



EUROPSKA UNIJA

EUROPSKI PARLAMENT

VIJEĆE

Bruxelles, 11. listopada 2023.
(OR. en)

2021/0419 (COD)

PE-CONS 35/23

TRANS 266
TELECOM 209
IND 327
DATAPROTECT 181
DIGIT 121
CODEC 1156

ZAKONODAVNI AKTI I DRUGI INSTRUMENTI

Predmet: DIREKTIVA EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Direktive 2010/40/EU o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza

DIREKTIVA (EU) 2023/...
EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od ...

o izmjeni Direktive 2010/40/EU
o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava
u cestovnom prometu
i za veze s ostalim vrstama prijevoza

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom²,

¹ SL C 290, 29.7.2022., str. 126.

² Stajalište Europskog parlamenta od 3. listopada 2023. (još nije objavljeno u Službenom listu) i odluka Vijeća od ... (još nije objavljena u Službenom listu).

budući da:

- (1) Komisija u komunikaciji od 9. prosinca 2020. naslovljenoj „Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti” („strategija za održivu i pametnu mobilnost”) utvrđuje uvođenje inteligentnih prometnih sustava („ITS”) kao ključnu mjeru za postizanje povezane i automatizirane multimodalne mobilnosti i stoga za doprinos transformaciji europskog prometnog sustava kako bi se ostvario cilj učinkovite, sigurne, održive, pametne i otporne mobilnosti. Time se dopunjuju mjere najavljene u okviru vodeće strategije o ekologizaciji prijevoza tereta kako bi se potaknula multimodalna logistika. U strategiji za održivu i pametnu mobilnost ujedno je za 2022. najavljena revizija Delegirane uredbe Komisije (EU) 2017/1926¹ kako bi se uključila obvezna dostupnost dinamičnih skupova podataka, kao i procjena potrebe za regulatornim djelovanjem u području prava i obveza pružatelja multimodalnih digitalnih usluga zajedno s inicijativom u domeni izdavanja karata, uključujući izdavanje željezničkih karata. Ovom bi se Direktivom trebalo osigurati da se aplikacijama ITS-a u području cestovnog prometa omogući besprijekorna integracija s drugim načinima prijevoza, kao što su željeznički prijevoz ili aktivna mobilnost, i na taj način olakša prelazak na te načine prijevoza kad god je to moguće, kako bi se poboljšala učinkovitost i pristupačnost.

¹ Delegirana uredba Komisije (EU) 2017/1926 od 31. svibnja 2017. o dopuni Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu pružanja informacija o multimodalnim putovanjima na razini EU-a (SL L 272, 21.10.2017., str. 1.).

- (2) U Strategiji za održivu i pametnu mobilnost potvrđuje se cilj da se do 2050. broj smrtnih slučajeva u svim vrstama prijevoza u Uniji dovede blizu nule. Nekoliko mjera u području primjene Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća¹ doprinosi sigurnosti sudionika u cestovnom prometu, kao što su sustav eCall, usluge prometnih informacija u vezi s cestovnom sigurnosti te usluge informacija u vezi sa sigurnim i zaštićenim parkirališnim mjestima za kamione i gospodarska vozila, kako su certificirana u skladu s s Delegiranom uredbom Komisije (EU) 2022/1012².
- (3) U komunikaciji Komisije od 11. prosinca 2019. naslovljenoj „Europski zeleni plan” naglašava se sve veća uloga automatizirane i povezane multimodalne mobilnosti, zajedno s pametnim sustavima upravljanja prometom koje omogućuje digitalizacija, i cilj podupiranja novih usluga održivog prometa i mobilnosti kojima se može poboljšati mobilnost, smanjiti zagušenje i onečišćenje, posebno u gradskim područjima, te potaknuti prelazak na čišće vrste prijevoza promicanjem promjene načina prijevoza i boljeg upravljanja prometom. Kako bi se podržao taj razvoj, moglo bi biti opravdano razmotriti odgovarajuće kriterije tehničke provjere u okviru Uredbe (EU) 2020/852 Europskog parlamenta i Vijeća³ (poznata i kao uredba o taksonomiji) za potporu ulaganjima u ITS.

¹ Direktiva 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza (SL L 207, 6.8.2010., str. 1.).

² Delegirana uredba Komisije (EU) 2022/1012 od 7. travnja 2022. o dopuni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu utvrđivanja standarda kojima se razrađuju razina usluge i zaštite sigurnih i zaštićenih parkirališta te postupci za njihovo certificiranje (SL L 170, 28.6.2022., str. 27.).

³ Uredba (EU) 2020/852 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. lipnja 2020. o uspostavi okvira za olakšavanje održivih ulaganja i izmjeni Uredbe (EU) 2019/2088 (SL L 198, 22.6.2020., str. 13.).

- (4) Sve veća potreba da se bolje iskoriste podaci u povećanju održivosti, sigurnosti, učinkovitosti i otpornosti prijevoznih lanaca iziskuje poboljšano usklađivanje okvira ITS-a s drugim inicijativama usmjerenima na usklađivanje i olakšavanje razmjene podataka u sektorima mobilnosti, prometa i logistike uz multimodalnu perspektivu kao što su zajednički europski prostor za podatke, Uredba (EU) 2020/1056 Europskog parlamenta i Vijeća¹ i rad Forum za digitalni promet i logistiku (DTFL), pri čemu treba uzeti u obzir pravila o zaštiti podataka i privatnosti.
- (5) S obzirom na potrebu digitalizacije cestovnog prometa, povećanja cestovne sigurnosti i smanjenja zagušenja trebalo bi proširiti uvođenje i upotrebu inteligentnih prometnih sustava i usluga na cestama u transeuropskoj prometnoj mreži.
- (6) Digitalizacija i inovacije u cestovnom prometu stvaraju mogućnosti zapošljavanja razvojem novih projekata u toj industriji.
- (7) U mnogim državama članicama već se uvode nacionalne aplikacije inteligentnih prometnih sustava i usluga u sektoru cestovnog prometa. Međutim, unatoč poboljšanjima od njezina donošenja 2010., u evaluaciji Direktive 2010/40/UE utvrđeni su kontinuirani nedostaci koji i dalje uzrokuju fragmentirano i neusklađeno uvođenje te manjak geografskog kontinuiteta usluga ITS-a u cijeloj Uniji i na njezinim vanjskim granicama.

¹ Uredba (EU) 2020/1056 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta (SL L 249, 31.7.2020., str. 33.).

