

**Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru — Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2010/40/EÚ o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy**

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

(2022/C 290/20)

Spravodajca: **Stefan BACK**

Konzultácia	Európsky parlament, 27. 1. 2022 Rada: 28. 1. 2022
Právny základ	článok 91 a článok 304 Zmluvy o fungovaní Európskej únie
Príslušná sekcia	sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť
Prijaté v sekcii	10. 3. 2022
Prijaté v pléne	23. 3. 2022
Plenárne zasadnutie č.	568
Výsledok hlasovania (za/proti/zdržalo sa)	225/1/5

## 1. Závbery a odporúčania

1.1. EHSV víta návrh Komisie, ktorý je plne v súlade s odporúčaniami EHSV uvedenými v jeho predchádzajúcom stanovisku o kooperatívnych inteligentných dopravných systémoch, a vidí značnú pridanú hodnotu návrhu, pokiaľ ide o zlepšenia, ochranu, bezpečnosť a efektívnosť.

1.2. EHSV tiež víta širší rozsah informácií, ktoré sa majú poskytovať, a povinnosť členských štátov spolupracovať. Pozornosť možno upriamiť najmä na rozšírený rozsah výmeny informácií o nákladnej doprave, ako aj kooperatívnu, prepojenú a automatizovanú mobilitu vrátane komunikácie medzi vozidlami, čo tiež výrazne zvyšuje bezpečnosť cestnej premávky.

1.3. EHSV konštatuje, že lepšia efektívnosť sa bude týkať nákladnej aj osobnej dopravy, čo umožní napríklad sledovať proces doručovania zásielok.

1.4. EHSV oceňuje potrebu štandardizovať výmenu informácií, zdôrazňuje však, že je potrebné ponechať primeraný priestor na miestne a podnikové riešenia, ak je to riadne odôvodnené a primerané, pričom treba zohľadniť možné vplyvy na vnútorný trh.

1.5. EHSV zdôrazňuje, že zavádzanie inteligentných dopravných systémov (IDS) musí prebiehať v širokom spoločenskom kontexte, pričom treba zohľadniť prvky, ktoré presahujú rámec čisto technických aspektov, a že ak sa tak nestane, môže to mať nepriaznivé účinky, a to tak z hľadiska udržateľnosti, ako aj z hľadiska efektívneho využívania zdrojov. V tejto súvislosti EHSV zdôrazňuje, že je dôležité venovať dostatočnú pozornosť a zdroje potrebám vidieckych oblastí vrátane aspektov verejnej služby a alternatívnych spôsobov mobility, ako je chôdza a cyklistika.

1.6. EHSV tiež poukazuje na otázku spoločného využívania zdrojov mobility a chcel by upozorniť na možnú potrebu delegovaného aktu týkajúceho sa podpory IDS na tento účel, ktorý by sa zaoberal napríklad dostupnosťou dopravných zdrojov a kapacít, ako aj zlučovaním potrieb cestovania a stanovením možností zosúladenia s cieľom optimalizovať využívanie kapacít.

1.7. Optimalizáciou využívania dostupných zdrojov a vyšším počtom vozidiel s nulovými emisiami salepší udržateľnosť.

1.8. EHSV považuje tento návrh za významný krok smerom k vytvoreniu spoločného európskeho dátového priestoru pre mobilitu, čo znamená pridanú hodnotu prostredníctvom lepšej efektívnosti, ako aj vytvorenie predpokladov na zlepšenie pracovných podmienok v odvetví dopravy, napríklad uľahčenie dodržiavania právnych predpisov týkajúcich sa pracovného času a času odpočinku, ako aj nájdenie odpočívadiel a prístup k nim.

1.9. EHSV upozorňuje na význam budovania dôvery, aby mohol riadne fungovať systém založený na spoločnom využívaní zdrojov a informácií a aby ho akceptovala verejnosť. To okrem iného znamená, že je nevyhnutné uspokojivo chrániť súkromie a údaje, ako aj obchodné tajomstvo. EHSV preto so záujmom očakáva vytvorenie rámca riadenia, ktorý Komisia oznámila vo svojom oznámení o európskej dátovej stratégii.

1.10. Pokiaľ ide o palubné údaje, EHSV poukazuje aj na potrebu zabezpečiť ochranu spotrebiteľa a spravodlivú hospodársku súťaž, ako sa podrobnejšie uvádza v bode 3.18.

