

NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRÁVOMOCI (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****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici 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 ⁽¹⁾, a zejména na článek 7 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V čl. 3 písm. b) směrnice 2010/40/EU je jako prioritní akce stanoveno poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé EU pro vývoj a používání specifikací a norem.
- (2) Podle čl. 6 odst. 1 směrnice 2010/40/EU musí Komise přijmout specifikace nezbytné k zajištění kompatibility, interoperability a návaznosti, pokud jde o zavádění a provozní využití inteligentních dopravních systémů (ITS) pro poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé EU. Toto nařízení má zlepšit přístupnost, výměnu, opakované použití a aktualizaci dat o silniční síti a dopravním provozu, která jsou nezbytná pro poskytování vysoce kvalitních a kontinuálních informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé Unii.
- (3) Článek 5 směrnice 2010/40/EU stanoví, že by se specifikace přijaté podle článku 6 této směrnice měly použít na aplikace a služby ITS při jejich zavádění, aniž by bylo dotčeno právo jednotlivých členských států rozhodnout o vlastním zavedení těchto aplikací a služeb na svém území.
- (4) Tyto specifikace by se měly vztahovat na poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase, aniž by byly dotčeny zvláštní specifikace přijaté v jiných aktech podle směrnice 2010/40/EU, zejména nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 885/2013 ⁽²⁾ a nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 886/2013 ⁽³⁾.
- (5) V Unii již existuje trh pro poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase a je v zájmu uživatelů a zákazníků i poskytovatelů těchto služeb, aby byly pro tento trh vytvořeny náležitě rámcové podmínky, které zajistí jeho zachování a další rozvoj inovativním způsobem. Co se týká poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/98/ES ⁽⁴⁾ stanoví minimální pravidla pro opakované použití informací veřejného sektoru v celé Unii. Pokud jde o opakované použití dat, která mají v držení silniční orgány a provozovatelé veřejných silnic, pravidla stanovená tímto nařízením, zejména pravidla týkající se aktualizace dat, jsou použitelná, aniž by byla dotčena pravidla stanovená ve směrnici 2003/98/ES.
- (6) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/2/ES ⁽⁵⁾ zřizuje infrastrukturu pro prostorové informace v Evropské unii s cílem umožnit v Unii sdílení prostorových informací a přístup k těmto informacím (včetně

⁽¹⁾ Úř. věst. L 207, 6.8.2010, s. 1.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/98/ES ze dne 17. listopadu 2003 o opakovaném použití informací veřejného sektoru (Úř. věst. L 345, 31.12.2003, s. 90).

⁽⁵⁾ 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).

tématu prostorových dat „dopravní síť“) na podporu politiky Unie v oblasti životního prostředí a politik nebo činností, které mohou mít vliv na životní prostředí. Specifikace stanovené v tomto nařízení by měly být slučitelné se specifikacemi uvedenými ve směrnici 2007/2/ES a jejích prováděcích aktech, zejména nařízení Komise (EU) č. 1089/2010 ⁽¹⁾. Rozšíření použitelnosti těchto specifikací na veškeré druhy statických dat o silniční síti může podpořit rovněž další harmonizaci v této oblasti.

