

Příloha 1

Studie proveditelnosti NAP v2.0

Strategický a právní rámec problematiky NAP

Příloha uvádí přehled evropských i českých legislativních dokumentů s vazbou na problematiku zřizování a provozování NAP, zejména s ohledem na povinnosti, které z nich vyplývají, a podobu a rozsah dat, kterých se týkají. Příloha se váže k obsahu kapitoly 3 hlavního dokumentu Studie proveditelnosti NAP v2.0.

Historie revizí dokumentu:

Verze	Datum	Popis revize, změny	Autor revize, změny
0.1	12. 3. 2024	výchozí návrh obsahu dokumentu	Buchníček, Juránková, Pichl, Švédová,
0.2	27. 3. 2024	revize a doplnění	Flaškár, Slovák, Srp
0.3	15. 4. 2024	aktualizace nařízení 2017/1926	Langr, Srp
0.4	19. 4. 2024	formální a obsahová finalizace dokumentu	Langr
0.5	14. 5. 2024	revize řešitelského týmu	Langr, Zajíc
0.6	7. 6. 2024	revize řešitelského týmu	Langr, Rek
1.0	25. 6. 2024	finalizace pro potřeby předání etapy 1	Langr

Úvod k popisu strategického a právního rámce problematiky NAP

Světovým trendem současnosti je využívání nových technologických prostředků a postupů pro získávání, sdílení, výměnu a využívání dat jak v soukromém, tak i veřejném sektoru. Nezbytnou reakcí na toto dynamicky se vyvíjející prostředí je jak budování a neustálý rozvoj relevantní infrastruktury digitální ekonomiky, tak také v nastavení jednotlivých zákonných rámců a technických specifikací umožňující poskytovat harmonizované přeshraniční digitální služby, včetně služeb veřejných.

Evropská strategie pro data obsahuje vizi o vytvoření interoperabilních datových prostorů společných pro celou EU ve strategických hospodářských odvětvích a oblastech veřejného zájmu. Na úrovni EU byly vytvořeny a schváleny právní předpisy, které umožní vytvořit prostředí pro sdílení dat v otevřených a technicky harmonizovaných formátech v požadované kvalitě a v konečném důsledku pro všechny skupiny obyvatel včetně skupin osob definovaných jako zranitelné, například osoby se sníženou schopností orientace, pohybu nebo komunikace, senioři apod. Tento přístup umožní evropskou vizi rozvoje datové ekonomiky uvést do každodenního života.

Do českého právního řádu jsou postupně převáděny ustanovení příslušných směrnic Evropského parlamentu a Rady jako např. o právních aspektech služeb informační společnosti, zejména elektronického obchodu na vnitřním trhu. Česká legislativa také v některých případech navazuje na přímo použitelné předpisy EU jako např. akt o správě dat.

Již existující a schválené koncepční dokumenty na národní i evropské úrovni obsahují základní vizi, že každý účastník silničního provozu (občan EU) musí mít po celou dobu své cesty zajištěnou stejnou kvalitu a objem dopravních informací a informací o cestování a o mimořádných událostech, a to bez jazykových bariér a bez ohledu na to, v jakém členském státě EU se právě nachází. Datové zdroje pro dopravní informace vznikají prostřednictvím zařízení inteligentních dopravních systémů (ITS), které obvykle¹ vybudoval a provozuje veřejný sektor, jsou v jednotném standardizovaném formátu veřejně publikovány a soukromý sektor na nich může dále stavět a poskytovat různé komerční (ale i nekomerční) služby.

Dopravní data mají svá určitá oborová specifika, proto je odůvodněný požadavek, aby tato data byla veřejným sektorem ověřena a autorizována. Data, která mají souvislost k bezpečnosti silničního provozu, nemohou být svévolně měněna z toho důvodu, že jsou použita pro informování a ovlivňování dopravního chování účastníků silničního provozu a jsou státem garantována. Pro zajištění celého řetězce služby ITS je nezbytné zajistit:

- a) **technickou interoperabilitu** – při překročení státní hranice nebo hranice oblasti provozovatele ITS je poskytovaná služba poskytována bez přerušení (výpadku) ve stejné kvalitě. Jedná se o sjednocení požadavků (technické specifikace) na vlastnosti zařízení nebo poskytované služby (poskytování služby pro uživatele jednotným / harmonizovaným způsobem);

¹ Datové zdroje mohou budovat i soukromé subjekty (např. v rámci PPP projektů dálničních úseků či při provozování dobíjecích bodů).

- b) **organizační interoperabilitu** – kontinuální zajištění služby ITS na základě vzájemně dohodnutých postupů mezi jednotlivými institucemi, organizacemi (např. stanovení, mezi kterými konkrétními pracovišti bude probíhat výměna dat apod.).

Důležitou částí Evropské strategie pro data a jedním z interoperabilních datových prostorů společných pro celou EU je společný evropský datový prostor pro mobilitu, jehož cílem je zajistit přístup ke statickým a dynamickým informacím v celém sektoru dopravy napříč všemi subjekty veřejné správy, čímž bude umožněno vytvořit jednotnou datovou platformu poskytující otevřená a strojově čitelná data všem klíčovým subjektům dopravního systému i mimo něj. Nadnárodními aspekty dopravy, které členské státy EU nemohou uspokojivě řešit samy, například interoperabilitu, se zabývá evropská směrnice o ITS (viz dále v textu) a na ní navazující soubor evropských prováděcích předpisů, rozpracovávajících její dílčí cíle, a to konkrétně Nařízení Evropské komise v přenesené pravomoci (delegované akty EU).

Záměrem EU je rozvíjet zejména tzv. evropské prioritní služby (akce) ITS technicky harmonizovaným způsobem, který zajistí vzájemnou interoperabilitu ITS v národním, přeshraničním a celoevropském měřítku, tzn. že pro koncového uživatele (např. řidič, cestující) je zajištěno kontinuální poskytování určité služby (např. informace o silničním provozu, informace o spojení veřejnou osobní dopravou zahrnující jak tradiční formu veřejné hromadné dopravy osob na základě předem stanovených tras a jízdních řádů jako jsou vlaky, metro, tramvaje a autobusy, lanové dráhy, tak také veřejné přístupné prostředky dopravy jako jsou sdílená auta, jízdní kola apod.) ve stejné kvalitě po celou dobu své cesty, bez překážek (ať už technických nebo organizačních) a bez ohledu na členskou zemi EU, ve které se právě koncový uživatel nachází, přičemž může používat dopravní infrastrukturu různých vlastníků nebo cestovat vozidly různých dopravců.