1.11. EHSV požaduje, aby sa bezodkladne prijali odvetvové právne predpisy týkajúce sa prístupu k palubným údajom, funkcií a zdrojov. Komisia zatiaľ nepredložila návrh v tejto veci. Takéto oneskorenie poškodzuje najmä záujmy spotrebiteľov.

1.12. EHSV tiež poukazuje na potrebu zlepšiť začlenenie osôb so zníženou pohyblivosťou a žiada, aby sa požiadavky na prístupnosť podľa smernice (EÚ) 2019/882 začlenili do požiadaviek IDS, podľa možnosti vo forme delegovaného aktu.

1.13. EHSV napokon opakuje svoju ponuku, ktorú vyjadril vo vyššie uvedenom stanovisku o kooperatívnych inteligentných dopravných systémoch, a to pomôcť Komisii v jej vykonávacích činnostiach tým, že bude slúžiť ako prostredník pre kontakty s občianskou spoločnosťou.

## 2. Súvislosti

2.1. Návrh Komisie je súčasťou vykonávania stratégie Komisie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu (ďalej len „stratégia“) do roku 2020 a transformácie európskeho dopravného systému. Stanovujú sa v ňom, v ktorých oblastiach zohráva digitalizácia kľúčovú úlohu pri zabezpečovaní bezproblémového a efektívnejšieho dopravného systému.

2.2. Inteligentné dopravné systémy (IDS) zohrávajú kľúčovú úlohu pri vytváraní prepojeného a automatizovaného multimodálneho systému mobility, ktorý zlepší efektívnosť, bezpečnosť a udržateľnosť dopravy.

2.3. Komisia v súlade so svojím oznámením o európskej dátovej stratégii [COM(2020) 66] predložila súčasný návrh s cieľom prispieť k plneniu cieľov Zelenej dohody a pripraviť Európu na digitálny vek.

2.4. Smernicu o IDS (2010/40/EÚ) je potrebné aktualizovať, aby bolo možné reagovať na výzvy v oblasti technického vývoja IDS, a najmä zlepšiť spoluprácu medzi zainteresovanými stranami, ako aj dostupnosť služieb IDS.

2.5. Návrh na aktualizáciu smernice o IDS je súčasťou legislatívneho balíka, ktorý sa zameriava na ciele znižovania emisií CO<sub>2</sub>, digitalizácie a lepšej odolnosti dopravnej infraštruktúry. Napríklad návrh revízie nariadenia o TEN-T<sup>(1)</sup>, ako aj oznámenie o novom rámci EÚ pre mestskú mobilitu<sup>(2)</sup> obsahujú ustanovenia týkajúce sa zavedenia služieb IDS, ako je poskytovanie informácií súvisiacich s bezpečnosťou a rozvoj mestskej mobility.

2.6. Smernica o IDS bude dôležitým prvkom pri uplatňovaní spoločného európskeho dátového priestoru pre mobilitu, ktorý je jedným z dátových priestorov plánovaných pre strategické sektory v rámci európskej dátovej stratégie.

2.7. Návrhom sa mení smernica o IDS v tom zmysle, že sa do jej rozsahu pôsobnosti doplní dostupnosť údajov a zavedenie služieb IDS. Prioritné oblasti činnosti boli reštrukturalizované tak, aby lepšie zodpovedali rôznym druhom služieb IDS.

— V každom členskom štáte sa zriaďuje národný prístupový bod na výmenu údajov. Výmena/poskytovanie údajov budú vo viacerých oblastiach povinné a údaje sa budú v značnej miere poskytovať aj zainteresovaným stranám.

— Členské štáty majú v prípade potreby spolupracovať aj s príslušnými zainteresovanými stranami na operačných aspektoch vykonávania.

<sup>(1)</sup> Nariadenie (EÚ) č. 1315/2013.

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

- Nový oddiel v prílohe I týkajúci sa prioritných oblastí obsahuje ustanovenia o úlohe údajov pri vyhľadávaní a sledovaní nákladu a nový oddiel o službách kooperatívnej, prepojenej a automatizovanej mobility.
- Obsahuje aj ustanovenia o ochrane a integrite údajov.
- Jedným z dôležitých prvkov je skutočnosť, že Komisia má byť splnomocnená prijímať delegované akty s cieľom aktualizovať určité požiadavky na informácie.
- Členské štáty majú pravidelne podávať Komisii správy o vykonávaní smernice.