- (7) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ⁽²⁾ vymezuje infrastrukturu pro silniční dopravu, která je součástí hlavní a globální transevropské dopravní sítě. Toto nařízení by se mělo vztahovat na globální transevropskou silniční síť, jak je vymezena v nařízení (EU) č. 1315/2013, poněvadž se jedná o síť, v jejímž rámci se uskutečňuje většina mezinárodní silniční dopravy. Jelikož je do této sítě již zařazena většina dálnic, mělo by se v zájmu jednotnosti pro účastníky silničního provozu toto nařízení vztahovat i na ostatní dálnice. Opakující se externality v dopravě a jiné problémy při řízení provozu, jako je přetížení, znečištění ovzduší nebo hluk, nejsou omezeny na transevropskou silniční síť nebo dálnice. K značné části opakujícího se přetížení dopravy ve skutečnosti dochází v městských oblastech. Členské státy by proto měly mít možnost uplatňovat tyto specifikace na vybrané silnice mimo transevropskou silniční síť a dálniční síť, které určí jako prioritní zóny. Vzhledem k neustále se měnící povaze dopravy by členské státy měly mít možnost tyto prioritní zóny aktualizovat.
- (8) Statická data o silniční síti, dynamická data o stavu silnic a data o dopravním provozu mají rozdílné charakteristiky a každá kategorie by měla splňovat příslušné požadavky. Vzhledem k rozmanitosti zdrojů dat, které sahají od snímačů integrovaných v infrastruktuře po vozidla fungující jako snímače, je důležité, aby se specifikace vztahovaly na příslušné kategorie dat bez ohledu na zdroj dat a technologii použitou k vytvoření nebo aktualizaci dat.
- (9) Pokud jsou zpracovávány osobní údaje, měly by být pokud možno nevratně anonymizovány. Osobní údaje by měly být mimoto zpracovávány v souladu s právem Unie, zejména se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ⁽³⁾ a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ⁽⁴⁾ a souvisejícími vnitrostátními právními předpisy. Zpracovávání těchto údajů by mělo být rovněž v souladu se zásadami omezení účelu a minimalizace údajů.
- (10) Má-li informační služba záviset na sběru dat, včetně určení zeměpisné polohy, od samotných konečných uživatelů nebo prostřednictvím spolupracujících systémů v budoucnu, pak by měli být koneční uživatelé jednoznačně informováni o sběru těchto dat, o opatřeních k sběru dat a případnému sledování a o době uchování těchto dat. Veřejné a soukromé subjekty shromažďující tato data, jako jsou provozovatelé silnic, poskytovatelé služeb a automobilový průmysl, by měly zavést náležitá technická opatření k zajištění anonymity dat získaných od konečných uživatelů nebo z jejich vozidel.
- (11) V zájmu rozvoje harmonizovaného a bezproblémového poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase by členské státy měly vycházet z existujících technických řešení a norem poskytnutých evropskými a mezinárodními normalizačními organizacemi, jako je DATEX II (CEN/TS 16157 a následně zdokonalené verze) a normy ISO. S ohledem na kategorie dat, pro něž není k dispozici standardizovaný formát, je třeba členské státy a zúčastněné strany vybízet ke spolupráci v zájmu dosažení dohody o definici dat, formátu dat a metadatach.
- (12) V Unii již existuje řada způsobů dynamického odkazování na polohu, které jsou používány v členských státech. Používání různých způsobů dynamického odkazování na polohu by mělo být přípustné i nadále. Členské státy a zúčastněné subjekty by se však měly vybízet ke spolupráci v zájmu dosažení dohody o přípustných způsobech odkazování na polohu, v případě potřeby prostřednictvím evropských normalizačních orgánů.
- (13) Přístupnost a pravidelná aktualizace statických dat o silniční síti ze strany silničních orgánů a provozovatelů silnic jsou nezbytné, aby bylo možno vypracovat aktuální a přesné digitální mapy, které jsou klíčovým faktorem pro

⁽¹⁾ Nařízení Komise (EU) č. 1089/2010 ze dne 23. listopadu 2010, kterým se provádí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/2/ES, pokud jde o interoperabilitu sad prostorových dat a služeb prostorových dat (Úř. věst. L 323, 8.12.2010, s. 11).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Směrnice 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 (Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31).

⁽⁴⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ze dne 12. července 2002 o zpracování osobních údajů a ochraně soukromí v odvětví elektronických komunikací (Úř. věst. L 201, 31.7.2002, s. 37).

spolehlivé aplikace ITS. Výrobce digitálních map je třeba vybízet, aby do stávajících map a služeb aktualizace map včas začlenili aktualizovaná statická data o silniční síti. K zajištění souladu s veřejnými politikami, jako je bezpečnost silničního provozu, by orgány veřejné moci měly mít možnost požádat poskytovatele služeb a výrobce digitálních map o opravu nepřesností v datech.