- (8) U kontekstu provedbe delegiranih uređaba Komisije (EU) br. 885/2013¹, (EU) br. 886/2013², (EU) 2015/962³ i (EU) 2017/1926o dopuni Direktive 2010/40/EU države članice uspostavile su nacionalne pristupne točke. Nacionalne pristupne točke organiziraju pristup podacima povezanim s prometom i njihovu ponovnu upotrebu kao pomoć u pružanju interoperabilnih putnih i prometnih usluga ITS-a krajnjim korisnicima na razini EU-a. Ti podaci povezani s prometom trebali bi biti raspoloživi u strojno čitljivom formatu u mjeri predviđenoj ovom Direktivom. Nacionalne pristupne točke, zajedno s regionalnim i lokalnim pristupnim točkama koje možda postoje u državama članicama, važna su sastavnica Zajedničkog europskog prostora za podatke o mobilnosti na temelju europske strategije za podatke i na njih bi se posebice trebalo osloniti kad je riječ o dostupnosti podataka. Suradnjom na olakšavanju pristupa podacima putem nacionalnih pristupnih točaka države članice trebale bi nastojati poboljšati djelotvornost, interoperabilnost i suradnju nacionalnih pristupnih točaka u cijeloj Uniji te korisnicima podataka olakšati pristup podacima. Unatoč tome što nacionalne pristupne točke djeluju u svim državama članicama, i dalje postoji potreba za poboljšanjem dostupnosti podataka u pogledu mnogih vrsta podataka koje se smatraju važnima za potporu razvoju ključnih usluga kojima se krajnjim korisnicima pružaju potrebne informacije.

¹ Delegirana uredba Komisije (EU) br. 885/2013 od 15. svibnja 2013. o dopuni Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na pružanje usluga informiranja o sigurnim i zaštićenim parkirališnim mjestima za kamione i gospodarska vozila (SL L 247, 18.9.2013., str. 1.).

² Delegirana uredba Komisije (EU) br. 886/2013 od 15. svibnja 2013. o dopuni Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na podatke i postupke za pružanje korisnicima, gdje je to moguće, besplatnih osnovnih općih prometnih informacija u vezi s cestovnom sigurnosti (SL L 247, 18.9.2013., str. 6.).

³ Delegirana uredba Komisije (EU) 2015/962 od 18. prosinca 2014. o dopuni Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu pružanja usluga prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji u realnom vremenu (SL L 157, 23.6.2015., str. 21.).

- (9) Trebalo bi ojačati suradnju država članica u primjeni specifikacija za uvođenje ITS-a. Komisija bi trebala olakšati suradnju država članica u vezi s prioritetnim područjima, na primjer donošenjem smjernica za poticanje usklađenog i pravodobnog uvođenja ITS-a u Uniji i racionalizaciju razmjene vrsta podataka navedenih u Prilogu III.
- (10) Člankom 20. Uredbe (EU) 2023/1804 Europskog parlamenta i Vijeća¹ zahtijeva se da određeni statični i dinamični podaci i usluge povezani s infrastrukturom za alternativna goriva na cijelom području Unije budu dostupni i pristupačni putem nacionalne pristupne točke, čime se podupire razvoj poboljšanih usluga informiranja krajnjih korisnika. Tom se odredbom predviđa i donošenje pravila kojima se dopunjuju pravila utvrđena u Delegiranoj uredbi Komisije (EU) 2022/670² u pogledu standarda prijenosa, prikaza i kvalitete podataka.

¹ Uredba (EU) 2023/1804 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. rujna 2023. o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU (SL L 234, 22.9.2023., str. 1.).

² Delegirana uredba Komisije (EU) 2022/670 od 2. veljače 2022. o dopuni Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu pružanja usluga prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji u realnom vremenu (SL L 122, 25.4.2022., str. 1.).

- (11) Kako bi se osiguralo usklađeno, djelotvorno i interoperabilno uvođenje ITS-a unutar Unije kao cjeline, trebalo bi uvesti specifikacije, uključujući, prema potrebi, norme kojima se utvrđuju daljnje detaljne odredbe i postupci uz već donesene specifikacije. Prije donošenja dodatnih ili revidiranih specifikacija Komisija bi trebala ocijeniti njihovu usklađenost s određenim definiranim načelima utvrđenima u Prilogu II. Prednost bi prije svega trebalo dati četirima glavnim područjima razvoja i uvođenja ITS-a. Pri daljnjoj provedbi ITS-a trebalo bi uzeti u obzir njegovu postojeću infrastrukturu koju su uvele pojedine države članice u smislu tehnološkog napretka i poduzetih financijskih napora.
- (12) Trebalo bi osigurati, osobito za kooperativnih inteligentnih prometnih sustava (C-ITS), da se u zahtjevima za sustave ITS-a ne nameće primjena određene vrste tehnologije niti da postoji pristranost u korist primjene određene vrste tehnologije, u skladu s načelom tehnološke neutralnosti kako je utvrđeno u Direktivi (EU) 2018/1972 Europskog parlamenta i Vijeća¹. Ako se mogu upotrebljavati komplementarne i pouzdane tehnologije C-ITS-a ispitane u stvarnim uvjetima, trebalo bi omogućiti supostojanje različitih aplikacija uz istodobno osiguravanje interoperabilnosti ITS sustavâ.
- (13) U specifikacijama bi trebalo uzeti u obzir i osloniti se na stečeno iskustvo i već postignute rezultate u području ITS-a, C-ITS-a i kooperativne, povezane i automatizirane mobilnosti (CCAM), pogotovo u kontekstu platformi za C-ITS i CCAM, Europskog foruma za multimodalnu mobilnost putnika, Forumu za digitalni promet i logistiku i Europske platforme za provedbu usluge eCall.

¹ Direktiva (EU) 2018/1972 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o Europskom zakoniku elektroničkih komunikacija (SL L 321, 17.12.2018., str. 36.).

- (14) Specifikacije bi trebale poticati inovacije. Veća raspoloživost podataka trebala bi, na primjer, dovesti do razvoja novih usluga ITS-a te bi se obratno inovacijama trebale utvrditi potrebe za budućim specifikacijama. Europskim partnerstvom za povezanu, kooperativnu i automatiziranu mobilnost u okviru programa Obzor Europa trebalo bi poduprijeti razvoj i testiranje novog vala usluga C-ITS-a, koje bi se temeljile na specifikacijama koje treba donijeti za usluge C-ITS-a i čime bi se pomoglo integraciji visokoautomatiziranih vozila u nove usluge multimodalne mobilnosti. Nove tehnologije, posebno za C-ITS, potrebno je prije uvođenja testirati u stvarnim uvjetima cestovnog prometa kako bi se utvrdila pouzdanost njihovih usluga.