### 3. Všeobecné pripomienky

3.1. EHSV víta návrh Komisie, ktorý je plne v súlade s vývojom, ktorý EHSV odporúča vo svojom stanovisku na tému *Kooperatívne inteligentné dopravné systémy* <sup>(3)</sup>. Vidí značnú pridanú hodnotu v aktualizovanom systéme IDS, ktorý v súčasnosti navrhuje Komisia, a to z hľadiska zlepšenia bezpečnosti a ochrany, ako aj zlepšenia efektívnosti, nielen v súvislosti so zlepšenými a bezpečnejšími dopravnými tokmi, ale aj ako podporná funkcia pre efektívnu logistiku.

3.2. EHSV preto tiež víta, že informácie sa majú poskytovať v širšom rozsahu a že členské štáty budú mať povinnosť spolupracovať. Osobitne oceňuje rozšírený rozsah pôsobnosti ustanovení o výmene informácií týkajúcich sa nákladnej dopravy a rozšírenie zahrnutých informácií o kooperatívnu, prepojenú a automatizovanú mobilitu.

3.3. Predpokladá, že navrhovaný informačný systém sa vzťahuje aj na komunikáciu medzi vozidlami, ako už požadoval vo svojom stanovisku o európskej stratégii pre kooperatívne inteligentné dopravné systémy. EHSV pripomína významný prínos komunikácie medzi vozidlami pri predchádzaní dopravným nehodám

3.4. EHSV predpokladá, že moderný systém výmeny informácií, ktorý sa v súčasnosti navrhuje, bude pridanou hodnotou vo forme vyššej efektívnosti v osobnej aj nákladnej doprave a že zainteresované strany budú môcť ľahko sledovať proces doručovania zásielok, keďže príslušné informácie sa teraz postúpia aj príslušným zainteresovaným stranám.

3.5. Konštatuje, že informácie, ktoré sa majú v tejto fáze vymieňať, sú do veľkej miery štandardizované, a preto opakuje svoj názor, že je dôležité ponechať primeraný priestor na miestne a podnikové riešenia, ak je to riadne odôvodnené a primerané, pričom treba zohľadniť možné vplyvy na vnútorný trh. EHSV sa domnieva, že to nepredstavuje problém, pokiaľ sú informácie vložené do navrhovaného systému v súlade so stanovenými normami.

3.6. EHSV konštatuje, že zavádzanie inteligentných dopravných systémov (IDS) musí prebiehať v širokom spoločenskom kontexte a nevedie automaticky k dopravnému systému, ktorý je šetrný ku klíme. Samotná digitalizácia jednotlivých druhov dopravy (napr. automatizovaná mobilita automobilov) môže byť z hľadiska environmentálnej politiky dokonca kontraproduktívna. Inteligentné dopravné systémy by sa mali vyvíjať, podporovať a využívať takým spôsobom, aby sa vytvorila pridaná hodnota šetrná ku klíme.

3.7. Efektívny systém verejnej dopravy ako súčasť služieb všeobecného (hospodárskeho) záujmu, doplnený o cyklistiku a chôdzu, má zásadný význam pre udržateľnú mobilitu. EHSV sa zasadzuje za podporu inteligentných dopravných systémov s cieľom posilniť a doplniť verejnú dopravu.

3.8. EHSV poukazuje na to, že čisto technologicky orientovaný pohľad na rozvoj inteligentných dopravných systémov môže viesť k tomu, že sa nepodarí prispieť k dosiahnutiu stanovených cieľov a výsledkov, napríklad prínosu systémov spoločného využívania automobilov v mestských aglomeráciách, ktoré už majú dobre rozvinuté systémy verejnej dopravy. Automatizované riadenie automobilov nemusí byť ani pre mestá výhľadovým riešením, najmä v prípade preťaženia a obmedzeného verejného priestoru. EHSV preto naďalej poukazuje na to, že najdôležitejšie inovácie v oblasti mobility – t. j. elektrifikácia, automatizácia a spoločné využívanie – budú mať maximálnu pridanú hodnotu vtedy, ak budú koncipované a formulované s náležitým ohľadom na potreby spoločnosti, ako sú dostupnosť, efektívnosť a aspekty verejných služieb.

3.9. Konzultácie so zainteresovanými stranami odhalili mnohé obavy týkajúce sa územného pokrytia. EHSV vyjadruje poľutovanie nad tým, že v návrhu sa nespomína rozvoj inteligentných dopravných systémov zameraných na pokrytie potrieb vidieckych oblastí ako samostatná otázka, oddelená od ich rozvoja v mestských oblastiach. EHSV odporúča, aby

<sup>(3)</sup> Ú. v. EÚ C 288, 31.8.2017, s. 85 a COM(2016) 766.