- (14) Pro poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé Unii je nezbytná přístupnost přesných a aktuálních statických dat o silniční síti, dynamických dat o stavu silnic a dat o dopravním provozu. Příslušná data shromažďují a uchovávají silniční orgány, provozovatelé silnic a poskytovatelé informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase. K usnadnění výměny a opakovaného použití těchto dat pro poskytování dotyčných služeb by silniční orgány, provozovatelé silnic a poskytovatelé informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase měli ostatním silničním orgánům, provozovatelům silnic, poskytovatelům informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase a výrobcům digitálních map zpřístupnit data, odpovídající metadata a informace o kvalitě dat, a to prostřednictvím vnitrostátního nebo společného přístupového bodu. Přístupový bod může mít v závislosti na druhu dat podobu datového úložiště, registru, internetového portálu apod. členské státy by měly stávající veřejné a soukromé přístupové body přeskupit do jednoho bodu umožňujícího přístup ke všem druhům příslušných dostupných dat, která spadají do oblasti působnosti těchto specifikací. členské státy by měly mít možnost vzájemně spolupracovat za účelem zřízení společného přístupového bodu zahrnujícího dostupná data zúčastněných členských států. členské státy by měly mít možnost rozhodnout o používání přístupových bodů zřízených podle jiných aktů v přenesené pravomoci, které byly přijaty podle směrnice 2010/40/EU, jako vnitrostátních přístupových bodů pro data spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení.
- (15) Aby mohly silniční orgány, provozovatelé silnic, poskytovatelé služeb a výrobci digitálních map příslušná data úspěšně a nákladově efektivně vyhledávat a používat, je nezbytné obsah a strukturu těchto dat náležitě popsat pomocí odpovídajících metadat.
- (16) Tyto specifikace by neměly silničním orgánům ani provozovatelům silnic a poskytovatelům služeb ukládat povinnost začít shromažďovat data, která neshromažďují, nebo digitalizovat data, která nejsou dostupná ve strojově čitelném formátu. Zvláštní požadavky týkající se aktualizace statických dat o silniční síti, dynamických dat o stavu silnic a dat o dopravním provozu by se měly vztahovat pouze na data, která jsou skutečně shromažďována a jsou dostupná ve strojově čitelném formátu. členské státy by se měly současně vybízet, aby hledaly nákladově efektivní způsoby, které odpovídají jejich potřebám, pokud jde o digitalizaci stávajících statických dat o silniční síti.
- (17) Tyto specifikace by neměly silničním orgánům ani provozovatelům silnic ukládat povinnost vypracovat nebo provést plány dispozičních řešení dopravních komunikací a dočasná opatření v oblasti řízení provozu. Specifikace by neměly poskytovatelům služeb ukládat povinnost sdílet data s ostatními poskytovateli služeb. Poskytovatelé služeb by měli mít možnost uzavřít mezi sebou komerční dohody týkající se opakovaného použití příslušných dat.
- (18) členské státy a zúčastněné strany v oblasti ITS by se měly vybízet ke spolupráci v zájmu dosažení dohody ohledně společných definic kvality dat s cílem používat v celém hodnotovém řetězci pro data o dopravním provozu společné ukazatele kvality dat, jako je úplnost, přesnost a aktuálnost dat, způsob jejich získání a používaný způsob odkazování na polohu, jakož i prováděné kontroly kvality. Je třeba je vybízet i k další práci na stanovení souvisejících způsobů měření a sledování kvality u různých druhů dat. členské státy by se měly vybízet, aby si vzájemně vyměňovaly své znalosti, zkušenosti a osvědčené postupy v této oblasti.
- (19) Uznává se, že používání dat o silniční síti a dopravním provozu a informační služby o dopravním provozu v reálném čase, které poskytují soukromí poskytovatelé služeb, mohou pro orgány veřejné moci představovat nákladově efektivní způsob zlepšení řízení provozu a správy a údržby infrastruktury. Stanovení konkrétních podmínek vztahujících se na použití nebo opakované použití těchto dat a související služby by však mělo být přenecháno dotyčným stranám, aniž by byla dotčena ustanovení směrnice 2003/98/ES.
- (20) Soukromí poskytovatelé služeb mohou používat statická data o silniční síti, dynamická data o stavu silnic a data o dopravním provozu, která shromáždily silniční orgány a provozovatelé silnic, jako vstupní údaje pro vlastní informační služby o dopravním provozu v reálném čase. Stanovení konkrétních podmínek vztahujících se na opakované použití těchto údajů by mělo být přenecháno dotyčným stranám, aniž by byla dotčena ustanovení směrnice 2003/98/ES.