Současná platná směrnice ITS

V současné době v České republice provádí směrnici Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 13/1997“), konkrétně § 39a (Inteligentní dopravní systém), § 40 odst. 2 písm. g), § 41 odst. 1 a v § 42b odst. 5. Zmíněným zákonem o pozemních komunikacích jsou zdůrazněny následující oblasti ITS:

- stanovení povinnosti poskytovatele služby ITS používat pouze takové součásti ITS, které odpovídají specifikacím stanoveným EK (pozn.: tím jsou delegované akty EU), a poskytovat služby ITS způsobem odpovídajícím těmto specifikacím;
- stanovení povinnosti, pokud to vyžaduje specifikace, uvádět na trh a do provozu pouze ty součásti ITS, pro které bylo provedeno posouzení shody nebo vhodnosti pro použití;
- možnost uložení „ochranného opatření podle zvláštního právního předpisu“ (správní delikt: pokuta až 500 000 Kč) při zjištění, či podezření, že součást ITS není v souladu s požadavky výše uvedených odstavců;
- stanovení povinnosti poskytovatele služby ITS provozovat služby v souladu s pravidly pro zpracování osobních údajů.

Pokud realizovaný inteligentní dopravní systém spadá mezi tzv. evropské prioritní služby ITS (viz dále v textu), tak v tomto případě musí být v souladu s návaznými nařízeními Evropské komise v přenesené

pravomoci (delegovanými akty EU – v zákoně o pozemních komunikacích je použit termín specifikace²), které se zaměřují na následující aspekty:

- vymezení služeb a dat, která by měla být harmonizována (kategorie, typy),
- vymezení držitelů, producentů dat a poskytovatelů služeb a jejich povinností,
- popis způsobu výměny dat či poskytování informačních služeb (vnitrostátní přístupová místa³),
- stanovení formátů poskytovaných dat (DATEX, NeTeX, SIRI, TAP TSI),
- stanovení harmonogramu technické harmonizace (shoda se specifikací).

Delegované akty související s ITS

Články 2 a 3, jakož i příloha I směrnice 2010/40/EU o ITS definují čtyři prioritní oblasti a šest prioritních akcí (od a po f) pro vypracování a použití specifikací a norem (prostřednictvím tzv. delegovaných aktů EU). Do současné doby byla vydány následující delegované akty EU navazující na I směrnice 2010/40/EU o ITS, které se vztahují k vnitrostátnímu přístupovému místu:

- **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)**

Toto nařízení se zaměřuje na transevropskou silniční síť TEN-T. Upravuje oblast poskytování informací řidičům o vhodných místech pro odstavení silničních nákladních a užitkových vozidel o vhodných místech pro odstavení silničních nákladních vozidel a o místech, která budou zajištěna před páčáním trestné činnosti – krádežemi přepravovaných zásilek nebo krádežemi silničních nákladních a užitkových vozidel. Pro poskytování této informační služby jsou sbírána data provozního charakteru, data o vybavenosti parkovacích míst a kontaktní údaje jejich provozovatelů. Konkrétně: (1) statická data: poloha parkoviště včetně příjezdu a výjezdu, počet parkovacích míst pro nákladní vozidla a cena za parkování; (2) dynamická data o dostupnosti parkovacích míst: počet volných parkovacích míst, je-li parkoviště obsazené nebo uzavřené. Data o vybavenosti parkovacích míst jsou informace o vybavení parkovací plochy a jejím zabezpečení: popis vybavení parkoviště a popis jeho zabezpečení proti páčání závažné trestné činnosti; počet parkovacích míst pro nákladní chladírenská a mrazírenská vozidla; speciální vybavení nebo poskytování služeb pro vozidla přepravující nadměrné a nadrozměrné zásilky či vysoce rizikové nebezpečné věci podle dohody ADR apod. Data týkající se parkovacích míst se mají zpřístupňovat prostřednictvím vnitrostátního přístupového místa NAP;

- **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**

² Specifikace stanovené Evropskou komisí a uveřejněné v Úředním věstníku Evropské unie podle § 39a odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění

³ Z právních předpisů EU je anglický termín „National Access Point“ překládán do češtiny různými způsoby a v češtině je označován jako vnitrostátní přístupové místo, národní přístupové místo, národní přístupový bod, vnitrostátní přístupový bod. S ohledem na nutnost sjednocení terminologie je navrženo používat termín „vnitrostátní přístupové místo“ definovaný ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2661.

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)

Toto nařízení upravuje oblast poskytování dopravních informací o situaci na silniční síti, přičemž tyto informace svojí povahou upozorňují řidiče na nebezpečné situace v silničním provozu. K tomu, aby bylo možné zařadit poskytování dopravních informací pod „minimální univerzální informace o dopravním provozu“, musí v rámci poskytovaných dat obsahovat alespoň jednu z následující události: dočasně kluzká vozovka; zvířata, osoby, překážky, předměty na vozovce; nezajištěné místo dopravní nehody; krátkodobé práce na silnici; snížená viditelnost; vozidlo v protisměru; neřízené zastavení silničního provozu na pozemní komunikaci; mimořádné povětrnostní podmínky.

Toto nařízení se vztahuje na všechny zúčastněné subjekty, které se podílejí na poskytování informačních služeb týkajících se poskytování minimálních univerzálních informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu, bez ohledu na jejich právní formu⁴. Tato data jsou následně zpřístupněna prostřednictvím přístupového místa.

Tyto údaje o dopravním provozu související s bezpečností silničního provozu by měly být přístupné v souladu s požadavky na ochranu údajů (např. anonymizace osobních údajů). Pokud má informační služba využívat shromažďování údajů, včetně zjišťování polohy, od samotných koncových uživatelů nebo v budoucnosti prostřednictvím kooperativních systémů, měli by být koncoví uživatelé jasně informováni o shromažďování těchto údajů, mechanismech sběru údajů a potenciálním sledování a o období, po které jsou tyto údaje uchovávány. Veřejní a/nebo soukromí provozovatelé komunikací, poskytovatelé služeb a automobilový průmysl by měli zavést vhodná technická opatření k zajištění anonymity údajů získaných od koncových uživatelů nebo z jejich vozidel.

Poskytování „minimálních univerzálních informací o dopravním provozu“ veřejnými a/nebo soukromými provozovateli komunikací a/nebo poskytovateli služeb a/nebo provozovateli vysílání věnovaného informacím o dopravním provozu má být určeno co nejširšímu okruhu koncových uživatelů (např. řidičů). Tyto dopravní informace mají být poskytovány bezplatně, což podle definice znamená bez dodatečných nákladů pro koncové uživatele, tedy bez finančního zisku. Zde tedy platí, že subjekt, ať již veřejný nebo soukromý (nejčastěji radiové stanice), který poskytuje minimální univerzální informace o dopravním provozu, musí tyto informace poskytnout co nejširšímu okruhu koncových uživatelů a bezplatně.