- (15) C-ITS upotrebljava tehnologije koje omogućuju cestovnim vozilima da komuniciraju međusobno i s cestovnom infrastrukturom, uključujući prometnu signalizaciju. Usluge C-ITS-a kategorija su usluga ITS-a koje se temelje na otvorenoj arhitekturi kojom se omogućuje povezivanje između dviju ili više stanica C-ITS-a. To znači da bi sve stanice C-ITS-a trebale sigurno razmjenjivati poruke jedna s drugom i ne bi trebale biti ograničene na razmjenu poruka s unaprijed utvrđenim stanicama. Za većinu usluga potrebno je osigurati autentičnost i cjelovitost poruka C-ITS-a koje sadržavaju informacije kao što su položaj, brzina i smjer. Stoga je potrebno stvoriti jedan zajednički europski model pouzdanosti C-ITS-a kako bi se uspostavio odnos povjerenja među svim stanicama C-ITS-a, neovisno o upotrijebljenim komunikacijskim tehnologijama. Taj model pouzdanosti trebao bi se provesti politikom o uporabi infrastrukture javnih ključeva (PKI). Najviša razina tog PKI-ja trebao bi biti europski popis pouzdanih certifikata (ECTL), koji se sastoji od unosa svih pouzdanih vršnih certifikacijskih tijela u Europi. Kako bi se osiguralo neometano funkcioniranje tog modela pouzdanosti C-ITS-a, određene zadaće trebale bi se izvršavati na središnjoj razini. Komisija bi trebala osigurati izvršavanje tih ključnih zadaća, pogotovo kad je riječ o ulogama (i) tijela za upravljanje politikom certifikata C-ITS-a u upravljanju politikom certifikata i odobravanju PKI-ja, (ii) upravitelja pouzdanog popisa u izradi i ažuriranju ECTL-a i, za redovite aktivnosti, u izvješćivanju tijela za upravljanje politikom certifikata C-ITS-a u pogledu sveukupnog sigurnog funkcioniranja modela pouzdanosti C-ITS-a te (iii) kontaktne točke za C-ITS u vođenju komunikacije s upraviteljima vršnih certifikacijskih tijela i objavljivanju certifikata javnog ključa upravitelja pouzdanog popisa certifikata i ECTL-a. Komisija trenutačno također osigurava da europsko vršno certifikacijsko tijelo ispunjava svoju ulogu. To tijelo se prema potrebi može održavati, na primjer radi potpore planovima za prijelaz u slučaju da je drugo vršno certifikacijsko tijelo ugroženo.

- (16) Većina mjera na temelju Direktive 2010/40/EU, uz iznimku sustava eCall, usmjerena je na donošenje specifikacija kako bi se osigurala interoperabilnost i dostupnost podataka koji su već raspoloživi u digitalnom strojno čitljivom formatu i na uvođenje usluga ITS-a, ali nikada nije bilo nikakvih obveza za relevantne dionike da stvaraju i stavljaju takve podatke na raspolaganje u tom formatu ili da uvode određene usluge. Niz usluga ITS-a ušao je u široku uporabu: na primjer otkrivanje nezgoda kojim se omogućuju usluge prometnih informacija u vezi s cestovnom sigurnosti; isto vrijedi i za uporabu ključnih podataka u okviru drugih prioritetnih područja utvrđenih u ovoj Direktivi, na primjer prometnih propisa, kojima se podupiru važne usluge kao što su ograničenja brzine za podršku vozilima opremljenima inteligentnim sustavom za pomoć pri kontroli brzine na temelju Uredbe (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća¹. Obvezno pružanje određenih usluga ITS-a i ključnih podataka u strojno čitljivom formatu smatra se potrebnim kako bi se osigurala neprekidna raspoloživost takvih podataka i neprekidno pružanje takvih usluga u cijeloj Uniji. To podrazumijeva da osnovne informacije koje trebaju biti prisutne u strojno čitljivim podacima već postoje, neovisno o formatu u kojem su prikazane ili mediju na kojem su prikazane. Na primjer, osnovne informacije postoje samo ako nadležna tijela izdaju upozorenje o nepovoljnim vremenskim uvjetima za promet (npr. putem radija ili s pomoću portalne prometne signalizacije).

¹ Uredba (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenoga 2019. o zahtjevima za homologaciju tipa za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, o izmjeni Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 78/2009, (EZ) br. 79/2009 i (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća i uredbi Komisije (EZ) br. 631/2009, (EU) br. 406/2010, (EU) br. 672/2010, (EU) br. 1003/2010, (EU) br. 1005/2010, (EU) br. 1008/2010, (EU) br. 1009/2010, (EU) br. 19/2011, (EU) br. 109/2011, (EU) br. 458/2011, (EU) br. 65/2012, (EU) br. 130/2012, (EU) br. 347/2012, (EU) br. 351/2012, (EU) br. 1230/2012 i (EU) 2015/166 (SL L 325, 16.12.2019., str. 1.).

Ovom se Direktivom ne propisuje je li potrebno izraditi posebne prometne informacije (na primjer, izrada planova protoka prometa) ni u kojim okolnostima treba izdati upozorenje povezano sa sigurnošću (na primjer, aktivira li se upozorenje za vozače u snježnim uvjetima) ili koju bi vrijednost trebali imati prometni propisi (na primjer, razina ograničenja brzine). Sve to ostaje diskrecijsko pravo nadležnih tijela, što znači da se razlike primjenjuju u praksi (na primjer, isti snježni uvjeti mogu dovesti do odluke o izdavanju upozorenja za promet u nekim regijama, ali ne i u drugima). Osim toga, za obvezno pružanje određenih usluga ITS-a i ključnih podataka u digitalnom strojno čitljivom formatu nisu potrebna ulaganja u cestovnu opremu mreže radi prikupljanja dodatnih informacija. Vrste podataka i usluge, čije bi pružanje trebalo učiniti obveznim na temelju ove Direktive, trebalo bi utvrditi na temelju specifikacija koje je Komisija donijela delegiranim aktima o dopuni Direktive 2010/40/EU, osobito delegiranim uredbama Komisije (EU) br. 885/2013, (EU) br. 886/2013, (EU) 2017/1926 i (EU) 2022/670, i trebale bi odražavati vrste podataka i usluge utvrđene u njima. Specifikacije koje je Komisija već donijela, uključujući u njima navedene norme, ostavljaju prostor za odabir digitalnog sadržaja elementa informacija koji se stavlja na raspolaganje u strojno čitljivom formatu. Možda će biti potreban pripremni rad, kao što je profiliranje normi, kako bi se osigurao zajednički pristup provedbi. U tim slučajevima u programu rada ITS-a trebalo bi opisati pripremne radnje koje treba provesti, a taj dodatni rad trebalo bi uzeti u obzir prilikom određivanja primjenjivih datuma za pružanje tih vrsta podataka i povezanih usluga.