- (21) V zájmu zajištění řádného uplatňování těchto specifikací by členské státy měly posoudit shodu s požadavky týkajícími se přístupnosti, výměny, opakovaného použití a aktualizace dat o silniční síti a dopravním provozu ze strany silničních orgánů, provozovatelů silnic, výrobců digitálních map a poskytovatelů služeb. Za tímto účelem by měly mít příslušné orgány možnost spoléhat se na prohlášení o shodě podložená důkazy, jež předloží silniční orgány, provozovatelé silnic, výrobci digitálních map a poskytovatelé služeb.
- (22) Tyto specifikace neomezují svobodu slova provozovatelů rozhlasového vysílání, jelikož jim neukládají povinnost zaujmout s ohledem na informace, které mají být šířeny, konkrétní stanovisko a ponechávají členským státům dostatečný prostor k tomu, aby zohlednily své ústavní tradice, pokud jde o svobodu slova provozovatelů rozhlasového vysílání.
- (23) Evropský inspektor ochrany údajů byl konzultován v souladu s čl. 28 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ⁽¹⁾ a vydal stanovisko dne 17. června 2015,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

Toto nařízení stanoví specifikace nezbytné k zajištění přístupnosti, výměny, opakovaného použití a aktualizace dat o silniční síti a dopravním provozu ze strany silničních orgánů, provozovatelů silnic a poskytovatelů služeb za účelem poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé EU.

Toto nařízení se vztahuje na globální transevropskou silniční síť, jakož i na dálnice, které nejsou do této sítě zařazeny, a prioritní zóny určené vnitrostátními orgány, pokud to pokládají za důležité.

Toto nařízení se použije v souladu s článkem 5 směrnice 2010/40/EU.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice uvedené v článku 4 směrnice 2010/40/EU.

Použijí se rovněž tyto definice:

- 1) „hlavní transevropskou silniční sítí“ se rozumí infrastruktura pro silniční dopravu, která je součástí hlavní sítě, jak je vymezena v nařízení (EU) č. 1315/2013;
- 2) „globální transevropskou silniční sítí“ se rozumí infrastruktura pro silniční dopravu, která je součástí globální sítě, jak je vymezena v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013;
- 3) „dálnicí“ se rozumí silnice označená jako taková členským státem, ve kterém se nachází;
- 4) „prioritními zónami“ se rozumí silniční úseky, které určily vnitrostátní orgány, pokud to pokládaly za důležité, zejména v městských oblastech, a které nejsou součástí globální transevropské silniční sítě a nejsou dálnicemi, a to na základě úrovně opakujícího se přetížení dopravy či jiných aspektů řízení provozu;
- 5) „přístupností dat“ se rozumí možnost kdykoli požadovat a obdržet data ve strojově čitelném formátu;

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ze dne 18. prosince 2000 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány a institucemi Společenství a o volném pohybu těchto údajů (Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1).

