

Příloha 5

Studie proveditelnosti NAP v2.0

Doporučení legislativního vymezení NAP a NB v ČR

Příloha obsahuje právní posouzení a doporučení legislativního zakotvení vnitrostátního přístupového místa (NAP) a vnitrostátního subjektu (NB) v právním řádu České republiky.

Autory přílohy jsou: JUDr. Martin Flaškár, Mgr. Ing. Ondřej Špičák, Ondřej Králík.

Historie revizí dokumentu:

Verze	Datum	Popis revize, změny	Autor revize, změny
0.1	10. 6. 2024	výchozí návrh obsahu dokumentu	Flaškár, Špičák, Králík
0.2	13. 6. 2024	revize řešitelského týmu	Srp, Langr, Rek, Prokeš, Kalášek
0.3	24. 6. 2024	vypořádání připomínek	Flaškár, Špičák, Králík
1.0	25. 6. 2024	finalizace pro potřeby předání etapy 1	Langr

Doporučení legislativního vymezení NAP a NB v ČR

Evropská unie stále více akcentuje a prohlubuje své nároky na konsolidaci, jednotnost a dostupnost dopravních dat a informací. V současné podobě tak dochází k rozšíření legislativních požadavků na tzv. NAP (*National Access Points* – vnitrostátní přístupová místa), které mají přispět právě k lepší dostupnosti a využitelnosti dopravně-relevantních informací napříč Evropskou unií.

Právní regulace NAP je v současné době obsažena v nové směrnici ITS č. 2023/2661¹, která mění a doplňuje původní směrnici 2010/40/EU² (dále jen „**Směrnice ITS**“). Dle čl. 4 bodu 22 nové Směrnice ITS se tak vnitrostátním přístupovým místem (NAP) rozumí *„digitální rozhraní zřízené členským státem, které představuje jednotné přístupové místo k datům, vymezené ve specifikacích uvedených v článku 6.“* Jedná se tedy o jednotné přístupové místo, které v rámci každého členského státu EU zpřístupňuje dopravně-relevantní data v unifikovaném rozsahu a struktuře. Konkrétní otázky a aspekty NAP pak upravuje sada prováděcích nařízení Evropské komise.³

Kromě sběru a zpřístupňování dopravních dat samotných je dle uvedené evropské legislativy třeba rovněž zajistit a kontrolovat jejich správnost a bezvadnost. Za tím účelem mají členské státy určit vnitrostátní subjekt (National Body – NB), který má ve vztahu k datům evidovaným v NAP působit jako validační a kontrolní autorita. Obecně tak dle čl. 6. odst. 6 novelizované Směrnice ITS členské státy mají (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.“* Další požadavky pak obsahují prováděcí nařízení, např. dle čl. 9 nařízení č. 886/2013 *„členské státy určí nezávislý a nezávislý vnitrostátní subjekt příslušný k posuzování toho, zda veřejní a soukromí provozovatelé komunikací, poskytovatelé služeb a provozovatelé vysílání věnovaného informacím o dopravním provozu splňují požadavky stanovené v článcích 3 až 8. Dva nebo více členských států mohou určit společný subjekt příslušný k posuzování souladu s těmito požadavky na jejich územích. Členské státy oznámí uvedené vnitrostátní subjekty Komisi.“*

Z novelizované Směrnice ITS tedy plynou členským státům povinnosti zřídit, případně rozšířit svá vnitrostátní přístupová místa (NAP), jakož i národní kontrolní autority (NB). Cílem tohoto dokumentu, který tvoří samostatnou přílohu Studie proveditelnosti NAP v2.0, je představit různé varianty přístupu k legislativnímu zakotvení systému NAP a autority NB do právního řádu České republiky.

¹ 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

² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy.

³ Nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 885/2013 o inteligentních dopravních systémech, pokud jde o poskytování informačních služeb týkajících se bezpečných a chráněných parkovacích míst pro nákladní a užitková vozidla;

Nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 886/2013 o poskytování minimálních univerzálních informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu uživatelům, pokud možno bezplatně;

Nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 2015/962 o poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé EU (od 1. 1. 2025 bude nahrazena Nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/670 ze dne 2. února 2022, 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);

Nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 2017/1926 kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o poskytování multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii, které bylo změněno a doplněno nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2024/490 ze dne 29. listopadu 2023, kterým se mění nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o poskytování multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii;

Nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2023/1804 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice 2014/94/EU.