- (17) Potrebna pretvorba nedigitalnih informacija u digitalni strojno čitljiv format zahtijeva postupan i proporcionalan pristup s obzirom na veliku količinu uključenih dionika i njihove neujednačene tehničke kapacitete, kao i veliku količinu informacija. Stoga bi se obvezno pružanje određenih podataka u digitalnom strojno čitljivom formatu u prvoj fazi trebalo odnositi na informacije nastale ili ažurirane nakon određenog datuma početka; u drugoj fazi obveza bi se trebala primjenjivati i na prethodno stvorene informacije. Za ostale podatke za koje informacije brzo postaju zastarjele može biti dovoljno staviti na raspolaganje samo nove ili ažurirane informacije.
- (18) U svrhu kontinuiteta, vrste podataka i usluge čije je pružanje obvezno na temelju ove Direktive trebale bi biti raspoložive unutar konkretnog geografskog opsega. Taj bi opseg također trebalo definirati na temelju postupnog i proporcionalnog pristupa. Što se tiče podataka o regulaciji prometa u gradskim čvorištima, kako bi se osigurala proporcionalnost relevantnih obveza, a posebno kako bi se osigurao razuman omjer troškova i koristi, države članice trebale bi imati mogućnost ograničiti pokrivenost na određenim cestama primjenom praga protoka prometa utvrđenog u ovoj Direktivi.
- (19) Radi sigurnosti na cestama države članice potiču se da podatke učine dostupnima putem nacionalnih pristupnih točaka što je prije moguće (npr. ograničenja brzine ili dinamični podaci za sigurna i zaštićena parkirališta), također i za dijelove cestovne mreže koji nisu unutar geografskog opsega definiranog u Prilogu III. (npr. autoceste koje nisu dio transeuropske cestovne mreže).

- (20) Studija iz 2020. pod nazivom „Mapping accessible transport for persons with reduced mobility” (Mapiranje pristupačnog prijevoza za osobe sa smanjenom pokretljivošću) pokazuje da manjak dostatne količine podataka o značajkama pristupačnosti trenutno sprečava pouzdano planiranje putovanja kad se kao varijable pretraživanja upotrebljavaju aspekti pristupačnosti. Također pokazuje da bi se utvrđivanje minimalnih zahtjeva i standarda za informiranje osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti trebalo smatrati vrlo važnim na razini Unije i na razini država članica. Kako bi se unaprijedila pristupačnost prometnog sustava i olakšalo putovanje za osobe s invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću, za multimodalne digitalne usluge mobilnosti trebaju biti dostupni podaci o pristupnim čvorovima i njihovim značajkama pristupačnosti u pristupačnim formatima.
- (21) Slijedom povezane izjave u strategiji za održivu i pametnu mobilnost, Komisija se poziva da razmotri koje su prilagodbe postojećeg pravnog okvira potrebne kao odgovor na nove tehnologije elektroničke komunikacije i kako moguće proširenje sustava eCall na druge kategorije vozila, kao što su teška teretna vozila, autobusi, motorna vozila na dva kotača i poljoprivredni traktori, utječe na pristupne točke sigurnosnog poziva eCall (PSAP). Osim toga, izvan okvira ove Direktive, Komisija se poziva da procijeni moguće opcije za rješavanje problema zastarijevanja sustava eCall u vozilima s opremom koja zadovoljava trenutne specifikacije sustava eCall, nakon isključivanja komunikacijskih mreža koje se koriste komutacijom kanala (2G i 3G).

- (22) Povećana integracija ITS-a i naprednih sustava za pomoć vozaču, ili sustava u vozilu i sustava infrastrukture općenito, ukazuje na to da će se takvi sustavi sve više oslanjati na informacije koje pružaju jedni drugima. To se posebice odnosi na C-ITS. Takvo oslanjanje povećavat će se s višim razinama automatizacije. Očekuje se da će te više razine automatizacije na siguran način upotrebljavati komunikaciju između vozila i infrastrukture kako bi odredile manevre i ubrzale protoke prometa, čime će ujedno doprinijeti održivijem prometu. Tom komunikacijom između vozila i infrastrukture trebala bi se podržati pouzdanost, točnost i dostupnost podataka. Ugrožavanje cjelovitosti usluga ITS-a stoga bi moglo snažno utjecati na cestovnu sigurnost, primjerice ako namjerno netočne informacije potaknu vozila na manevre kojima se ugrožavaju sudionici u cestovnom prometu, te bi moglo imati posljedice na prometni sustav Unije. Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Direktive, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti u situacijama u kojima je ugrožena cjelovitost usluga ITS-a i u kojima je hitno potrebna intervencija na razini Unije u cilju jamčenja sigurnog i pravilnog funkcioniranja prometnog sustava Unije ili cestovne sigurnosti kako bi ona donijela protumjere za otklanjanje uzroka i posljedica takve situacije. Te bi protumjere trebalo donijeti što prije i trebale bi se odmah početi primjenjivati. Međutim, prije donošenja takvih protumjera Komisija bi trebala uložiti sve moguće napore kako bi provela savjetovanje sa stručnjacima iz država članica. Nadalje, s obzirom na to da na različitim razinama intervencije mogu postojati planovi upravljanja izvanrednim situacijama kako bi se riješio niz mogućih kvarova sustava, Komisija bi takve protumjere trebala donijeti samo u izvanrednim situacijama kada se korektivnim mjerama koje poduzimaju nadležna nacionalna tijela neće osigurati pravodoban i djelotvoran odgovor. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća¹. S obzirom na potrebu za osiguravanjem kontinuiteta prometa, primjereno je primijeniti produljenje valjanosti takvih protumjera na više od šest mjeseci na temelju mogućnosti predviđene člankom 8. stavkom 2. Uredbe (EU) br. 182/2011. Takve protumjere trebale bi završiti čim se provede alternativno rješenje ili prestane krizna situacija.

¹ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

- (23) Svaka obrada osobnih podataka na temelju ove Direktive, kao što je obrada podataka o lokaciji kada se njome omogućuje izravna ili neizravna identifikacija osobe, trebala bi se provoditi u skladu s pravom Unije o zaštiti osobnih podataka i privatnosti, kako je posebice utvrđeno u Uredbi (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća¹ i Direktivi 2002/58/EZ Europskog parlamenta i Vijeća². U skladu s člankom 6. Uredbe (EU) 2016/679 u ovoj bi se Direktivi trebala utvrditi svrha u koju se osobni podaci mogu obrađivati na temelju ove Direktive.

¹ Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka) (SL L 119, 4.5.2016., str. 1.).