- 6) „statickými daty o silniční síti“ se rozumí data o silniční síti, která se nemění často nebo pravidelně, jak je uvedeno v bodě 1 přílohy;
- 7) „dynamickými daty o stavu silnic“ se rozumí data o silniční síti, která se mění často nebo pravidelně a která popisují stav silnic, jak je uvedeno v bodě 2 přílohy;
- 8) „daty o dopravním provozu“ se rozumí data o charakteristikách dopravního provozu, jak je uvedeno v bodě 3 přílohy;
- 9) „aktualizací dat“ se rozumí změny stávajících dat, včetně jejich výmazu nebo vložení nových či dodatečných údajů;
- 10) „informacemi o dopravním provozu v reálném čase“ se rozumí informace odvozené ze statických dat o silniční síti, dynamických dat o stavu silnic, dat o dopravním provozu či jejich kombinace, jež silniční orgány, provozovatelé silnic nebo poskytovatelé služeb poskytují uživatelům a konečným uživatelům prostřednictvím komunikačních prostředků;
- 11) „informační službou o dopravním provozu v reálném čase“ se rozumí služba ITS, která poskytuje uživatelům a konečným uživatelům neprodleně informace o dopravním provozu v reálném čase;
- 12) „silničním orgánem“ se rozumí orgán veřejné moci odpovědný za plánování, kontrolu nebo správu silnic spadajících do jeho územní působnosti;
- 13) „provozovatelem silnic“ se rozumí veřejný nebo soukromý subjekt, který odpovídá za údržbu a správu silnice;
- 14) „poskytovatelem služeb“ se rozumí veřejný nebo soukromý poskytovatel informační služby o dopravním provozu v reálném čase (vyjma subjektu, který informace pouze předává) uživatelům a konečným uživatelům;
- 15) „uživatel“ se rozumí silniční orgány, provozovatelé silnic, poskytovatelé služeb a výrobci digitálních map;
- 16) „konečným uživatelem“ se rozumí účastník silničního provozu (fyzická nebo právnická osoba), který má přístup k informačním službám o dopravním provozu v reálném čase;
- 17) „přístupovým bodem“ se rozumí digitální rozhraní pro zpřístupnění statických dat o silniční síti, dynamických dat o stavu silnic a dat o dopravním provozu spolu s odpovídajícími metadaty uživatelům pro opakované použití nebo pro zpřístupnění zdrojů a metadat těchto dat uživatelům pro opakované použití;
- 18) „metadaty“ se rozumí strukturovaný popis obsahu dat usnadňující vyhledávání a používání těchto dat;
- 19) „vyhledávacími službami“ se rozumí služby umožňující vyhledání požadovaných dat pomocí obsahu odpovídajících metadat a zobrazování tohoto obsahu;
- 20) „dočasnými opatřeními v oblasti řízení provozu“ se rozumí dočasná opatření k řešení daného narušení dopravy, která mají například kontrolovat a řídit dopravní toky;
- 21) „plány dispozičních řešení dopravních komunikací“ se rozumí trvalá opatření v oblasti řízení provozu, která určí subjekty řízení provozu za účelem kontroly a řízení dopravních toků v reakci na trvalá nebo opakující se narušení dopravy.

Článek 3

Vnitrostátní přístupové body

1. Každý členský stát zřídí vnitrostátní přístupový bod. Vnitrostátní přístupový bod představuje pro uživatele jednotný přístupový bod k datům o silniční síti a dopravním provozu, včetně aktualizovaných dat, jež poskytují silniční orgány, provozovatelé silnic a poskytovatelé služeb a jež se týkají území daného členského státu.
2. Jako vnitrostátní přístupové body lze použít existující vnitrostátní přístupové body, které byly zřízeny za účelem splnění požadavků vyplývajících z jiných aktů v přenesené pravomoci, jež byly přijaty podle směrnice 2010/40/EU, pokud to členské státy považují za vhodné.
3. Vnitrostátní přístupové body poskytují uživatelům vhodné vyhledávací služby.
4. Silniční orgány a provozovatelé silnic ve spolupráci s výrobcí digitálních map a poskytovateli služeb zajistí poskytování odpovídajících metadat, aby mohli uživatelé vyhledávat a používat soubory dat, k nimž je zajištěn přístup prostřednictvím vnitrostátních přístupových bodů.
5. Dva nebo více členských států může zřídit společný přístupový bod.

Článek 4

Přístupnost, výměna a opakované použití statických dat o silniční síti

1. K usnadnění poskytování kompatibilních, interoperabilních a kontinuálních informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé Unii poskytují silniční orgány a provozovatelé silnic statická data o silniční síti, která shromažďují a aktualizují podle článku 8, ve standardizovaném formátu, je-li k dispozici, nebo v jakémkoli jiném strojově čitelném formátu.
2. Data uvedená v odstavci 1 a odpovídající metadata, včetně informací o jejich kvalitě, jsou zpřístupněna za účelem výměny a opakovaného použití pro výrobce digitálních map nebo poskytovatele služeb v Unii:
 - a) na nediskriminačním základě;
 - b) ve lhůtě, která zajišťuje včasné poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase;
 - c) prostřednictvím vnitrostátního nebo společného přístupového bodu uvedeného v článku 3.
 - d) Silniční orgány, provozovatelé silnic, výrobci digitálních map a poskytovatelé služeb používající statická data o silniční síti uvedená v odstavci 1 vzájemně spolupracují s cílem zajistit, aby silniční orgány a provozovatelé silnic, od nichž data pocházejí, byli neprodleně informováni o případných nepřesnostech ve statických datech o silniční síti.
3. Pokud poskytovatelé služeb používají statická data o silniční síti uvedená v odstavci 1, která poskytují silniční orgány a provozovatelé silnic, vezmou pokud možno co nejvíce v úvahu případné plány dispozičních řešení dopravních komunikací, které vypracovaly příslušné orgány.