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

Pro poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase se předpokládá využití statických a dynamických dat. V případě statických dat se jedná o data s vlastnostmi silniční sítě (např. geometrii, šířce vozovky, počtu jízdních pruhů, sklonu), data o dopravním značení ukládající účastníkům silničního provozu zákazy nebo omezení (např. omezení vjezdu na mosty nebo do tunelů, trvalá omezení vjezdu), plány dispozičních řešení pozemních komunikací, data o zpoplatnění atd. V případě dynamických dat se jedná např. o data silničních uzavírek, uzavírek jízdních pruhů, prací na silnici, přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, povětrnostní podmínky ovlivňující bezpečnost silničního provozu atd. Toto

⁴ https://transport.ec.europa.eu/document/download/84f0ad5d-6d32-40fc-b6ca-0b6051fd97aa_en?filename=2015-07-09-faq-on-del-reg-886-2013-srti.pdf

nařízení pozbývá platnosti s účinkem od 1. ledna 2025 a od 1. ledna 2025 se výše uvedené nařízení nahrazuje Nařízením EK č. 2022/670 ze dne 2. února 2022, které mimo jiné v příloze rozšiřuje sadu dotčených dopravních dat a informací a je platné na celou silniční síť, která je veřejně přístupná pro motorizovanou dopravu. Během přechodného období (článek 14), které končí dne 31. prosince 2027, se povinnosti týkající se druhů dat podle bodů 1, 3, 5 a 6 přílohy vztahují pouze na tyto pozemní komunikace:

- a) globální transevropská silniční síť,
- b) jiné dálnice nezahrnuté do globální transevropské silniční sítě,
- c) hlavní silnice (v ČR se jedná o dálnice a silnice 1. třídy).

V případě ČR bude v přechodném období povinný rozsah sítě vztahovat na dálnice a silnice 1. třídy.

K usnadnění poskytování kompatibilních, interoperabilních a kontinuálních informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé Unii dle tohoto Nařízení poskytují silniční orgány, správci pozemních komunikací, provozovatelé mýtného a zúčastněné strany v oblasti dobíjení a čerpání paliva data o infrastruktuře. Silniční orgány, správci pozemních komunikací a provozovatelé mýtného dále poskytují data o předpisech a omezeních; a silniční orgány, správci pozemních komunikací, držitelé dat generovaných ve vozidle a poskytovatelé služeb pak poskytují data o stavu a využívání sítě.

Nařízení tedy dopadá na subjekty, které drží data definovaná přílohou tohoto nařízení bez ohledu na jejich právní povahu. Většinou se bude jednat o veřejné subjekty, ale pokud budou součástí dopravní infrastruktury, tak dopadá toto nařízení i na subjekty soukromé. Příkladem lze uvést soukromé provozovatele dálničních úseků v rámci PPP projektů, provozovatele dobíjecích bodů, kterými jsou často sítě čerpacích stanic či energetické společnosti.

Příslušní držitelé dat zajistí aktualizaci výše uvedených dat v časovém rámci umožňujícím spolehlivé a účinné využívání dat v informačních službách o dopravním provozu v reálném čase a poskytnou uživatelům dat tyto aktualizace předem, jsou-li známy a je-li to možné. Příslušní držitelé dat taktéž musí včas opravit jakékoli nepřesnosti, které zjistili ve svých datech nebo o nichž je informovali uživatelé a koneční uživatelé dat.

- **Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926 ze dne 31. května 2017, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o poskytování multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii (Úř. věst. L 272, 21.10.2017, s. 1), které bylo změněno a doplněno nařízením č. 2024/490 ze dne 29. 11. 2023 (Úř. věst. L, 13. 2. 2024, s.1)**

Toto nařízení se výlučně nezaměřuje na silniční dopravu, ale pokrývá celou oblast cestování, tj. nejen individuální automobilovou dopravu, ale veřejnou osobní dopravu včetně linkové autobusové, městské hromadné a drážní dopravy a zahrnuje také cyklistickou a aktivní dopravu (mobilitu) a dopravu na vyžádání, např. kyvadlová doprava, taxislužba, sdílení automobilů, či pronájem jízdních kol. Nařízení má tak výrazný přesah multimodální (přeprava zajišťovaná nejméně dvěma různými druhy dopravy jedním nebo více dopravci na stanoveném území v rámci IDS) i intermodální (integrace VHD jak s IAD prostřednictvím P+R, tak se sdílenou a aktivní mobilitou). Nařízení řeší poskytování informačních služeb o cestování v rámci EU ve třech definovaných úrovních služeb na základě stanovených typů dat: (1) statická data: výchozí a cílové místo cesty (adresa), nástupní a výstupní místo, trasa první a poslední míle, trasa spojení, včetně geometrie, spojení, přestupní místa, jízdní řády, nasazená vozidla, bezbariérovost, parkoviště P+R, sdílení jízdních kol, elektromobilita, tarifní podmínky atd.; (2) dynamická data: situace při cestování v reálném čase, výluky, funkčnost zařízení, časy odjezdů, dostupnost dobíjecích stanic atd.

Na základě článku 5 odst. 6 a článku 6 odst. 7 nemají poskytovaná data obsahovat osobní údaje.

Dopravní orgány, provozovatelé dopravy, provozovatelé infrastruktury nebo poskytovatelé služby dopravy na vyžádání poskytují (zpřístupňují) pro jednotlivé druhy dopravy statická data o cestování a dopravním provozu a historická a zjištěná data o dopravním provozu prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu v požadovaných formátech. Tato povinnost se vztahuje jak na veřejné, tak i na soukromé subjekty.

Dynamická data o cestování a dopravním provozu pro jednotlivé druhy dopravy budou poskytována prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu dopravními orgány, provozovateli dopravy, provozovateli infrastruktury nebo poskytovateli služby dopravy na vyžádání jen pokud se členské státy rozhodnou tato data poskytovat.

API, která poskytují přístup k statickým datům o cestování a dopravním provozu prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu, jsou veřejně přístupná, aby se mohli uživatelé a koncoví uživatelé zaregistrovat za účelem získání přístupu.

Dojde-li ke změnám, musí být příslušná statická a dynamická data o cestování a dopravním provozu dopravními orgány, provozovateli dopravy, provozovateli infrastruktury nebo poskytovateli služby dopravy na vyžádání prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu včas aktualizována. Tyto subjekty musí včas opravit jakékoli nepřesnosti, které ve svých datech zjistily nebo o nichž je informovali uživatelé dat nebo koncoví uživatelé.

Na vyžádání poskytnou poskytovatelé informačních služeb o cestování jinému poskytovateli informačních služeb výsledky stanovení trasy na základě statických a pokud možno i dynamických dat, přičemž podmínky propojení informačních služeb o cestování jsou stanoveny ve smluvních ujednáních mezi poskytovateli informačních služeb o cestování.

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

Z pohledu poskytování dat se toto nařízení vztahuje na informace o zeměpisném umístění, vlastnostech a službách nabízených u veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů s alternativními palivy. Dostupnost dat souvisejících s dobíjením a čerpáním paliva a přístup k nim mají být na základě výsledků opatření na podporu programu „Shromažďování dat týkajících se dobíjecích bodů / výdejních stojanů s alternativními palivy a jedinečných identifikačních kódů aktérů elektromobility“ (IDACS) ukončeného v roce 2022. Požadavky na druhy dat stanovené v tomto nařízení by se měly vztahovat pouze na data, která jsou k dispozici v digitálním strojově čitelném formátu.