A. Požadavky evropské legislativy a stávající stav

Jak již bylo uvedeno výše, **neexistuje pouze jeden právní předpis, který by obsahoval výčet všech povinností a dat, která mají být zpřístupněna prostřednictvím NAP**. Pro stanovení úplného výčtu povinností týkajících se NAP a dat v něm evidovaných (katalogu dat v systému NAP) je proto třeba provést výpis požadavků dle všech relevantních evropských právních předpisů, následně odstranit případné duplicity (pokud vyplývají např. z některých sektorových předpisů) a doplnit případné požadavky vyplývající z vnitrostátních (českých) právních norem.

NAP přitom v rámci jedné členské země nemusí být ustanoven pouze jako jedna organizační (právní/provozní) jednotka, databáze či informační systém. **Může tak existovat i více NAP, každý z nich specializovaný k plnění konkrétního zákonného předpisu či případně ke sběru dat pro konkrétní sektor (osobní doprava, hromadná doprava, železniční přeprava apod.), to však za podmínky úplného pokrytí požadavků dle všech relevantních předpisů EU**. NAP může rovněž pouze konsolidovat a sjednocovat již existující regionální/místní přístupová místa nižšího řádu. Jeden NAP také může být zřízen jako společný pro více členských zemí EU.⁴

Povinnost zpřístupnit, resp. poskytovat data prostřednictvím NAP se přitom netýká pouze státu, resp. veřejného sektoru – tuto povinnost mají i soukromé subjekty, pokud disponují takovými dopravními daty a informacemi, že se na ně vztahuje sektorová regulace dle výše uvedených předpisů.⁵

Jak plyne z nového znění čl. 6 odst. 6 nové Směrnice ITS, **členské státy mohou určit jeden nebo více subjektů (National body) příslušných k posuzování souladu poskytovaných dat s deklarovanými/specifikovanými požadavky obsaženými v rámci jednotlivých prováděcích nařízení**. Je však primárně povinností členských států provádět posuzování souladu dle jednotlivých prováděcích nařízení ke Směrnici ITS.

Posouzení souladu má za cíl ověřit, zda data, která zpřístupňují jejich držitelé a/nebo informace obsažené v NAP (data o silnicích, dopravní informace, informace o cestování a o mimořádných událostech, real-time data, data o jízdních řádech a další data předvídaná evropskými právními předpisy) **jsou v souladu s deklarací držitelů dat/informací o jejich kvalitě a taktéž v souladu s požadavky definovanými právními předpisy**.

V ČR nyní na národní úrovni není určen subjekt, který by odpovídal za posuzování souladu a určování míry kvality poskytovaných dat. Stejně tak v ČR nyní **neexistuje NAP splňující požadavky dle novelizované Směrnice ITS a prováděcích nařízení**. Některá data a informace, především ta ve vazbě na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích požadovaná v nařízeních EU, již dnes shromažďuje a zpřístupňuje ŘSD ČR v rámci JSDI/NDIC. Při NDIC je také zřízen „Národní registr dopravních informací“, který obsahuje zejména přehled poskytovatelů dopravních informací, zdrojů těchto dopravních informací vč. technického popisu formátů a protokolu výměny, a v neposlední řadě i popis, s kým a jak odběr informací sjednat. NDIC a uvedený registr tedy obsahují některé, ne však veškeré funkce a informace NAP.

V ČR je rovněž třeba dorešit vytvoření a provozování NAP v souladu s nařízením č. 2017/1926 (ve znění nařízení č. 2024/490⁶), které úzce souvisí s cestováním za využití různých módů dopravy. CIS JŘ provozovaný v ČR (z pověření Ministerstva dopravy ČR jej provozuje společnost CHAPS spol. s r.o.) obsahuje některá data vyžadovaná tímto nařízením, jedná se však pouze o malou část z celkového

⁴ Viz např. čl. 9 odst. 1 nařízení č. 886/2013.