Článek 5

Přístupnost, výměna a opakované použití dynamických dat o stavu silnic

1. K usnadnění poskytování kompatibilních, interoperabilních a kontinuálních informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé Unii poskytují silniční orgány a provozovatelé silnic dynamická data o stavu silnic, která shromažďují a aktualizují podle článku 9, ve formátu DATEX II (CEN/TS 16157 a následně zdokonalené verze) nebo v jakémkoli jiném strojově čitelném formátu, který je plně kompatibilní a interoperabilní s formátem DATEX II.
2. Data uvedená v odstavci 1 a odpovídající metadata, včetně informací o jejich kvalitě, jsou zpřístupněna za účelem výměny a opakovaného použití pro všechny poskytovatele služeb v Unii:
 - a) na nediskriminačním základě;
 - b) ve lhůtě, která zajišťuje včasné poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase;
 - c) prostřednictvím vnitrostátního nebo společného přístupového bodu uvedeného v článku 3.
3. Pokud poskytovatelé služeb používají dynamická data o stavu silnic uvedená v odstavci 1, která poskytují silniční orgány a provozovatelé silnic, vezmou pokud možno v úvahu případná dočasná opatření v oblasti řízení provozu, která přijaly příslušné orgány.

Článek 6

Přístupnost, výměna a opakované použití dat o dopravním provozu

1. K usnadnění poskytování kompatibilních, interoperabilních a kontinuálních informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé Unii poskytují silniční orgány a provozovatelé silnic data o dopravním provozu, která shromažďují a aktualizují podle článku 10, ve formátu DATEX II (CEN/TS 16157 a následně zdokonalené verze) nebo v jakémkoli jiném strojově čitelném formátu, který je plně kompatibilní a interoperabilní s formátem DATEX II.
2. Data uvedená v odstavci 1 a odpovídající metadata, včetně informací o jejich kvalitě, musí být zpřístupněna za účelem výměny a opakovaného použití pro všechny poskytovatele služeb v Unii:
 - a) na nediskriminačním základě;
 - b) ve lhůtě, která zajišťuje včasné poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase;
 - c) prostřednictvím vnitrostátního nebo společného přístupového bodu uvedeného v článku 3.

3. Pro účely optimalizace řízení provozu mohou silniční orgány a provozovatelé silnic poskytovatele služeb požádat, aby poskytli data o dopravním provozu, která shromažďují a aktualizují podle článku 10. Tato data se poskytují ve formátu DATEX II (CEN/TS 16157 a následně zdokonalené verze) nebo jakémkoli jiném strojově čitelném formátu, který je plně kompatibilní a interoperabilní s formátem DATEX II, a to prostřednictvím přístupového bodu uvedeného v článku 3 a s připojením odpovídajících metadat, včetně informací o jejich kvalitě.

Článek 7

Aktualizace dat

Informační služby o dopravním provozu v reálném čase jsou založeny na aktualizovaných statických datech o silniční síti, dynamických datech o stavu silnic a datech o dopravním provozu nebo jejich kombinaci. Veškerá data jsou silniční orgány, provozovateli silnic, poskytovateli služeb pravidelně aktualizována v souladu s požadavky stanovenými v článcích 8 až 10. Silniční orgány, provozovatelé silnic, poskytovatelé služeb musí včas opravit jakékoli nepřesnosti, které zjistili ve svých datech nebo o nichž je informovali uživatelé a koneční uživatelé.