² Direktiva 2002/58/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 12. srpnja 2002. o obradi osobnih podataka i zaštiti privatnosti u području elektroničkih komunikacija (Direktiva o privatnosti i elektroničkim komunikacijama) (SL L 201, 31.7.2002., str. 37.).

- (24) Ako uključuju obradu osobnih podataka, specifikacijama koje treba izraditi na temelju ove Direktive trebalo bi predvidjeti prikladne i odgovarajuće mjere zaštite osobnih podataka u skladu sa zahtjevima Uredbe (EU) 2016/679 i Direktive 2002/58/EZ, među ostalim u pogledu maksimalnog trajanja pohrane podataka, i anonimizacije ili pseudonimizacije podataka. Ne dovodeći u pitanje posebne zahtjeve utvrđene u pravu Unije u pogledu uporabe anonimnih ili pseudonimiziranih podataka, kad god je moguće u jednakoj mjeri postići željene svrhe obradom osobnih podataka i ako je to tehnički izvedivo, osobito bi trebalo upotrebljavati anonimizirane podatke. U drugim slučajevima trebalo bi poticati upotrebu pseudonimiziranih podataka, primjerice putem sustava EU-a za upravljanje sigurnosnim vjerodajnicama C-ITS-a, s ciljem poboljšanja privatnosti pojedinaca, u skladu s načelom tehničke zaštite podataka. Upotreba osobnih podataka koji proizlaze iz obrazaca mobilnosti ili prepoznavanja lica ne smije dovesti ni do kakvog oblika socijalne diskriminacije. Nadalje, u tim specifikacijama ili nacionalnom pravu, prema potrebi, trebalo bi utvrditi zaštitne mjere, posebice protiv zlouporabe, što uključuje nezakonit pristup, izmjenu ili gubitak, u skladu sa zahtjevima iz Uredbe (EU) 2016/679 i Direktive 2002/58/EZ.
- (25) Direktiva 2001/95/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹ primjenjuje se na proizvode za koje se sektorskim zakonodavstvom ne propisuju konkretnije odredbe s istim sigurnosnim ciljem, kao i ako sigurnosni zahtjevi sektorskog zakonodavstva ne obuhvaćaju aspekte i rizike ili kategorije rizika obuhvaćene tom direktivom (poznata i kao „sigurnosna mreža”).

¹ Direktiva 2001/95/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 3. prosinca 2001. o općoj sigurnosti proizvoda (SL L 11, 15.1.2002., str. 4.).

- (26) Ako je to potrebno za provedbu ocjenjivanja sukladnosti, specifikacije bi trebale uključivati detaljne odredbe kojima se utvrđuje postupak za ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti komponenti za uporabu. U odnosu na određene usluge ITS-a, pogotovo usluge C-ITS-a, neprekidna usklađenost s određenim zahtjevima i interoperabilnost ključni su za osiguravanje sigurnosti i pravilnog funkcioniranja sustava. Stoga bi se specifikacijama kojima se utvrđuju zahtjevi za proizvode prema potrebi trebali utvrditi i postupci povezani s nadzorom tržišta, uključujući zaštitnu klauzulu. Te bi se odredbe trebale temeljiti na Odluci br. 768/2008/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹, posebno u vezi s modulima za različite faze postupaka ocjenjivanja sukladnosti i nadzora tržišta. U Uredbi (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća² utvrđuje se okvir za homologaciju tipa i nadzor tržišta motornih vozila i njihovih dijelova ili povezane opreme, a u uredbama (EU) br. 167/2013³ i (EU) br. 168/2013⁴ Europskog parlamenta i Vijeća utvrđuju se pravila o homologaciji tipa vozila na dva ili tri kotača i četverocikala odnosno traktora za poljoprivredu i šumarstvo i njihovih dijelova ili povezane opreme. Stoga bi zahtijevanje ocjenjivanja sukladnosti opreme i aplikacija koje su obuhvaćene područjem primjene tih zakonodavnih akata predstavljalo udvostručavanje posla.

¹ Odluka br. 768/2008/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 9. srpnja 2008. o zajedničkom okviru za stavljanje na tržište proizvoda i o stavljanju izvan snage Odluke Vijeća 93/465/EEZ (SL L 218, 13.8.2008., str. 82.).

² Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredbâ (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL L 151, 14.6.2018., str. 1.).

³ Uredba (EU) br. 167/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 5. veljače 2013. o homologaciji i nadzoru tržišta traktora za poljoprivredu i šumarstvo (SL L 60, 2.3.2013., str. 1.).

⁴ Uredba (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. siječnja 2013. o homologaciji i nadzoru tržišta vozila na dva ili tri kotača i četverocikala (SL L 60, 2.3.2013., str. 52.).

Međutim, ti zakonodavni akti o homologaciji vozila primjenjuju se na opremu povezanu s ITS-om ugrađenu u vozila, ali ne i na vanjsku opremu i softver za ITS cestovne infrastrukture koji bi trebali biti obuhvaćeni područjem primjene ove Direktive. U potonjem slučaju specifikacijama bi se mogli predvidjeti postupci ocjenjivanja sukladnosti i nadzora tržišta. Takvi postupci trebali bi biti ograničeni na ono što bi bilo potrebno u svakom pojedinačnom slučaju i njima bi se, prema potrebi, trebalo težiti sustavnom pristupu pravilima o imenovanju tijela za ocjenjivanje sukladnosti i primjenjivim postupcima, posebno u pogledu prekograničnih aplikacija i usluga.

- (27) Ako uvođenje i uporaba opreme i softvera za ITS uključuju sustave umjetne inteligencije, trebalo bi uzeti u obzir relevantne odredbe Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju usklađenih pravila o umjetnoj inteligenciji (akt o umjetnoj inteligenciji).

- (28) Za aplikacije i usluge ITS-a za koje su potrebne točne i zajamčene usluge proračuna vremena i pozicioniranja trebalo bi koristiti satelitsku infrastrukturu ili bilo koju drugu tehnologiju koja pruža jednaku razinu preciznosti. Trebalo bi iskorištavati sinergiju između prometnog i svemirskog sektora Unije radi poticanja šire uporabe novih tehnologija, kojima se odgovara na potrebu za točnim i zajamčenim uslugama proračuna vremena i pozicioniranja. Svemirskim programom Unije uspostavljenim na temelju Uredbe (EU) 2021/696 Europskog parlamenta i Vijeća¹ pružaju se visokokvalitetni, aktualizirani i sigurni podaci, informacije i usluge povezani sa svemirom putem sustava Galileo, Europskog geostacionarnog navigacijskog sustava (EGNOS) i sustava Copernicus.
- (29) Pružanje zaštićenih i pouzdanih usluga proračuna vremena i pozicioniranja ključan je element djelotvornog funkcioniranja aplikacija i usluga ITS-a. Stoga je primjereno osigurati njihovu usklađenost s mehanizmom autentifikacije koji pruža program Galileo kako bi se smanjili napadi na globalne navigacijske satelitske sustave („GNSS”) lažiranjem signala. Time se ne isključuje upotreba drugih dokazanih mehanizama koji pružaju istu razinu pouzdanosti kako bi se osigurala pouzdanost informacija o poziciji i vremenu.