Komisia venovala osobitnú pozornosť rozšíreniu systémov IDS do vidieckych oblastí, keďže život v týchto oblastiach vo veľkej miere závisí od dostupnosti kvalitných verejných služieb a infraštruktúry. V osobitnom oznámení Komisie *Dlhodobá vízia pre vidiecke oblasti EÚ* <sup>(4)</sup> sa tiež uvádza, že základné služby a súvisiaca infraštruktúra v týchto oblastiach sú kľúčom k zabezpečeniu sociálneho a hospodárskeho začlenenia. Preto treba na úrovni EÚ riešiť otázku, aby vidiecke oblasti mohli profitovať z riešení, ktoré poskytujú IDS.

3.10. To môže mať osobitný význam pre efektívne využívanie dopravných kapacít vo vidieckych oblastiach. Škody spôsobené dopravou sa odrážajú nielen v emisiách, ale aj vo využívaní zdrojov dopravy. Odporúčame, aby Komisia v prípade potreby zvážila prijatie delegovaných aktov s cieľom riešiť spoločné využívanie zdrojov podporovaných IDS. To by malo zahŕňať inteligentnú, digitálne podporovanú agregáciu potrieb cestovania a spoločné využívanie voľných kapacít (pozri spoločné využívanie motorových vozidiel tzv. ride-pooling), ktoré by bolo obzvlášť potrebné vo vidieckych oblastiach, kde sú dostupné dopravné kapacity čoraz obmedzenejšie a kde je z dôvodu vzdialeností čoraz ťažšie budovať nové kapacity. Takéto inteligentné systémy by mali umožňovať výmenu informácií o používaní vozidla a doplnenie existujúceho systému o ďalších cestujúcich alebo tovar.

3.11. EHSV víta skutočnosť, že návrh prispeje okrem rozširovania vozidiel s nulovými emisiami aj k udržateľnejšej doprave, a to vďaka službám spoločnej mobility, čo povedie do roku 2050 k nulovej bilancii emisií. Vďaka tomu, že cestná premávka je plynulejšia a znižujeme dopravné zápchy, plníme naše environmentálne ciele viacerými spôsobmi.

3.12. EHSV oceňuje, že v súčasnosti navrhované posilnenie systému IDS možno považovať za prvý krok smerom k spoločnému európskemu dátovému priestoru pre mobilitu, čo by znamenalo značnú pridanú hodnotu z hľadiska zlepšenia efektívnosti.

3.13. Vytvorenie takéhoto priestoru by jednoznačne uľahčilo poskytovanie mobility ako služby v osobnej aj nákladnej doprave a mohlo by zlepšiť pracovné podmienky v odvetví dopravy.

3.14. EHSV víta IDS pre bezpečné parkovanie profesionálnych vodičov v transeurópskej diaľničnej sieti. Telematické aplikácie na bezpečné parkovanie môžu podporiť dodržiavanie zákonných časov jazdy a odpočinku. EHSV však poukazuje na to, že základným problémom pre podniky, ako aj profesionálnych vodičov je nedostatočná infraštruktúra odpočívadiel na diaľniciach, v dôsledku čoho sú odpočívadlá v noci preplnené. Rozvoj infraštruktúry musí ísť ruka v ruku so službami založenými na IDS (napr. rezervované parkovanie).

3.15. EHSV v tejto súvislosti opätovne zdôrazňuje význam budovania dôvery a skutočnosť, že žiadna povinnosť poskytovať informácie by nemala mať vplyv na ochranu obchodného tajomstva, súkromia alebo údajov.

3.16. Pokiaľ ide o právo Komisie prijímať delegované akty na aktualizáciu konkrétnych informačných povinností, EHSV poukazuje na potrebu rovnakých podmienok a dôvery, pokiaľ ide o všetky subjekty zapojené do „spoločného využívania údajov“. EHSV podporuje rozšírený rozsah pôsobnosti smernice o IDS a jej pridanú hodnotu. EHSV tiež berie na vedomie problémy s dôverou, pokiaľ ide o spoločné využívanie údajov, a potrebu vytvoriť rámec riadenia európskych dátových priestorov, najmä v strategických oblastiach, ako je mobilita, ako sa uvádza v oznámení Komisie o európskej dátovej stratégii <sup>(5)</sup>.

