což vede k tomu, že odpočívky jsou v noci přeplněné. Rozvoj infrastruktury musí jít ruku v ruce se službami založenými na ITS (např. vyhrazená parkovací místa).

3.15 EHSV by v této souvislosti znovu rád vyzdvihl význam budování důvěry a skutečnost, že by povinnost poskytovat informace neměla mít žádný vliv na obchodní tajemství, ochranu soukromí ani ochranu osobních údajů.

3.16 V souvislosti s právem Komise přijímat akty v přenesené pravomoci za účelem povinnosti aktualizovat určité informace poukazuje EHSV na nutnost zajistit jak rovné podmínky pro všechny subjekty sdílející údaje, tak jejich důvěru. EHSV vítá rozšířenou oblast působnosti směrnice o ITS a přidanou hodnotu, kterou přináší. Je si rovněž vědom problému ohledně důvěry ve sdílení údajů a nutnosti vytvořit rámec pro správu evropských datových prostorů, zejména v tak strategických oblastech, jako je mobilita. Komise se tímto aspektem zabývala ve svém sdělení *Evropská strategie pro data* <sup>(5)</sup>.

3.17 V této souvislosti EHSV také zdůrazňuje, že je důležité, aby byly informace obsažené v systému využívány pouze pro účely ITS a pro žádné jiné. EHSV znovu vyzdvihuje důležitost účinné ochrany soukromí a osobních údajů při zavádění inteligentních dopravních systémů. Obecné nařízení o ochraně osobních údajů však neposkytuje dostatečnou ochranu, pokud se při anonymizování údajů využívají technologie (např. údaje o vzorcích mobility vozidel, rozpoznávání obličeje atd.), které umožňují vyvozování určitých závěrů o osobách nebo dokonce jejich diskriminaci na základě algoritmů. Pokud jde o používání osobních údajů na pracovišti, musí mít pracovníci, jejich zástupci a odborové svazy možnost se vyjádřit a musí mít i právo veta. EHSV zdůrazňuje, že článek 10 návrhu (Pravidla ochrany údajů a soukromí) musí toto potenciální riziko vyloučit. To je obzvláště důležité pro posílení důvěry v systém a pro přijetí ve společnosti obecně.

<sup>(4)</sup> *Dlouhodobá vize pro venkovské oblasti EU – na cestě k posílenému, propojenému, odolnému a prosperujícímu venkovu do roku 2040* – COM(2021) 345 final.

<sup>(5)</sup> COM(2020) 66 final.

3.18 EHSV konstatuje, že spotřebitelé musí mít i nadále kontrolu nad sdílenými údaji, tj. nad svými osobními údaji při objednání služeb či rezervaci jízdenek i nad daty, která jejich vozidla sdílí s poskytovateli služeb či infrastrukturou. Spotřebitelé musí být vždy prioritou a jejich údaje musí být v souladu s obecným nařízením o ochraně osobních údajů chráněny.

3.19 V neposlední řadě je třeba regulovat přístup k datům ve vozidle v souladu se zásadou ochrany údajů a spotřebitelů a spravedlivé hospodářské soutěže. Jsou-li data ve vozidle předávána výrobcům automobilů, vede to ke vzniku monopolů a k dominantním postavením na trhu, v důsledku čehož hrozí zneužití. Na Komisi se již dlouho apelovalo, aby předložila regulační návrh. Komise vyslala v tomto ohledu pozitivní signály, například ve výše zmíněné strategii pro data, nicméně konkrétní kroky k předložení příslušného návrhu zatím nečinila. Tyto průtahy značně poškozují zájmy spotřebitelů a jejich možnosti, pokud jde o kontrolu údajů a volbu alternativních řešení na základě informovaného rozhodování.

3.20 Digitalizace může přispět ke snížení nedostatečného začlenění, jímž v každodenním životě trpí osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. V tomto smyslu by v této směrnici měly být pro všechna odvětví ITS stanoveny výslovné požadavky na přístupnost podle směrnice (EU) 2019/882. Pouhé zmínění tohoto aspektu v bodě odůvodnění, v němž se požaduje perspektiva zavedení prvků umožňujících přístupnost pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace do multimodálních digitálních služeb, nestačí.

3.21 Je třeba uvítat plánovanou výměnu a dostupnost údajů o silnicích a dálnicích (zákazy jízd, omezení rychlosti, údaje o uzavření silnic a pracích na silnici v reálném čase atd.) v příloze III. EHSV v tomto ohledu podporuje rozvoj inteligentních systémů řízení dopravy, které umožní vyrovnat provoz (tranzitní) silniční dopravy na dálnicích z hlediska času, a zajistit tak bezpečnost a plynulost provozu.

3.22 V tomto ohledu EHSV upozorňuje na skutečnost, že Komise v rámci aktualizace seznamu povinně poskytovaných informací hodlá požádat Evropskou poradní skupinu pro ITS o její příspěvek. EHSV v této souvislosti opakuje nabídku, kterou učinil ve výše zmíněném stanovisku, a sice podpořit Komisi tím, že bude působit jako prostředník pro kontakt s občanskou společností.

V Bruselu dne 23. března 2022.

*Předsedkyně*  
Evropského hospodářského a sociálního výboru  
Christa SCHWENG

---