¹ Uredba (EU) 2021/696 Europskog parlamenta i Vijeća od 28. travnja 2021. o uspostavi Svemirskog programa Unije i osnivanju Agencije Europske unije za svemirski program te o stavljanju izvan snage uredaba (EU) br. 912/2010, (EU) br. 1285/2013 i (EU) br. 377/2014 i Odluke br. 541/2014/EU (SL L 170, 12.5.2021., str. 69.).

- (30) Pri sastavljanju programa rada koje Komisija donosi na temelju Direktive 2010/40/EU trebalo bi se savjetovati s državama članicama i drugim relevantnim dionicima, uključujući druge stručne skupine Komisije, osobito s Europskom savjetodavnom skupinom za ITS, i odbore Komisije koji se bave digitalnim aspektima prometa.
- (31) Trebalo bi pojednostavniti pravila o izvješćivanju i olakšati komparativnu analizu. Stoga bi izvješće jedne države članice svake tri godine, koje obuhvaća provedbu ove Direktive i svih delegiranih i provedbenih akata, trebalo zamijeniti različite postojeće obveze izvješćivanja te bi trebalo uspostaviti zajednički predložak koji uključuje određene ključne pokazatelje uspješnosti. Komisija bi na temelju iskustva s uporabom dobrovoljnih ključnih pokazatelja uspješnosti u izvješćima trebala moći odabrati neke od tih pokazatelja koje treba uključiti u usklađeni predložak.
- (32) Komisija i države članice pozivaju se da potiču suradnju s trećim zemljama, osobito zemljama kandidatkinjama za članstvo u Uniji i onim trećim zemljama u kojima se nalaze tranzitni koridori koji povezuju države članice. Komisija se poziva da potiče i suradnju na međunarodnoj razini.

- (33) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Direktive Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti u pogledu donošenja i ažuriranja programa rada te donošenja predložka za izvješća koja trebaju dostavljati države članice. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011.
- (34) Kako bi se ostvarili ciljevi ove Direktive, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije kako bi izmijenila popis vrsta podataka za koje države članice trebaju osigurati raspoloživost podataka, i to u razdoblju od pet godina počevši od stupanja na snagu ove Direktive. To bi se razdoblje prešutno trebalo produljivati za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka i s dionicima koji predstavljaju sve vrste sudionika u cestovnom prometu te druge uključene strane, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.¹ Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

¹ Međuinstitucijski sporazum Europskog parlamenta, Vijeća Europske unije i Europske komisije o boljoj izradi zakonodavstva (SL L 123, 12.5.2016., str. 1.).

- (35) Kako bi se zajamčio usklađeni pristup, Komisija bi trebala osigurati dosljednost aktivnosti odbora osnovanog ovom Direktivom i odbora osnovanih uredbama (EU) br. 165/2014¹, (EU) 2019/1239², (EU) 2020/1056³ i (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća te direktivama 2007/2/EZ⁴ i (EU) 2019/520⁵ Europskog parlamenta i Vijeća.
- (36) S obzirom na to da cilj ove Direktive, osiguravanje usklađenog i dosljednog uvođenja interoperabilnog ITS-a u Uniji, ne mogu dostatno ostvariti države članice i/ili privatni sektor, nego se zbog njegova opsega ili učinaka on na bolji način može ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj Uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.

¹ Uredba (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 60, 28.2.2014., str. 1.).

² Uredba (EU) 2019/1239 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o uspostavi europskog okružja jedinstvenog pomorskog sučelja i stavljanju izvan snage Direktive 2010/65/EU (SL L 198, 25.7.2019., str. 64.).

³ Uredba (EU) 2020/1056 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta (SL L 249, 31.7.2020., str. 33.).

⁴ Direktiva 2007/2/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 14. ožujka 2007. o uspostavljanju infrastrukture za prostorne informacije u Europskoj zajednici (INSPIRE) (SL L 108, 25.4.2007., str. 1.).

⁵ Direktiva (EU) 2019/520 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2019. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine i olakšavanju prekogranične razmjene informacija o neplaćanju cestarina u Uniji (SL L 91, 29.3.2019., str. 45.).

- (37) U skladu sa Zajedničkom političkom izjavom država članica i Komisije od 28. rujna 2011. o dokumentima s objašnjenjima¹, države članice obvezale su se da će u opravdanim slučajevima uz obavijest o svojim mjerama za prenošenje priložiti jedan ili više dokumenata u kojima se objašnjava veza između sastavnih dijelova direktive i odgovarajućih dijelova nacionalnih instrumenata za prenošenje. U pogledu ove Direktive, zakonodavac smatra opravdanim dostavljanje takvih dokumenata.
- (38) Provedeno je savjetovanje s Europskim nadzornikom za zaštitu podataka u skladu s člankom 42. stavkom 1. Uredbe (EU) 2018/1725 Europskog parlamenta i Vijeća² te je on dao mišljenje 2. ožujka 2022.,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

¹ SL C 369, 17.12.2011., str. 14.

² Uredba (EU) 2018/1725 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2018. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka u institucijama, tijelima, uredima i agencijama Unije i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 45/2001 i Odluke br. 1247/2002/EZ (SL L 295, 21.11.2018., str. 39.).

Članak 1.
Izmjene Direktive 2010/40/EU

Direktiva 2010/40/EU mijenja se kako slijedi:

1. u članku 1. umeće se sljedeći stavak:

„2.a Ovom se Direktivom predviđa raspoloživost podataka i uvođenje usluga ITS-a unutar prioritetnih područja iz članka 2., uz posebnu geografsku pokrivenost za podatke utvrđenu u Prilogu III., a za usluge ITS-a posebnu geografsku pokrivenost utvrđenu u Prilogu IV.;”

2. u članku 2. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Za potrebe ove Direktive sljedeća područja predstavljaju prioritetna područja za razvoj i uporabu specifikacija i normi:

- (a) Prioritetno područje I: Usluge ITS-a u području informiranja i mobilnosti;
- (b) Prioritetno područje II: Usluge ITS-a u području upravljanja putovanjem, prijevozom i prometom;
- (c) Prioritetno područje III: Usluge ITS-a u području cestovne sigurnosti i zaštite;
- (d) Prioritetno područje IV: Usluge ITS-a za povezanu, kooperativnu i automatiziranu mobilnost.”