3.17. EHSV by tiež chcel zdôrazniť, že je dôležité, aby sa informácie v tomto systéme využívali len na účely IDS, a nie na iné účely. EHSV opätovne zdôrazňuje význam účinnej ochrany súkromia a údajov v súvislosti so zavedením inteligentných dopravných systémov. Všeobecné nariadenie o ochrane údajov však neposkytuje dostatočnú ochranu, keď sa pri anonymizovaní údajov používajú technológie (napr. údaje o vzorcoch mobility vozidiel, rozpoznávanie tváre atď.), ktoré umožňujú vyvodiť závery o jednotlivcoch alebo dokonca rozlišovať prostredníctvom algoritmov. Pokiaľ ide o používanie osobných údajov na pracovisku, majú mať pracovníci, ich zástupcovia a odborové zväzy možnosť vyjadriť sa a právo veta. EHSV zdôrazňuje, že článok 10 návrhu (ustanovenia o ochrane údajov a súkromia) musí vylúčiť toto možné riziko. Obzvlášť dôležité je to z hľadiska posilnenia dôvery v systém a prijatia v spoločnosti ako celku.

<sup>(4)</sup> *Dlhodobá vízia pre vidiecke oblasti EÚ – smerom k zabezpečeniu silnejších, prepojených, odolných a prosperujúcich vidieckych oblastí do roku 2040* – COM(2021) 345.

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

3.18. EHSV konštatuje, že spotrebiteľia musia mať naďalej kontrolu nad zdieľanými údajmi, t. j. nad svojimi osobnými údajmi pri objednávaní služieb alebo rezervácii cestovných lístkov, ako aj nad údajmi, ktoré ich automobily zdieľajú s poskytovateľmi služieb alebo infraštruktúrou. Spotrebiteľia musia byť vždy v centre pozornosti a ich údaje musia byť chránené v plnom súlade so všeobecným nariadením o ochrane údajov.

3.19. V neposlednom rade treba regulovať prístup k palubným údajom v súlade so zásadou ochrany údajov a spotrebiteľov, ako aj spravodlivej hospodárskej súťaže. Ak sa palubné údaje ponechávajú na výrobcov automobilov, vedie to k monopolom a dominantnému postaveniu na trhu, ako aj k riziku zneužitia. Komisia bola už dlho vyzývaná, aby predložila regulačný návrh, a v tejto súvislosti už aj vyslala pozitívne signály, napríklad v uvedenej dátovej stratégii, zatiaľ však bez toho, aby podnikla nejaké kroky smerom k predloženiu návrhu. Toto oneskorenie poškodzuje najmä záujmy spotrebiteľov a ich možnosti kontrolovať údaje a prijímať alternatívne a informované rozhodnutia.

3.20. Digitalizácia môže zmierniť problém nedostatočného začlenenia, ktoré postihuje ľudí so zníženou pohyblivosťou v ich každodennom živote. V tomto zmysle by mali byť v tejto smernici pre všetky odvetvia IDS programovo zakotvené explicitné požiadavky na prístupnosť podľa smernice (EÚ) 2019/882. Spomenutie tejto témy len v odôvodnení, v ktorom sa uvádza perspektíva rozvoja prvkov prístupnosti pre ľudí so zníženou pohyblivosťou v oblasti digitálnych multimodálnych služieb, je príliš málo.

3.21. Je potrebné uvítať plánovanú výmenu a dostupnosť údajov o cestách a diaľniciach (zákaz jazdy, obmedzenie rýchlosti, údaje v reálnom čase o uzatvorení ciest, prácach na cestách atď.) v prílohe III. V tejto súvislosti EHSV podporuje rozvoj inteligentných systémov riadenia dopravy, ktoré dokážu z hľadiska času vyrovnáť premávku (tranzitnej) cestnej dopravy na diaľniciach, a tým zaistiť bezpečnosť a plynulosť premávky.

3.22. EHSV v tomto smere konštatuje, že Komisia pri svojej práci na aktualizácii zoznamu povinných informácií plánuje požiadať o príspevok poradnú skupinu pre európske IDS. EHSV opakuje svoju ponuku, ktorú predložil vo vyššie uvedenom stanovisku, a to pomocť Komisii tým, že bude slúžiť ako prostredník pre kontakty s občianskou spoločnosťou.

V Bruseli 23. marca 2022

*Predsedníčka*  
*Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru*  
Christa SCHWENG

---