Článek 8

Aktualizace statických dat o silniční síti

1. Aktualizace statických dat o silniční síti se týkají minimálně těchto parametrů:

- a) druh statických dat o silniční síti, jak je uvedeno v bodě 1 přílohy, jehož se aktualizace týká;
- b) poloha stavu, jehož se aktualizace týká;
- c) druh aktualizace (změna, vložení nebo výmaz);
- d) popis aktualizace;
- e) datum aktualizace dat;
- f) datum a čas, kdy došlo nebo kdy má dojít ke změně dané podmínky;
- g) kvalita aktualizovaných dat.

Poloha stavu, jehož se aktualizace týká, se určí standardním nebo jiným obecně uznávaným způsobem dynamického odkazování na polohu, který umožňuje jednoznačné dekódování a vyhodnocení této polohy.

2. Silniční orgány a provozovatelé silnic zajistí včasnou aktualizaci statických dat o silniční síti a poskytnou uživatelům aktualizovaná data předem, jsou-li známa a je-li to možné.

3. Pokud výrobci digitálních map a poskytovatelé služeb používají aktualizovaná statická data o silniční síti, zajistí, aby byla tato aktualizovaná data zpracována včas s cílem zpřístupnit informace neprodleně konečným uživatelům.

Článek 9

Aktualizace dynamických dat o stavu silnic

1. Aktualizace dynamických dat o stavu silnic se týkají minimálně těchto parametrů:

- a) druh dynamických dat o stavu silnic, jak je uvedeno v bodě 2 přílohy, jehož se aktualizace týká, a v příslušných případech stručný popis;
- b) poloha události nebo stavu, jehož se aktualizace týká;
- c) doba výskytu události nebo stavu, jehož se aktualizace týká;
- d) kvalita aktualizovaných dat.

Poloha události nebo stavu, jehož se aktualizace týká, se určí standardním nebo jiným obecně uznávaným způsobem dynamického odkazování na polohu, který umožňuje jednoznačné dekódování a vyhodnocení této polohy.

2. Silniční orgány a provozovatelé silnic zajistí včasnou aktualizaci dynamických dat o stavu silnic a poskytnou aktualizovaná data předem, jsou-li známa a je-li to možné.
3. Informace o dopravním provozu v reálném čase musí být po změně dotyčných dynamických dat o stavu silnic co nejdříve odpovídajícím způsobem změněny nebo vymazány.
4. Pokud poskytovatelé služeb používají aktualizovaná dynamická data o stavu silnic, zajistí, aby byla tato aktualizovaná data zpracována včas s cílem zpřístupnit informace neprodleně konečným uživatelům.

Článek 10

Aktualizace dat o dopravním provozu

1. Aktualizace dat o dopravním provozu se týkají minimálně těchto parametrů:
 - a) druh dat o dopravním provozu, jak je stanoveno v bodě 3 přílohy, jehož se aktualizace týká, a v příslušných případech stručný popis;
 - b) poloha události nebo stavu, jehož se aktualizace týká;
 - c) kvalita aktualizovaných dat.

Poloha události nebo stavu, jehož se aktualizace týká, se určí standardním nebo jiným obecně uznávaným způsobem dynamického odkazování na polohu, který umožňuje jednoznačné dekódování a vyhodnocení této polohy.

2. Provozovatelé silnic a poskytovatelé služeb informace o dopravním provozu v reálném čase co nejdříve po změně dotyčných dat o dopravním provozu odpovídajícím způsobem změní nebo vymažou.
3. Pokud poskytovatelé služeb používají aktualizovaná data o dopravním provozu, zajistí, aby byla tato aktualizovaná data zpracována včas s cílem zpřístupnit informace neprodleně konečným uživatelům.

Článek 11

Posouzení shody

1. Členské státy v souladu s odstavci 2 a 3 posoudí, zda silniční orgány, provozovatelé silnic, výrobci digitálních map a poskytovatelé služeb splňují požadavky stanovené v článcích 3 až 10.
2. Za účelem posouzení si mohou příslušné orgány členských států vyžádat od silničních orgánů, provozovatelů silnic, výrobců digitálních map a poskytovatelů služeb tyto dokumenty:
 - a) popis dat o silniční síti a dopravním provozu, digitální mapy nebo informací o dopravním provozu v reálném čase, jež poskytují, a rovněž informace o jejich kvalitě a podmínkách opakovaného použití těchto dat;
 - b) prohlášení o shodě s požadavky stanovenými v článcích 3 až 10, které je podloženo důkazy.
3. Členské státy provádějí namátkové kontroly správnosti prohlášení uvedených v odst. 2 písm. b).