3. članak 4. mijenja se kako slijedi:

(a) točka 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. ‚interoperabilnost‘ znači sposobnost sustava i poslovnih procesa na kojima se ti sustavi temelje za razmjenu podataka i dijeljenje informacija i znanja kako bi se omogućio kontinuitet usluga ITS-a;”

(b) točka 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. ‚usluga ITS-a‘ znači pružanje aplikacije ITS-a putem točno određenog organizacijskog i operativnog okvira u cilju doprinosa sigurnosti korisnika, učinkovitosti, održivoj mobilnosti ili udobnosti ili za olakšanje ili podupiranje prijevoza i putovanja;”

(c) točka 14. zamjenjuje se sljedećim:

„14. ‚cestovni podaci‘ znači podaci o karakteristikama cestovne infrastrukture, uključujući ugrađene prometne znakove i njihove propisane sigurnosne karakteristike, kao i infrastrukture za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima;”

(d) točka 18. zamjenjuje se sljedećim:

„18. ‚norma‘ znači norma kako je definirana u članku 2. stavku 1. Uredbe (EU) br. 1025/2012 Europskog parlamenta i Vijeća*;

* Uredba (EU) br. 1025/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2012. o europskoj normizaciji, o izmjeni direktiva Vijeća 89/686/EEZ i 93/15/EEZ i direktiva 94/9/EZ, 94/25/EZ, 95/16/EZ, 97/23/EZ, 98/34/EZ, 2004/22/EZ, 2007/23/EZ, 2009/23/EZ i 2009/105/EZ Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Odluke Vijeća 87/95/EEZ i Odluke br. 1673/2006/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 316, 14.11.2012., str. 12.).”

(e) dodaju se sljedeće točke:

„19. ‚kooperativni inteligentni prometni sustavi‘ ili ‚C-ITS‘ znači inteligentni prometni sustavi koji korisnicima ITS-a omogućuju interakciju i suradnju razmjenom zaštićenih i pouzdanih poruka, bez prethodnog međusobnog poznavanja i na nediskriminirajući način;

20. ‚usluga C-ITS-a‘ znači usluga ITS-a koja se pruža C-ITS-om;

21. „raspoloživost podataka” znači da podaci postoje u digitalnom strojno čitljivom formatu;
22. „nacionalna pristupna točka” znači digitalno sučelje koje je uspostavila država članica i koje čini jedinstvenu pristupnu točku za podatke, kako je definirano u specifikacijama iz članka 6.;
23. „dostupnost podataka” znači da je moguće zatražiti i dobiti podatke u digitalnom strojno čitljivom formatu;
24. „multimodalna digitalna usluga mobilnosti” znači usluga koja pruža informacije o prometnim i putnim podacima kao što su lokacija prometne infrastrukture, vozni redovi, raspoloživost ili cijene za više vrsta prijevoza, koja može uključivati značajke koje omogućuju rezerviranje, plaćanje ili izdavanje karata;
25. „osnovne informacije” znači informacije obuhvaćene područjem primjene ove Direktive za koje je utvrđeno da su relevantne za obavješćivanje korisnika cesta i ITS-a, posebno od strane tijela nadležnih za ceste ako su odgovorna za takve informacije;
26. „primarna cesta” znači cesta izvan gradskih područja, koju je tako odredila država članica, a koja povezuje velike gradove ili regije ili oboje, i koja nije klasificirana kao dio sveobuhvatne transeuropske cestovne mreže ili kao autocesta.”

4 umeće se sljedeći članak:

„Članak 4.a

Program rada

1. Do ... [12 mjeseci nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive] Komisija, nakon savjetovanja s Europskom savjetodavnom skupinom za ITS osnovanom Odlukom Komisije od 4. svibnja 2011.* i relevantnim dionicima, donosi provedbeni akt kojim se uspostavlja program rada. Taj se provedbeni akt donosi u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 15. stavka 4. Program rada uključuje barem sljedeće elemente:
 - (a) ciljeve i datume za njegovu provedbu svake godine, uz navođenje za koje stavke rada treba izraditi specifikacije u skladu s člankom 6.;
 - (b) vrste podataka koje Komisija razmatra dodati u Prilog III. ili ih iz njega ukloniti delegiranim aktima iz članka 7. stavka 1.a;
 - (c) pripremni rad koji Komisija treba provesti u suradnji s dionicima i državama članicama u skladu s člankom 7. stavkom 1.

2. Prije svakog sljedećeg petogodišnjeg produljenja ovlasti za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 12. stavkom 2. Komisija donosi provedbene akte kojima se uspostavlja novi program rada koji uključuje barem elemente iz stavka 1. točaka od (a) do (c). Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 15. stavka 4.

* Odluka Komisije od 4. svibnja 2011. o osnivanju Europske savjetodavne skupine za ITS (2011/C 135/03), (SL C 135, 5.5.2011., str. 3.).”

5. članak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 5.

Primjena specifikacija na uvođenje ITS-a

1. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da se specifikacije koje Komisija donese u skladu s člankom 6. primjenjuju na aplikacije i usluge ITS-a kada se te aplikacije i usluge ITS-a uvedu, u skladu s načelima navedenima u Prilogu II. Time se ne dovodi u pitanje pravo svake države članice da sama odluči o uvođenju takvih aplikacija i usluga na svojem državnom području. Tim pravom ne dovodi se u pitanje članak 6.a.
2. Države članice prema potrebi surađuju, među ostalim s relevantnim dionicima, u pogledu prioriternih područja u mjeri u kojoj za ta prioriteta područja nisu donesene specifikacije.

3. Države članice također surađuju, na primjer putem koordinacijskih projekata koje Unija podupire i prema potrebi s relevantnim dionicima, na operativnim aspektima provedbe specifikacija koje donese Komisija, kao što su norme i usklađeni profili Unije, zajedničke definicije, zajednički metapodaci, zajednički zahtjevi u pogledu kvalitete i aspekti povezani s interoperabilnosti arhitektura nacionalnih pristupnih točaka, zajednički uvjeti za razmjenu podataka, siguran pristup i zajedničke aktivnosti osposobljavanja i informiranja. Kad je riječ o zahtjevima za pružatelje podataka, korisnike podataka i pružatelje usluga ITS-a utvrđenima u specifikacijama, države članice surađuju i u pogledu praksi ocjenjivanja usklađenosti s tim zahtjevima, razvoja mehanizama za provedbu usklađenosti i pitanja koja se tiču prekogranične suradnje.”;

6. članak 6. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„5. Ne dovodeći u pitanje postupke utvrđene Direktivom (EU) 2015/1535 Europskog parlamenta i Vijeća*, u specifikacijama se, prema potrebi, navode situacije u kojima države članice, nakon što o tome obavijeste Komisiju, mogu uspostaviti dodatna pravila za pružanje usluga ITS-a na cijelom svojem državnom području ili njegovu dijelu. Tim se pravilima ne smije ometati interoperabilnost;”

* Direktiva (EU) 2015/1535 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. rujna 2015. o utvrđivanju postupka pružanja informacija u području tehničkih propisa i pravila o uslugama informacijskog društva (SL L 241, 17.9.2015., str. 1.);”

(b) stavak 6. zamjenjuje se sljedećim:

„6. Specifikacije se, prema potrebi, temelje na bilo kojim normama iz članka 8.