Data týkající se infrastruktury pro alternativní paliva mají členské státy do 31. prosince 2024 zpřístupnit jako otevřená data prostřednictvím svého vnitrostátního přístupového místa v souladu s nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/670. Pro poskytování zmíněných dat se také plánuje vytvoření společného evropského přístupového místa, které má do 31. prosince 2026 zřídit Evropská komise a které má fungovat jako jednotná brána EU pro data zpřístupněná jednotlivými provozovateli vnitrostátních přístupových míst. Předpokládá se, že společné evropské přístupové místo vytvoří příslušný internetový portál a bude vycházet ze stávajících struktur a funkcí Evropského střediska pro sledování alternativních paliv (EAFO) ve spojení s informačním systémem TENtec. Společné přístupové místo má umožňovat přístup k datům s cílem nabídnout možnost porovnávat informace o cenách a také možnost získat informace o charakteristikách infrastruktury pro alternativní paliva v jednotlivých členských

státech jako jsou přístupnost, dostupnost nebo výkonová kapacita. Každý členský stát má od 14. dubna 2025 zřídit organizaci pro registraci identifikátorů (IDRO), která bude vydávat a spravovat jedinečné identifikační kódy (ID) k identifikaci provozovatelů dobíjecích bodů a poskytovatelů služeb mobility.

Do 14. dubna 2025 provozovatelé veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů s alternativními palivy, nebo případně na základě jejich vzájemného ujednání s vlastníky těchto bodů a stojanů příslušní vlastníci, zajistí bezplatně dostupnost statických a dynamických dat o infrastruktuře pro alternativní paliva, kterou provozují, nebo o službách, které jsou s takovou infrastrukturou, již poskytují nebo zajišťují externě, neoddělitelně spjatý. Zpřístupní se tyto druhy dat:

a) statická data veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů s alternativními palivy:

- i) zeměpisné umístění dobíjecích bodů a výdejních stojanů s alternativními palivy,
- ii) počet konektorů,
- iii) počet parkovacích míst pro osoby se zdravotním postižením,
- iv) kontaktní údaje vlastníka a provozovatele dobíjecí stanice a čerpací stanice,
- v) otevírací doba;

b) další statická data veřejně přístupných dobíjecích bodů:

- i) ID kódy minimálně provozovatele dobíjecího bodu,
- ii) druh konektoru,
- iii) druh proudu (střídavý/stejnoseměrný),
- iv) maximální výstupní výkon (kW) dobíjecí stanice,
- v) maximální výstupní výkon (kW) dobíjecího bodu,
- vi) kompatibilita s typem vozidla;

c) dynamická data veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů s alternativními palivy (nevztahuje se na veřejně přístupné dobíjecí body, které za službu dobíjení nevyžadují platbu):

- i) provozní stav (provozuschopný/mimo provoz);
- ii) dostupnost (používaný/nepoužívaný);
- iii) cena za jednorázovou službu,
- iv) dodávaná elektřina je ze 100 % z obnovitelných zdrojů (ano/ne).

Každý provozovatel veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů s alternativními palivy, nebo případně na základě jejich vzájemného ujednání s vlastníkem těchto bodů a stojanů příslušný vlastník, zřídí aplikační programovací rozhraní (dále jen „API“), které poskytuje bezplatný a neomezený přístup k datům uvedeným výše, a předloží informace z tohoto API vnitrostátním přístupovým bodům.

Nová směrnice ITS – dosud netransponovaná do právního rámce ČR

Nejpozději do 21. prosince 2025 bude muset být do českého právního řádu transponována **směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2661 ze dne 22. listopadu 2023, kterou se mění směrnice 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy (Úř. věst. L 2661, 30.11.2023)**. Revidovaná směrnice ITS se zaměřuje na procesní stránku oblasti sběru, přenosu, vyhodnocení, distribuce a publikace dopravních informací,

kteřé jsou zpřístupněny pro poskytování různých služeb ITS na základě stanovených povinností si vzájemně vyměňovat data a informace (zejména mezi organizacemi veřejného sektoru). Směrnice s sebou žádné nové povinnosti pro soukromý sektor nepřináší, a tak jsou povinnosti soukromého sektoru určeny v jednotlivých specifikacích, tj. v delegovaných aktech Komise (viz výše).

Souběžně projednávána revize nařízení TEN-T stanovuje požadavky na rozsah technologického vybavení této sítě, a to základní technické prostředky ITS jako senzory pro sběr dat, světelná návěstidla, proměnná dopravní značení, hardware a software komunikačních a informačních prostředků atd.

V důvodové části výše uvedené revidované směrnice se uvádí, že členské státy zřídily vnitrostátní přístupová místa, která organizují přístup k datům souvisejícím s dopravou a jejich opětovné použití s cílem podpořit poskytování celounijních interoperabilních služeb ITS v oblasti cestování a dopravního provozu koncovým uživatelům. Tato data související s dopravou by měla být k dispozici ve strojově čitelném formátu v rozsahu stanoveném v revidované směrnici. Vnitrostátní přístupová místa jsou společně s případnými existujícími regionálními a místními přístupovými místy v členských státech důležitou součástí společného evropského datového prostoru pro mobilitu v rámci evropské strategie pro data a měly by se využívat, zejména pokud jde o přístupnost dat.

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

Co se týče samotné právní úpravy, článek 4 bod 4 se mimo jiné doplňuje o tato písmena:

- 21) „dostupnost dat“ je skutečnost, že data existují v digitálním strojově čitelném formátu;
- 22) „vnitrostátní přístupové místo“ je digitální rozhraní zřízené členským státem, které představuje jednotné přístupové místo k datům (vymezené ve specifikacích uvedených v článku 6);
- 23) „přístupnost dat“ je skutečnost, že je možné požadovat a obdržet data v digitálním strojově čitelném formátu;
- 24) „multimodální digitální služba v oblasti mobility“ je služba poskytující informace o datech o dopravním provozu a cestování, například umístění dopravních zařízení, jízdní řádů, dostupnosti nebo tarifů pro více než jeden druh dopravy, která může zahrnovat prvky umožňující provádění rezervací či plateb nebo vydávání přepravních dokladů.

Revidovaná směrnice o ITS obsahuje také novou přílohu č. III „Seznam druhů dat“ a přílohu č. IV. „Seznam služeb ITS“.

Příloha III uvádí druhy (typy) dat podle jednotlivých kategorií, pro které je třeba zajistit dostupnost prostřednictvím vnitrostátních přístupových míst, a to do data uvedeného pro každý typ dat a na stanoveném rozsahu sítě (viz tabulka dále v textu).