⁵ Viz např. čl. 6-9 nařízení č. 886/2013.

⁶ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2024/490 ze dne 29. listopadu 2023, kterým se mění nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o poskytování multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii.

rozsahu požadovaného příslušným nařízením. Ani CIS JŘ tedy není možné po technické, organizační nebo právní stránce považovat za NAP ve smyslu příslušných evropských předpisů.⁷

Jelikož došlo zejm. k novelizaci Směrnice ITS i nařízení č. 2017/1926, doznal evropský právní rámec týkající se NAP v poslední době hned několika výrazných aktualizací a změn, které je nutné promítnout do českého právního prostředí.

B. Legislativní zakotvení NAP

Jak již bylo popsáno v předchozí kapitole, existuje více možností, jak zajistit implementaci požadavků na NAP plynoucích z evropských předpisů do právního řádu České republiky. Jednou z variant je implementace prostřednictvím přijetí samostatného zákona týkajícího se ITS. Druhou možností je implementace do již stávajících právních předpisů. Případně lze uvažovat o třetí variantě v podobě „hybridního“ modelu zahrnujícího kombinaci vložení povinností zahrnujících naplnění požadavků NAP do základací listiny ŘSD a úpravy zbytkové části požadavků pomocí zákona.

B.1 Zakotvení NAP samostatným zákonem

Obecně se jako ideální legislativně-koncepční řešení jeví implementovat požadavky na NAP plynoucí z evropských předpisů prostřednictvím přijetí samostatného zákona o ITS, což je způsob, který byl využit např. v Německu⁸ či Rakousku⁹. Tento přístup skýtá výhodu především v ucelenosti a komplexnosti právní úpravy, neboť všechny podmínky týkající se ITS a především NAP plynoucí z jednotlivých evropských předpisů jsou zakotveny jednotně a přehledně na jediném místě, a to i přesto, že nový zákon o ITS se svým zaměřením výrazně neodlišuje od zaměření jiných právních předpisů týkajících se podmínek provozu a organizace dopravy. Z jednotlivých předpisů bude taktéž ovšem nutné vyjmout a přesunout již dříve transponovaná ustanovení evropské legislativy týkající se ITS, což se týká zejména zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Jak ostatně plyne i ze zahraniční praxe např. v Rakousku¹⁰ či Slovinsku¹¹, není nutné aby, byl zákon o ITS příliš komplexní, naopak by se spíše měl vyznačovat svou obecností, přičemž bližší specifika by byla upravena prostřednictvím prováděcích právních předpisů k tomuto zákonu.

Gestorem a předkladatelem návrhu zákona o ITS by mělo být Ministerstvo dopravy České republiky, jelikož do jeho působnosti daná oblast zjevně spadá.

B.2 Zakotvení NAP do existujících právních předpisů

⁷ CIS JŘ nebyl za účelem plnění úlohy NAP zřízen a ani se taková změna neuvažuje. MD ČR předpokládá nahradit CIS JŘ novým systémem ISVD, který bude pokrývat veškeré požadavky nařízení 1926 a další právních předpisů EU a ČR ve vztahu k veřejné dopravě.

⁸ Gesetz über Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern 1, dostupné z: <https://www.gesetze-im-internet.de/ivsg/>

⁹ Bundesgesetz über die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVS-Gesetz – IVS-G), dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20008275>

¹⁰ Tamtéž (viz poznámka pod čarou č. 8).

¹¹ Zakon o cestah (ZCes-2), dostupné z: <https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAKO8298>

Alternativně lze jednotlivé požadavky kladené evropskou legislativou na NAP zakotvit do jednotlivých vnitrostátních zákonů upravujících jednotlivé oblasti dopravy (zejm. zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 194/2010, o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů atd.). **V tomto případě by se tak dělo prostřednictvím ucelené novely dotčených právních předpisů**, přičemž nároky na celkovou legislativní provázanost by samozřejmě byly vyšší než v případě samostatného zákona.