Článek 12

Podávání zpráv

1. Nejpozději do 13. července 2017 předloží členské státy Komisi zprávu o případných opatřeních, která byla přijata za účelem zřízení vnitrostátního přístupového bodu, a o způsobu jeho fungování a v příslušných případech seznam dálnic, které nejsou zařazeny do globální transevropské silniční sítě, a určených prioritních zón.

2. Nejpozději do 13. července 2018 a poté co dva kalendářní roky předloží členské státy Komisi zprávu, která obsahuje tyto informace:
- a) pokrok, jehož bylo dosaženo s ohledem na přístupnost, výměnu a opakované použití druhů dat o silniční síti a dopravním provozu, které jsou stanoveny v příloze;
 - b) místní oblast působnosti a obsah dat o silniční síti a dopravním provozu v rámci informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase a jejich kvalita, včetně kritérií použitých ke stanovení kvality a prostředků používaných k jejímu sledování;
 - c) výsledky posouzení shody podle článku 11 s požadavky stanovenými v člancích 3 až 10;
 - d) v příslušných případech popis změn vnitrostátního nebo společného přístupového bodu;
 - e) v příslušných případech popis změn prioritních zón.

Článek 13

Vstup v platnost a použitelnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 13. července 2017.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 18. prosince 2014.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA

KATEGORIE ÚDAJŮ

(podle článků 2, 8, 9, 10 a 12)

1. Mezi druhy statických dat o silniční síti patří zejména:

- a) úseky silniční sítě a jejich fyzické vlastnosti, například:
 - i) geometrie;
 - ii) šířka silnice;
 - iii) počet jízdních pruhů;
 - iv) sklon;
 - v) křižovatky;
- b) klasifikace silnic;
- c) dopravní značení v souvislosti s dopravními předpisy a nebezpečím, například:
 - i) podmínky přístupu do tunelů;
 - ii) podmínky přístupu na mosty;
 - iii) trvalá omezení přístupu;
 - iv) jiné dopravní předpisy;
- d) omezení rychlosti;
- e) plány dispozičních řešení dopravních komunikací;
- f) předpisy pro nákladní dopravu;
- g) poloha mýtných bran;
- h) označení zpoplatněných silnic, platné pevně stanovené poplatky za užívání silnic a dostupné platební metody;
- i) poloha parkovacích míst a odpočívadel se službami;
- j) poloha dobíjecích stanic pro elektrická vozidla a podmínky jejich používání;
- k) poloha čerpacích stanic pro stlačený zemní plyn (CNG), zkapalněný zemní plyn (LNG) a zkapalněný ropný plyn (LPG);
- l) poloha zastávek veřejné dopravy a výměnných míst;
- m) poloha oblastí dodávek.

2. Mezi druhy dynamických dat o stavu silnic patří zejména:

- a) uzavírky silnic;
- b) uzavírky jízdních pruhů;
- c) uzavírky mostů;
- d) zákaz předjíždění pro těžká nákladní vozidla;
- e) silniční práce;
- f) nehody a mimořádné události;
- g) dynamická omezení rychlosti;

- h) směr jízdy ve střídavých jízdních pruzích;
- i) špatný stav silnice;
- j) dočasná opatření v oblasti řízení provozu;
- k) variabilní poplatky za užívání silnic a dostupné platební metody;
- l) dostupnost parkovacích míst;
- m) dostupnost oblastí dodávek;
- n) náklady na parkování;
- o) dostupnost dobýjecích stanic pro elektrická vozidla;
- p) povětrnostní podmínky ovlivňující povrch vozovky a viditelnost.

Tato krátkodobá data nemusí být v aktualizovaných digitálních mapách uvedena, jelikož se nepovažují za trvalé změny.

3. Mezi druhy dat o dopravním provozu patří zejména:

- a) objem provozu;
 - b) rychlost;
 - c) poloha a délka kolon vozidel;
 - d) doby potřebné na cestu;
 - e) čekací doba na hraničních přechodech se zeměmi, které nejsou členy EU.
-