Tabulka obsahuje třetí a čtvrtý sloupec s rozdílnými termíny pro naplnění povinnosti na základě:

- čl. 6a odst. 1 druhého pododstavce: „Členské státy zajistí, aby byla neprodleně zpřístupněna data odpovídající podkladovým informacím, které byly vytvořeny nebo aktualizovány v termínu uvedeném ve třetím sloupci přílohy III nebo po tomto termínu“;
- čl. 6a odst. 1 třetího pododstavce: „Členské státy rovněž zajistí, pokud není v příloze III stanoveno jinak, aby byla další data odpovídající všem stávajícím podkladovým informacím, které byly vytvořeny nebo aktualizovány před termínem uvedeným ve čtvrtém sloupci uvedené přílohy, zpřístupněna neprodleně po tomto termínu.“

Podstata rozdílu spočívá v tom, že pokud je vytvořena nová informace nebo je informace aktualizována, je třeba informaci převést do strojově čitelného formátu a zpřístupnit ji prostřednictvím vnitrostátního přístupového místa. Tento krok odpovídá 3. sloupci v Příloze III. Jedná se tedy o informační „novinky“ nebo „aktualizace“. Čtvrtý sloupec stanovuje datum, kdy musí být všechna určená data digitalizována (availability - dostupnost) a zpřístupněna (accessibility) prostřednictvím vnitrostátního přístupového místa a působí tedy „zpětně“ na všechna takto určená již vytvořená data

Pro některé druhy (typy) dat není ve čtvrtém sloupci termín stanoven, protože realizační lhůta bude později definována prostřednictvím delegovaného aktu EU. Rovněž pro dynamické/dočasné druhy (typy) dat čtvrtý sloupec neplatí, protože doba trvání těchto typů dat je velmi krátká.

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

Druh dat	Zeměpisné pokrytí	Termín uvedený v čl. 6a odst. 1 druhém pododstavci	Termín uvedený v čl. 6a odst. 1 třetím pododstavci
Podkategorie: - hranice omezení, zákazů nebo povinností s platností pro danou zónu, aktuální přístupový status a podmínky pro provoz v regulovaných dopravních zónách	Hlavní a globální transevropská síť pro silnice, jiné dálnice a úseky hlavních silnic, na nichž je celkový roční průměrný provoz více než 8 500 vozidel za den, a všechny silnice ve městech tvořících střed jednotlivých městských uzlů, jak jsou vymezeny v čl. 3 písm. p) nařízení (EU) č. 1315/2013 a uvedeny v daném nařízení, včetně uzlů spravovaných danými městy	31. prosince 2026	Akty v přenesené pravomoci, které mají být přijaty podle čl. 7 odst. 1a písm. a), b) a c)
1.2. Druhy dat o stavu sítě:			
Podkategorie: - uzavírky silnic - uzavírky jízdních pruhů - silniční práce	Hlavní transevropská silniční síť	31. prosince 2025	Není relevantní: neplatí žádná povinnost poskytnout data, která byla vytvořena nebo aktualizována před termínem uvedeným ve třetím sloupci této tabulky, k dispozici podle čl. 6a odst. 1
	Globální transevropská síť	31. prosince 2026	
Podkategorie: - dočasná opatření v oblasti řízení provozu	Hlavní a globální transevropská silniční síť	31. prosince 2028	
2. Data týkající se informačních a rezervačních služeb pro bezpečná a chráněná parkovací místa pro nákladní a užitková vozidla (jak jsou uvedeny v příloze I, prioritní oblast III, bod 3.2):			
Kategorie: statická data Podkategorie: - statická data týkající se parkovacích ploch - informace o bezpečnosti a vybavení parkovací plochy	Hlavní transevropská silniční síť	31. prosince 2025	31. prosince 2026
	Globální transevropská síť	31. prosince 2026	31. prosince 2027
Kategorie: dynamická data Podkategorie: - dynamická data o dostupnosti parkovacích míst, včetně uvedení, je-li parkoviště obsazené, uzavřené, nebo o počtu volných míst k dispozici	Hlavní a globální transevropská silniční síť	31. prosince 2027	Není relevantní: neplatí žádná povinnost poskytnout data, která byla vytvořena nebo aktualizována před termínem uvedeným ve třetím sloupci této tabulky, k dispozici podle čl. 6a odst. 1

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

Příloha IV uvádí seznam služeb ITS, které mají být zavedeny do stanoveného data na stanoveném rozsahu území:

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

V současnosti není možné s jistotou předjímat, jaké nové zákonné povinnosti na základě zmíněné transpozice budou pro poskytovatele služeb ITS stanoveny v relevantním právním předpise ČR.

V souladu s dosud vydanými delegovanými akty EU musí v každém členském státě EU existovat vnitrostátní přístupové místo (National Access Point – NAP), kde se aktuální dopravní informace sbírají, publikují a distribuují uživatelům (jakýmkoli veřejným nebo soukromým subjektům, které používají vnitrostátní přístupové místo jako např. dopravní úřady, dopravci, poskytovatelé informačních služeb o cestování, výrobci digitálních map, poskytovatelé služby dopravy na vyžádání a správci dopravní infrastruktury). Tuto roli v ČR plní, pro informace o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu Národní dopravní informační centrum (NDIC) ŘSD ČR, ve kterém se v nepřetržitém provozu zpracovávají dopravní data z celé ČR a které je centrálním technickým, technologickým, provozním i organizačním pracovištěm Jednotného systému dopravních informací (JSDI). NDIC přijímá jak statické, tak primárně dynamické dopravní informace od celé řady dalších systémů provozovaných jak veřejnými institucemi (např. Policie ČR, HZS, regionální DIC, ČRO – Zelená vlna), tak i privátními

institucemi (provozovatelé asistenčních služeb). JSDI je provozován v souladu s § 124 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s vyhláškou č. 3/2007 Sb., o celostátním dopravním informačním systému.

V rámci NDIC ŘSD ČR je zřízen „Národní registr dopravních informací“ (registr), který slouží tuzemským i zahraničním zájemcům o odběr dopravních informací. Registr poskytuje zejména přehled poskytovatelů, jejich zdrojů dopravních informací, včetně technického popisu formátů a protokolu výměny, a v neposlední řadě i informace, s kým a jak odběr informací sjednat. Obsahuje tedy některé funkce a některé informace vyžadované od budoucího Národního přístupového bodu (NAP) dle novelizované směrnice EU (2010/40).

Na úrovni státu je rovněž potřeba dořešit vytvoření a provozování vnitrostátního přístupového místa v souladu s nařízením EU 2017/1926 (MMTIS), které souvisí s cestováním nejen z pohledu informací o silničním provozu a s ním souvisejících dalších informací, ale které také souvisí s informacemi o plánování a aktuální situaci v jednotlivých druzích veřejné osobní dopravy (tzv. multimodální informace o dopravním provozu a o cestování). CIS JŘ provozovaný v ČR obsahuje některá data vyžadovaná nařízením MMTIS, jedná se však pouze o malou část všech dat. Lze tedy shrnout, že NDIC ani CIS JŘ není možné po technické, organizační ani právní stránce považovat za NAP ve smyslu směrnice a nařízení ITS.

V přímé souvislosti s vytvořením vnitrostátního přístupového místa (NAP) pro MMTIS je důležité připravit organizační model, v rámci něhož budou popsány povinnosti jednotlivých klíčových subjektů tak, aby byly nejen striktně naplňovány povinnosti dané nařízením MMTIS, ale aby byla také iniciována snaha držitelů dat průběžně doplňovat seznam datových sad, které budou poskytovány prostřednictvím NAP.

V oblasti výměny dopravních dat v současnosti probíhají na úrovni EU práce na vylepšení mechanismu spolupráce (federalizace) jednotlivých vnitrostátních přístupových míst (National Access Points – NAPs) s cílem vytvořit síť EU pro výměnu dat o dopravě a také vytvořit mechanismy, jak data získávat v požadovaném objemu a formátu, jak ověřovat jejich kvalitu a jak je publikovat třetím stranám za nediskriminačních podmínek.