Zpracovatelem a navrhovatelem této komplexní novely by dle své působnosti mělo být opět Ministerstvo dopravy ČR.

B.3 Hybridní model

Jako třetí možnost implementace evropských předpisů týkajících se požadavků NAP si lze představit do jisté míry **hybridní model, ve kterém bude část požadavků NAP implementována do právního řádu ČR prostřednictvím zákona a část povinností bude svěřena ŘSD v jeho zakládací listině.**¹²

Dle čl. I. bod 2. písm. e) zakládací listiny ŘSD má ŘSD plnit mj. *„úkoly při zajišťování sběru, zpracování a poskytování dat z dálniční a silniční sítě a součinnosti při bezpečnosti silničního provozu, zejména provozuje Jednotný systém dopravních informací pro ČR dle Usnesení vlády č. 590 ze dne 18. 5. 2005, včetně následného zajištění provozu a rozvoje Národního přístupového bodu (NAP) včetně harmonizace dle platných předpisů EU a ČR.“*

Přestože se může zdát, že již nyní je ŘSD pověřeno k plnění úkolů týkajících se provozu a rozvoje NAP, nejedná se o pokrytí všech požadavků kladených na NAP dle příslušných evropských předpisů. Součástí NAP jsou nyní totiž i jiné druhy dopravy (např. železniční, námořní či letecká)¹³, na což se pověření v zakládací listině ŘSD již zjevně nevztahuje. Zároveň by bylo nelogické a nesystematické pověřit ŘSD vedením NAP i pro jiné druhy dopravy nad rámec dopravy silniční.

Lze si tak představit, že ŘSD bude v rámci zakládací listiny pověřeno k vedení NAP pouze ve vztahu k silniční dopravě, přičemž pověření k vedení NAP pro ostatní dopravní mody by bylo vyřešeno např. zřízením jiných subjektů a jejich pověřením k vedení NAP ve vymezeném rozsahu ve zřizovacích dokumentech, případně pověření ve zřizovacích dokumentech již existujících subjektů operujících v rámci těchto ostatních dopravních modů.

Tato varianta by nicméně patrně i tak vyžadovala přijetí samostatné právní úpravy, která by transponovala zbývající otázky týkající se NAP (resp. i NB – viz níže), zejm. co se týká povinností soukromých subjektů apod.

¹² Rozhodnutí ministra dopravy ze dne 29. 11. 2023, č.j. MD-42659/2023-410/1

¹³ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2024/490 ze dne 29. listopadu 2023, kterým se mění nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o poskytování multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii.

Toto řešení se tedy jeví jako legislativně nekoncepční a relativně složité. Je třeba upozornit i na určitou roztržitost zajištění plnění povinností týkajících se NAP plynoucí z této varianty, což obecně nelze považovat za vhodnou variantu.

V ČR má významnou pozici NDIC jako agregátor dat o silniční dopravě, dopravě v klidu a dobíjecích stanicích. Údaje o veřejné hromadné dopravě jsou však centralizovány jiným systémem, a to CIS JŘ. **Vzhledem k existenci silných tuzemských agregačních celků a taktéž převážnému použití zakotvení pouze jednoho NAP v zahraničí se tedy jako nejvhodnější varianta v rámci České republiky jeví zakotvení pouze jednoho souhrnného NAP pro všechna prováděcí nařízení.**

C. Stanovení konkrétního provozovatele NAP

C.1 Obecné legislativní vymezení

Pokud by byly evropské prováděcí předpisy implementovány do právního řádu ČR prostřednictvím přijetí samostatného zákona o ITS, byla by potřeba stanovení provozovatele NAP řešena právě tímto zákonem.

Vzhledem ke zkušenostem z provozování NDIC, který již nyní naplňuje určité parametry NAP, lze považovat za vhodné, aby se provozovatelem NAP stalo ŘSD, jelikož disponuje personálně i technicky odborným aparátem, který by po případném zkapacitnění mohl sloužit k efektivnímu plnění funkce provozovatele NAP.