Pro zlepšení koordinace a harmonizace evropských vnitrostátních přístupových míst vznikl projekt s názvem NAPCORE (National Access Point Coordination Organization for Europe)⁵ s cílem detailněji vymezit organizační podmínky výměn, zpřístupnění a používání dat o dopravním provozu a o cestování, které jsou poskytovány prostřednictvím NAP.

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

⁵ <https://napcore.eu/>

Posouzení shody má za cíl prověřit, zda jsou uváděny na trh a do provozu pouze ty součásti ITS, které naplňují požadavky stanovené v delegovaných aktech EU. Tato oblast je v současné době podrobněji řešena ve zmíněném projektu NAPCORE.

Jak plyne z nového znění čl. 6 odst. 6 směrnice 2010/40, členské státy mohou určit jeden nebo více subjektů příslušných k posuzování souladu s požadavky stanovenými ve specifikacích, s výhradou zvláštních pravidel pro posuzování, která jsou v nich stanovena. Je ale povinností členských států posuzování shody dle jednotlivých prováděcích aktů Směrnice ITS provádět. Nyní tedy není stanoven na národní úrovni subjekt, který by byl zodpovědný za posuzování shody a určování míry kvality poskytovaných dat.

Legislativa související s železniční dopravou

Data vyžadovaná z prostředí železniční dopravy upravuje jak evropská, tak česká legislativa.

Technické specifikace pro interoperabilitu (TSI) představují zvláštní typ legislativy v oblasti železnice. Pro oblast vnitrostátního přístupového místa jsou relevantní TSI dle Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797⁶ o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (se lhůtami pro zavedení, které byly prodlouženy směrnicí EU 2020/700⁷) a dle souboru evropských nařízení pro jednotlivé oblasti technických specifikací pro interoperabilitu a jejich příloh. Pro potřeby vnitrostátního přístupového místa jsou relevantní zejména technické specifikace pro interoperabilitu týkající se využití telematiky v osobní dopravě (TAP TSI, Nařízení Komise (EU) č. 454/2011⁸ o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému) a využití týkající se přístupnosti železničního systému EU pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (PRM TSI, Nařízení EU č. 1300/2014⁹). Tato nařízení ukládají členským státům EU zajistit dostupnost některých statických i dynamických informací:

- Statické informace zahrnují informace o jízdním řádu, o službách pro cestující ve vlacích (řazení, minibar, WiFi, informace pro s omezenou schopností pohybu a orientace ...) pro to dané plánovací období, o topologii infrastruktury a stanic včetně interiérů (v současné době tato podмноžina informací není poskytována v dostatečných podrobnostech) a o jízdném (dopravci s odkazem na obchodní tajemství tato data v současné době nesdílejí);
- Dynamické informace navazují na informace statické, a jedná se o informace o poloze vlaku, o odchylkách od jízdního řádu, o přípojkách a jejich garantování v případě odchylek, o mimořádnostech v provozu (výluky, nehody, nepředpokládané omezení v provozu), o změnách řazení vlaku (vyřazení vozu apod.) nebo v poskytovaných službách (zejména těch pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace – i ve stanicích), a dále pak očekávaný čas příjezdu ("estimated time of arrival" – ETA) a předpověď jízdy vlaku ("train running forecast").

Poskytování výše uvedených informací zároveň spadá pod nařízení EU 2021/782 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, které se však odkazuje na další nařízení, včetně těch o TSI. Zmíněné nařízení souvisí s informováním cestujících o jejich právech na náhradu škody na

⁶ Úř. věst. L 138, 26.05.2016, s. 44

⁷ Úř. věst. L 165, 27.05.2020, s. 27

⁸ Úř. věst. L 123, 12.05.2011, s. 11

⁹ Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 110

základě relevantních dat o zpoždění a zrušení spojů, která budou využita při posouzení práva na náhradu škody.

V současné době (Q1 2024) probíhá stále změnové řízení, v jehož rámci se ještě uvažuje o zahrnutí informací o náhradní autobusové dopravě a jejich zastávkách, se kterými souvisí založení národních alokačních orgánů, které by měly koordinovat jednotnost popisu infrastruktury.

Další relevantní legislativou je zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, v platném znění, který v § 40 odst. 2 a dále ukládá povinnost poskytovat informace o jízdních řádech i do celostátního informačního systému o jízdních řádech (CIS JŘ) vedeného Ministerstvem dopravy (viz dále).

V současné době existují některé legislativní překryvy právních předpisů EU a ČR. Poskytování informací a dat ("availability and accessibility – dostupnost a přístupnost") z prostředí železnice definují evropské právní předpisy. Např. poskytování dynamických informací je definováno velmi neurčitým způsobem v článku 9 a 10 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/782¹⁰ o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, zatímco v TSI je v rámci jejich revize navržen odlišný způsob dostupnosti informací a dat (obsah je ale shodný). V současné době nejsou přesně stanoveny a ujednoceny formáty pro datovou výměnu (komunikaci), protože česká i evropská legislativa byla zaměřena (a je stále platná) na použití v silniční dopravě. Železniční doprava, resp. datový formát používaný na železnici, je nyní doplněn v příloze Nařízení o TAP TSI 454/2011¹¹. Možností, jak tuto rozdílnou situaci řešit, je konverze v datových formátech.

Dále není v právních předpisech vyřešen popis infrastruktury a odpovědnosti za jeho popis jednotícím způsobem pro jednotlivé povinné subjekty.

V současnosti je v rámci revize¹² TAP TSI předložen k odsouhlasení orgánu RISC (Railway Interoperability and Safety Committee) příslušný legislativní návrh Agentury EU pro železnice (EUAR – European Union Agency for Railways). Po souhlasu RISC s tímto návrhem bude příslušné nařízení EU vyhlášeno v úředním věstníku EU. Poté nastane pod vedením ERA proces změnového řízení technických dokumentů (příloh nařízení) takovým způsobem, aby byly specifikace v souladu s textem změněného právního předpisu. Předpokládá se, že v rámci následného změnového cyklu budou rozdělena Nařízení TAP TSI na Nařízení o komunikaci manažera infrastruktury s dopravci a dopravců mezi sebou (společné provozní a řídicí procesy) a Nařízení TAP Retail (o prodeji jízdních dokladů a souvisejícími procesy). Budou se tedy muset změnit také na tyto činnosti navázané datové struktury a komunikační pravidla.

Pro jednotlivé povinné subjekty (resp. ty, které jsou v ČR odpovědné za změnové řízení a revize všech dotčených právních předpisů) vyplývá úkol iniciovat a dohodnout se na návrhu změn tak, aby byla zajištěna jednotnost v oblasti vyžadovaných informací a dat a konsistentní popis povinností všech povinných subjektů v této oblasti (jedná se v podstatě o to, aby každý dokument obsahoval shodné

¹⁰ Úř. věst. L 172, 17.05.2021, s. 1

¹¹ Úř. věst. L 123, 12.05.2011, s. 11

¹² Revizní cyklus 2022 v současné době (Q1 2024) není dokončen a je ve zpoždění asi 18 měsíců

požadavky). Rovněž je třeba upravit a sjednotit časový soulad a jednotnost v řízení procesu zavádění všech opatření do praxe, jinak hrozí riziko, že celý systém nebude správně fungovat.