Za vhodné lze považovat přímé pověření ŘSD provozováním NAP přímo prostřednictvím zákona, a to např. následující textací: „Ředitelství silnic a dálnic, státní podnik provozuje vnitrostátní přístupové místo ve smyslu příslušných evropských předpisů.“ Jelikož by se zákon měl vyznačovat především svou obecností, je vhodné bližší podmínky provozování NAP stanovit prováděcím právním předpisem, a tedy zanesením dále uvedeného ustanovení do zákona o ITS: **„Podmínky provozování a organizace vnitrostátního přístupového místa blíže stanoví vyhláška Ministerstva dopravy.“**

Alternativně lze uvažovat rovněž o případném zpřesnění či doplnění pověření ŘSD k plnění funkce NAP v rámci jeho zřizovací listiny (viz výše).

C.2 Konkrétní zajištění provozu NAP

Konkrétně lze uvažovat o svěření faktického provozu NAP pod úsek telematiky ŘSD. Toto je však zcela jistě věc interního nastavení ŘSD a v tomto případě se jedná o pouhé doporučení.

Správa IT systémů NAP může být realizována interními kapacitami provozovatele NAP, jinou organizací (např. na základě vertikální spolupráce dle § 11 ZZVZ) nebo na základě veřejné zakázky zadána externí organizaci. Zde záleží na interním nastavení ŘSD, zda bude mít dostatek prostředků a kapacit pro vlastní výkon této činnosti, či zda přistoupí k jejímu outsourcingu.

Jelikož NAP svým obsahem může naplňovat definici informačního systému veřejné správy¹⁴, měl by splňovat mj. regulaci vyplývající ze zákona č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, ať už bude jeho implementace provedena jakoukoliv cestou.

D. Legislativní zakotvení NB a forma technicko-organizačního zajištění funkce NB

D.1 Určení subjektu vykonávajícího funkci NB

Na subjekt National body (NB) a jeho povinnosti jsou kladeny zejm. dva základní požadavky, a to (i) nezávislost a (ii) nestrannost. Tyto požadavky jsou stanoveny přímo evropskými prováděcími nařízeními a národní úprava National body s nimi musí být v souladu.¹⁵ Jelikož je National body subjektem, který má za úkol posuzovat soulad dat poskytovaných do NAP, je třeba, aby jeho výkonem byla pověřena instituce, která bude mít dostatečný jak personální, tak znalostní a technický aparát k výkonu této činnosti.

Je primárně povinností členských států provádět posuzování souladu dle jednotlivých prováděcích nařízení ke Směrnici ITS. Jak plyne ze znění čl. 6 odst. 6 nové Směrnice ITS, členské státy mohou určit jeden nebo více subjektů příslušných k posuzování souladu s deklarovanými/specifikovanými požadavky, a tedy k výkonu funkce National body.

Jelikož při posuzování souladu jde o výkon státní správy, lze za vhodné řešení považovat svěření výkonu funkce National body Ministerstvu dopravy, resp. některé z jeho sekcí. Takové pověření lze učinit prostřednictvím shora zmiňovaného zákona o ITS.

Pověřením Ministerstva dopravy bude zajištěno, že výkon funkce National body bude realizovat subjekt, který splňuje podmínku nezávislosti, jelikož Ministerstvo dopravy, jakožto ústřední orgán státní správy¹⁶ je správním úřadem, který stojí na vrcholu správní hierarchie a jemuž není nadřízen žádný jiný úřad. Jelikož je Ministerstvo dopravy subjektem odlišným od poskytovatelů dat do systému NAP, je rovněž naplněna podmínka nestrannosti, neboť Ministerstvo dopravy nemá při výkonu funkce National body na výsledku posouzení souladu poskytnutých dat jakýkoliv právní zájem. Konečně lze uzavřít, že Ministerstvo dopravy disponuje dostatečnou odborností, aby bylo schopno funkce National body vykonávat.