Celostátní informační systém o jízdních řádech a související národní legislativa

Celostátní informační systém o jízdních řádech (CIS JŘ) v České republice je informační systém veřejné správy obsahující jízdní řády veřejné osobní dopravy, který byl vytvořen v letech 1998–1999 na objednávku ministerstva dopravy a spojů. Novelou zákona č. 150/2000 Sb. byl pojem s účinností od 1. července 2000 zaveden do § 2, § 17 a § 41 zákona o silniční dopravě č. 111/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a organizace systému byla na základě zákonného zmocnění upravena § 7 vyhlášky č. 388/2000 Sb. K provozování systému zákon zmocňuje ministerstvo dopravy (původně ministerstvo dopravy a spojů), které však podle zákona může tuto svou povinnost delegovat na jinou právnickou osobu. Zákon č. 111/1994 Sb. zajistil povinnost postupování schválených jízdních řádů veřejné silniční linkové dopravy do systému a stanovil, že systém je veden „pro potřeby veřejnosti“, přičemž rozsah a formu poskytování dat a služeb však nezmiňuje. Vyhláška č. 122/2014 Sb. poprvé stanovila výstupy ze systému, a to pouze zpřístupnění jízdních řádů v základním i datovém formátu, zatímco **navazující služby jako vyhledávač spojení a dodatečné zpracování jízdních řádů pro účely vyhledávače nezmiňuje.**

Původně systém povinně zahrnoval pouze veřejnou silniční linkovou dopravu mimo MHD, novelizace z roku 2010 do něj zahrnula i městskou autobusovou dopravu a železniční dopravu na celostátní dráze a regionálních drahách. Městské dráhy jsou součástí CIS JŘ prostřednictvím zákona č. 266/1994 Sb., o drahách. Lodní a leteckou dopravu a veřejnou dopravu nemotorovými vozidly do něj zákon nezahrnuje.

Organizaci CIS JŘ popisují „Metodický pokyn č. 4 k organizaci celostátního informačního systému o jízdních řádech“ účinný od října 2010 a „Metodický pokyn č.5 k organizaci celostátního informačního systému o jízdních řádech“ účinný od 1. září 2014.

Hlavní teze vedení CIS JŘ:

- Vedením CIS JŘ je Ministerstvem dopravy pověřena právnická osoba CHAPS spol. s r.o. (dále jen „provozovatel CIS“).
- CIS JŘ obsahuje dle ustanovení zákona o silniční dopravě schválené jízdní řády linek veřejné linkové dopravy včetně všech linek městské autobusové dopravy.
- CIS JŘ obsahuje dle ustanovení zákona o drahách jízdní řády veřejné drážní osobní dopravy na dráze celostátní a regionální i jízdní řády veřejné drážní osobní dopravy na dráze tramvajové, trolejbusové, speciální a lanové.
- Na základě prováděcích vyhlášek výše uvedených zákonů jsou do CIS JŘ jsou předávány a postupovány jízdní řády v elektronické podobě ve stanovených datových formátech umožňujících automatizované zpracování a v elektronické graficky přehledné podobě pro potřeby cestujících.

Pro elektronickou podobu jízdního řádu jsou stanoveny následující datové formáty.

- Jednotný datový formát 1.9 (dále též jen „JDF 1.9“), který stanovuje formát a strukturu dat elektronické podoby jízdního řádu veřejné linkové dopravy, mimo městskou autobusovou dopravu (dále jen regionální dopravy).
- Jednotný datový formát 1.10 (dále též jen „JDF 1.10“), který stanovuje formát a strukturu dat elektronické podoby jízdního řádu veřejné linkové dopravy, městské autobusové dopravy či veřejné drážní osobní dopravy na dráze tramvajové, trolejbusové, speciální a lanové.
- Od data účinnosti Metodického pokynu č.5 k organizaci celostátního informačního systému o jízdních řádech je zaveden datový formát 1.11 (JDF 1.11). Datové formáty JDF 1.9 a JDF 1.10 mohou být dále používány v rozsahu, v jakém nebudou v rozporu s Metodickým pokynem č. 5.
- Datová struktura ve formátu XML umožňující automatizované zpracování jízdního řádu na dráze celostátní a regionální.

Jízdní řády musí obsahovat (v souladu s §§ 3-5 vyhlášky, resp. §§ 56-58 dopravního úřadu drah):

- označení linky;
- údaje o dopravci;
- názvy zastávek;
- tarifní vzdálenosti;
- časy odjezdů spojů;
- číselné označení spojů
- časový rozsah provozu;
- platnost jízdního řádu;
- údaje o smluvních přepravních podmínkách;
- značení bezbariérových spojů;
- další údaje potřebné pro informování cestujících.

Termíny změn JŘ, mimořádné změny JŘ, výlukové JŘ.

- Změny jízdních řádů ve veřejné vnitrostátní linkové dopravě lze provádět pouze v termínech zveřejněných Ministerstvem dopravy v obchodním věstníku. Z důvodu veřejného zájmu, zásahu vyšší moci nebo uzavírky či objíždky může DÚ rozhodnout o změně jízdního řádu i v době jeho platnosti k jinému termínu.
- Dopravce, který zpracovává návrh jízdního řádu na dráze tramvajové, trolejbusové, speciální nebo lanové nebo jeho změn jej předloží ke schválení příslušnému drážnímu úřadu v termínu stanoveném tímto úřadem.
- Po ukončení platnosti výlukového jízdního řádu platí jízdní řád původní.
- Plánované změny JŘ, včetně plánovaných výluk, musí být postupovány do CIS JŘ před termínem začátku jejich platnosti.

Metodický pokyn č. 4 k organizaci celostátního informačního systému o jízdních řádech, součástí je popis datového formátu a datové struktury elektronické podoby jízdních řádů (jednotný datový formát – VERZE 1.9) a popis datového formátu a datové struktury elektronické podoby jízdních řádů (jednotný datový formát - VERZE 1.10). Ke stažení je zde:

[https://www.mdcrcz/getattachment/Dokumenty/Verejna-doprava/Jizdni-rady,-kalendare-pro-jizdni-rady,-metodi-\(1\)/Jizdni-rady-verejne-dopravy/metodicky-pokyn-cis-4.pdf.aspx](https://www.mdcrcz/getattachment/Dokumenty/Verejna-doprava/Jizdni-rady,-kalendare-pro-jizdni-rady,-metodi-(1)/Jizdni-rady-verejne-dopravy/metodicky-pokyn-cis-4.pdf.aspx)

Metodický pokyn č.5 k organizaci celostátního informačního systému o jízdních řádech, jehož součástí je popis datového formátu a datové struktury elektronické podoby jízdních řádů JDF 1.11. je pak ke stažení zde:

[https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Verejna-doprava/Jizdni-rady,-kalendare-pro-jizdni-rady,-metodi-\(1\)/Jizdni-rady-verejne-dopravy/metodicky-pokyn-cis-5.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Verejna-doprava/Jizdni-rady,-kalendare-pro-jizdni-rady,-metodi-(1)/Jizdni-rady-verejne-dopravy/metodicky-pokyn-cis-5.pdf.aspx)

CIS JŘ obsahuje doplňující informace k jízdním řádům dostupným v podobě strojově zpracovatelných dat. Jsou to seznamy:

- Zastávek veřejné linkové dopravy a drah tramvajových, trolejbusových, speciálních a lanových.
- Čísel linek veřejné linkové dopravy a čísel linek na dráhách tramvajových, trolejbusových, speciálních a lanových.
- Dopravců veřejné linkové dopravy a dopravců/provozovatelů drah tramvajových, trolejbusových, speciálních a lanových.
- Seznam železničních stanic a zastávek.
- Seznam železničních tratí.