Pověření Ministerstva dopravy výkonem funkce NB lze zajistit např. prostřednictvím následujícího ustanovení nového samostatného zákona o ITS: „Ministerstvo dopravy posuzuje soulad dat

¹⁴ Dle § 2 odst. 1 písm. b) zákona č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, platí že informačním systémem veřejné správy se rozumí „funkční celek nebo jeho část zabezpečující cílevědomou a systematickou informační činnost pro účely výkonu veřejné správy nebo plnění jiných funkcí státu anebo dalších veřejnoprávních korporací. Každý informační systém veřejné správy zahrnuje data, která jsou uspořádána tak, aby bylo možné jejich zpracování a zpřístupnění, provozní údaje a dále technické a programové prostředky, případně jiné nástroje umožňující výkon informačních činností“.

¹⁵ Např. dle čl. 9 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, či čl. 9 Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 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.

¹⁶ Dle § 1 zákona ČNR č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České socialistické republiky

poskytovaných do NAP s požadavky dle příslušných předpisů Evropské unie." Odkaz na konkrétní evropské předpisy obsahující požadavky na NB by pak obdobně jako u ostatních implementačních zákonů obsahovala poznámka pod čarou.

Bližší podmínky samotného posuzování souladu by pak měl stanovit prováděcí právní předpis na základě následujícího legislativního zmocnění: „Podmínky posouzení souladu dle předchozího odstavce stanoví nařízení vlády.“

Lze si rovněž představit, že výkon funkce National body bude v ČR zajištěn na základě vertikální spolupráce § 11 dle ZZVZ prostřednictvím nezávislé veřejné instituce. Takové vykonávají funkci NB např. v Norsku¹⁷, Německu¹⁸ či Nizozemí¹⁹.

Dále lze uvažovat i o zajištění výkonu funkce National body prostřednictvím soukromého subjektu, přičemž by však samotné vydání autoritativního rozhodnutí o posouzení souladu zůstalo v gesci Ministerstva dopravy jakožto ústředního orgánu státní správy (případně jiného veřejnoprávního subjektu). Zapojení jiného než státního subjektu existuje např. v Belgii²⁰, kde tyto funkce vykonává soukromá společnost. **Zapojení soukromého subjektu by však vyžadovalo postup souladný s legislativou v oblasti zadávání veřejných zakázek (patrně na základě transparentní soutěže pomocí zadávacího řízení).**

D.2 Zakotvení NB do již platných právních předpisů

I v tomto případě platí, že pokud by k výše uvedené komplexní transpozici novelizované Směrnice ITS prostřednictvím zvláštního zákona nedošlo, **bylo by zapotřebí požadavky kladené na výkon funkce NB zakotvit do jednotlivých vnitrostátních právních předpisů.**

V tomto případě by se tak dělo návrhem stejné komplexní novely dotčených právních předpisů, jak bylo popsáno výše v kapitole B.2 výše.

¹⁷ Entur AS dle informací z <https://enturas.atlassian.net/wiki/spaces/PUBLIC/overview>

¹⁸ Der Nationalen Stelle dle § 6 Gesetz über Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern 1, dostupné z: <https://www.gesetze-im-internet.de/ivsg/>

¹⁹ RDW die Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 26 maart 2015, nr. IENM/BSK-2014/160572, houdende uitvoering van richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen (PbEU 2010, L 207) en die richtlijn aanvullende gedelegeerde verordeningen (ITS-Regeling), dostupné z: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2015-8820.html>

²⁰ Společnost Anyways vybraná v zadávacím řízení dle čl. 2 § 6 Samenwerkingsovereenkomst tussen de Belgische Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest, het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, en het Nationaal Geografisch Instituut met betrekking tot het nationaal toegangspunt (NAP) transportdata.be, dostupné z: https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi/article_body.pl?language=nl&caller=summary&pub_date=22-02-24&numac=2021043116

E. Zajištění NAP a NB stejným subjektem

Zcela samostatnou otázkou je situace, zda by jediný subjekt měl (mohl) vykonávat zároveň roli NAP i NB.

Na subjekt National body jsou kladeny zejm. požadavky na nezávislost a nestrannost. Tyto požadavky plynou přímo z evropských prováděcích nařízení a národní úprava National body s nimi musí být v souladu.

Pokud by tedy měl být k provozu NAP a k výkonu funkce National body pověřen jediný subjekt, je nezbytné, aby došlo k zajištění jeho vnitřní diferenciaci právě z důvodu zajištění nezávislosti a nestrannosti obou shora uvedených funkcí. Tento způsob nelze označit *a priori* za nežádoucí, neboť se s ním lze setkat např. v Rakousku²¹ či Slovinsku²².

Prakticky však lze v tomto ohledu doporučit zejm. rozdělení provozu NAP a výkonu funkce NB mezi různé vnitřní organizace, aby byla maximálně posílena nezávislost a nestrannost výkonu obou funkcí ve smyslu požadavků příslušné evropské legislativy.

V případě varianty, kdy by provozováním NAP bylo v ČR pověřeno ŘSD, které je zároveň jakožto provozovatel NDIC držitelem prostřednictvím NAP zpřístupňovaných dat, je vyloučeno, aby funkci NB vykonávalo taktéž ŘSD. To by vedlo k absurdní situaci, kdy by držitel dat, který tato data poskytuje do NAP, kontroloval „sám sebe“. Za této situace by požadavky na nezávislost a nestrannosti NB nemohly být naplněny.

²¹ AustriaTech dle oddílu 3 § 11 Bundesgesetz über die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVS-Gesetz – IVS-G), dostupné z:

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20008275>

²² NCUP dle čl. 119 odst. 2 zakona o cestah (ZCES-2), dostupné z: <https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAKO8298>

Shrnutí – doporučení k legislativnímu zakotvení NAP a NB v ČR

V rámci právního řádu České republiky lze za nejvhodnější variantu považovat zakotvení NAP a NB prostřednictvím nového samostatného zákona o ITS, který připraví a jako gestor prostřednictvím Vlády ČR do legislativního procesu navrhne Ministerstvo dopravy, jelikož tato problematika přirozeně spadá do jeho věcné působnosti.

V rámci návrhu zákona o ITS lze doporučit za provozovatele NAP stanovit ŘSD, jelikož právě ŘSD má s provozováním systémů a databází podobného typu zkušenosti a rovněž disponuje potřebnou personální kapacitou.

Aby byly dodrženy podmínky kladené evropskými předpisy na nezávislost a nestrannost National body posuzujícího soulad dat vnášených do NAP, lze doporučit pověřit jeho výkonem v návrhu zákona o ITS Ministerstvo dopravy jakožto autoritu, která bude posuzovat a vydávat potvrzení o souladu dat poskytnutých do NAP.

Jelikož právní předpisy Evropské unie standardně obsahují pouze obecná pravidla, je nutné provést jejich důslednou transpozici do vnitrostátních právních řádů členských států. Stejně tak platí, že národní úprava nesmí být příliš kazuistická. **Lze tedy považovat za žádoucí, aby společně s implementací požadavků evropské legislativy do právního řádu ČR bylo vytvořeno také metodické stanovisko obsahující názorná interpretační vodítka ve vztahu k povinnostem všech dotčených subjektů.**

Alternativně k transpozici evropské úpravy prostřednictvím přijetí samostatného zákona o ITS lze uvažovat o implementaci dotčených evropských předpisů dílčími novelizacemi stávajících zákonů upravujících oblast dopravy. Tato varianta by však vedla k určitému roztržštění úpravy mezi tyto jednotlivé právní normy, jejichž adresát by místo jednoho obecného, avšak uceleného předpisu týkajícího se ITS byl nucen seznámit se s různými sektorovými předpisy. To platí i pro „hybridní“ variantu, kdy část provedení povinností dle evropských předpisů by byla uskutečněna nelegislativní cestou prostřednictvím pověření zvolených subjektů k výkonu určitých povinností ve vztahu k NAP; i v tomto případě by však bylo nutné dílčí otázky upravit legislativně.

Z tohoto pohledu se pro efektivnější fungování NAP z hlediska přísunu požadovaných dat od povinných subjektů jako vhodné jeví zakotvení povinností dle evropských předpisů do jednoho uceleného zákona o ITS.