Přístup k datům:

- Jednotlivé seznamy jsou ve formátu pro strojové zpracování uloženy v adresáři: <https://portal.cisjr.cz/pub/>
- Jízdní řády veřejné dopravy jsou v elektronické graficky přehledné podobě pro potřeby cestujících dostupné na adrese: <https://portal.cisjr.cz>
- Strojově zpracovatelná data o jízdních řádech jsou v rámci CIS JŘ zveřejněna v členění podle následujících kategorií:
 - veřejná linková doprava
formát JDF <https://portal.cisjr.cz/pub/JDF/JDF.zip>
formát NeTEx https://portal.cisjr.cz/pub/netex/NeTEx_VerejnaLinkovaDoprava.zip
 - dráhy tramvajové, trolejbusové, speciální a lanové
formát JDF <https://portal.cisjr.cz/pub/draha/mestske/JDF.zip>
formát NeTEx https://portal.cisjr.cz/pub/netex/NeTEx_DrahyMestske.zip
 - dráhy celostátní a regionální
formát XML <https://portal.cisjr.cz/pub/draha/celostatni/>
formát NeTEx <https://portal.cisjr.cz/pub/netex/>
 - seznamy obsažené v CIS JŘ
<https://portal.cisjr.cz/pub/seznamy/>

Popis datové struktury zveřejněných strojově dat:

- Popis datové struktury JDF jízdních řádů veřejné linkové dopravy a dopravy na dráze tramvajové, trolejbusové, speciální a lanové je uveden v Metodických pokynech č. 4 a 5 k organizaci Celostátního informačního systému o jízdních řádech.
- Popis datové struktury jízdních řádů na dráze celostátní a regionální je uveden v adresáři pro jízdní řády železnic: <https://portal.cisjr.cz/pub/draha/celostatni/szdc/>

- Výstupy z CIS JŘ ve formátu NeTeX splňují normu ČSN P CEN/TS 16614-4, popis výstupů: https://portal.cisjr.cz/pub/netex/CISJR_NeTeX.pdf
- Informace o obsahu seznamů CIS JŘ. Jednotlivé seznamy jsou zveřejněny ve formátu CSV. S ohledem na charakter seznamů je jejich struktura tvořena jedinou položkou na řádku, která odpovídá jednomu zápisu v seznamu, např. jméno dopravce nebo číslo linky: [popis-seznamy-cis.pdf](#)

Aktualizace:

- Aktualizace seznamů zastávek, čísel linek a dopravců probíhá 3x týdně s aktualizací příslušných sad jízdních řádů.
- Aktualizace seznamu železničních stanic a zastávek a železničních tratí probíhá se změnou jízdního řádu (zpravidla několikrát do roka).

Při porovnání obsahu dat, kterými systém CIS JŘ disponuje, s daty, jejichž zpřístupňování prostřednictvím vnitrostátního přístupového místa požaduje nařízení EU 2017/1926 lze celkově říci, že systém CIS JŘ mimo jiné neobsahuje žádná statická data úrovně 2 a 3 a rovněž neobsahuje žádná dynamická data. Lze tedy konstatovat, že současný CIS JŘ může být pro vnitrostátní přístupového místa zdrojem velmi malé části dat, jejichž sběr a zpřístupňování prostřednictvím vnitrostátního přístupového místa nařízení EU 2017/1926 vyžaduje.

V současné době existují některé legislativní překryvy právních předpisů EU a ČR. Poskytování informací a dat ("availability and accessibility – dostupnost a přístupnost") z prostředí železnice definují evropské právní předpisy. Např. poskytování dynamických informací je definováno velmi neurčitým způsobem v článku 9 a 10 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/782¹³ o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, zatímco v TSI je v rámci jejich revize navržen odlišný způsob dostupnosti informací a dat (obsah je ale shodný). V současné době nejsou přesně stanoveny a ujednoceny formáty pro datovou výměnu (komunikaci), protože česká i evropská legislativa byla zaměřena (a je stále platná) na použití v silniční dopravě. Železniční doprava, resp. datový formát používaný na železnici, je nyní doplněn v příloze Nařízení o TAP TSI 454/2011¹⁴. Možností, jak tuto rozdílnou situaci řešit, je konverze v datových formátech.

Dále není v právních předpisech vyřešen popis infrastruktury a odpovědnosti za jeho popis jednotícím způsobem pro jednotlivé povinné subjekty.

V současnosti je v rámci revize¹⁵ TAP TSI předložen k odsouhlasení orgánu RISC (Railway Interoperability and Safety Committee) příslušný legislativní návrh Agentury EU pro železnice (EUAR – European Union Agency for Railways). Po souhlasu RISC s tímto návrhem bude příslušné nařízení EU vyhlášeno v úředním věstníku EU. Poté nastane pod vedením ERA proces změnového řízení technických dokumentů (příloh nařízení) takovým způsobem, aby byly specifikace v souladu s textem změněného právního předpisu. Předpokládá se, že v rámci následného změnového cyklu budou rozdělena Nařízení TAP TSI na Nařízení o komunikaci manažera infrastruktury s dopravci a dopravců mezi sebou (společné provozní a řídicí procesy) a Nařízení TAP Retail (o prodeji jízdních dokladů

¹³ Úř. věst. L 172, 17.05.2021, s. 1

¹⁴ Úř. věst. L 123, 12.05.2011, s. 11

¹⁵ Revizní cyklus 2022 v současné době (Q1 2024) není dokončen a je ve zpoždění asi 18 měsíců

a souvisejícími procesy). Budou se tedy muset změnit také na tyto činnosti navázané datové struktury a komunikační pravidla.

Pro jednotlivé povinné subjekty (resp. ty, které jsou v ČR odpovědné za změnová řízení a revize všech dotčených právních předpisů) vyplývá úkol iniciovat a dohodnout se na návrhu změn tak, aby byla zajištěna jednotnost v oblasti vyžadovaných informací a dat a konsistentní popis povinností všech povinných subjektů v této oblasti (jedná se v podstatě o to, aby každý dokument obsahoval shodné požadavky). Rovněž je třeba upravit a sjednotit časový soulad a jednotnost v řízení procesu zavádění všech opatření do praxe, jinak hrozí riziko, že celý systém nebude správně fungovat.