Specifikacije uključuju pravila za utvrđivanje parametara koji se odnose na kvalitetu i prikladnost za uporabu. Prema potrebi, a posebno ako je to opravdano u interesu sigurnosti i interoperabilnosti, specifikacije uključuju pravila o ocjenjivanju sukladnosti i nadzoru tržišta, uključujući zaštitnu klauzulu, u skladu s Odlukom br. 768/2008/EZ.

Države članice mogu imenovati jedno ili više tijela nadležnih za ocjenjivanje usklađenosti sa zahtjevima utvrđenima u specifikacijama, podložno posebnim pravilima o ocjenjivanju koja su u njima utvrđena.

Specifikacije ispunjavaju načela utvrđena u Prilogu II.”;

(c) dodaje se sljedeći stavak:

„8. Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 12. kojima se utvrđuju specifikacije iz ovog članka. Ti delegirani akti ne obuhvaćaju više od jednog prioritetnog područja i donose se za svaku od prioriternih mjera.”;

7. umeće se sljedeći članak:

„Članak 6.a

Raspoloživost podataka i uvođenje usluga ITS-a

1. Ako osnovne informacije već postoje, države članice osiguravaju dostupnost podataka za geografsku pokrivenost za svaku vrstu podataka navedenu u Prilogu III.

Države članice osiguravaju da se bez odgode stave na raspolaganje podaci koji odgovaraju osnovnim informacijama izrađenima ili ažuriranima na datum ili nakon datuma navedenog u trećem stupcu Priloga III.

Države članice također osiguravaju da se, osim ako je drukčije predviđeno u Prilogu III., ostali podaci koji odgovaraju svim postojećim osnovnim informacijama, a koji su izrađeni ili ažurirani prije datuma navedenog u četvrtom stupcu tog priloga, stave na raspolaganje bez odgode nakon tog datuma.

Ako u četvrtom stupcu Priloga III. nije naveden datum, primjenjivi datumi određuju se delegiranim aktom donesenim na temelju članka 7.

Rokovi na temelju ovog stavka primjenjuju se samo na postojeću infrastrukturu. Za infrastrukturu završenu kasnije, ti se rokovi smatraju datumima dovršetka.

Države članice osiguravaju dostupnost tih podataka putem nacionalnih pristupnih točaka do istog datuma.

2. Države članice osiguravaju da se usluge ITS-a utvrđene u Prilogu IV. uvedu za geografsku pokrivenost što je prije moguće, a u svakom slučaju najkasnije do odgovarajućih datuma koji su u njemu navedeni.”

8. članak 7. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 7.

Izmjene Priloga III.

1. Prije donošenja delegiranih akata na temelju ovog članka Komisija u okviru postupka periodičnog savjetovanja i zajedno sa stručnjacima koje su imenovale države članice i s dionicima utvrđuje zrelost opisa za digitalni sadržaj vrsta podataka koje treba staviti na raspolaganje u skladu s člankom 6.a te osigurava dovršetak odgovarajućeg pripremnog rada.

- 1.a Nakon analize troškova i koristi i odgovarajućih savjetovanja te uzimajući u obzir tržišni i tehnološki razvoj u cijeloj Uniji, Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 12. radi izmjene Priloga III.:
- (a) dodavanjem vrsta podataka obuhvaćenima jednim od prioriternih područja ili jednom od potkategorija iz Priloga III. i koje su navedene u specifikacijama utvrđenima na temelju članka 6. stavka 8. ako raspoloživost takvih vrsta podataka, u skladu s analizom troškova i koristi, donosi znatne i jasno opravdane koristi i poboljšanja u pogledu održivosti prometa, sigurnosti i zaštite u prometu ili učinkovitosti prometa i upravljanja njime, i definiranjem primjenjivih datuma;
 - (b) ako je to jasno opravdano, uklanjanjem vrsta podataka iz Priloga III.;
 - (c) definiranjem primjenjivih datuma za vrste podataka navedene u Prilogu III. za slučajeve u kojima od ... [datum stupanja na snagu ove Direktive] nisu definirani datumi.
2. Delegirani akti doneseni na temelju stavka 1.a ovog članka dosljedni su u odnosu na vrste podataka utvrđene u najnovijem programu rada donesenom u skladu s člankom 4.a. Ti se delegirani akti odnose, prema potrebi, na digitalni sadržaj definiran u okviru pripremnog rada iz stavka 1. ovog članka. Ti delegirani akti obuhvaćaju samo jedno prioritarno područje.

3. Geografska pokrivenost za vrstu podataka iz stavka 1.a točaka (a) i (c) jednaka je ili ograničenija od one definirane u Prilogu III. za kategorije ili potkategorije kojima vrsta podataka pripada, prema potrebi primjenom postupnog pristupa.
4. Datumi utvrđeni u delegiranim aktima iz stavka 1.a točaka (a) i (c):
 - (a) kad je riječ o trećem stupcu Priloga III., ne smiju biti raniji od datuma dvije godine nakon stupanja na snagu dotičnog delegiranog akta i, prema potrebi, slijede postupan pristup;
 - (b) kad je riječ o četvrtom stupcu Priloga III. ne smiju biti raniji od datuma četiri godine nakon stupanja na snagu dotičnog delegiranog akta.

Ako je u Prilogu III. već naveden datum u trećem stupcu, datum za četvrti stupac:

- (a) ne smije biti raniji od datuma dvije godine nakon datuma iz trećeg stupca i ne smije biti raniji od datuma dvije godine nakon stupanja na snagu dotičnog delegiranog akta,
- (b) kad je riječ o statičnim podacima o multimodalnom prometu za informacije o multimodalnim putovanjima na razini EU-a (lokacija identificiranih pristupnih čvorova) na cijeloj prometnoj mreži Unije, ne smije biti raniji od datuma četiri godine nakon 31. prosinca 2032.

Međutim, ako se raspoloživost postojećih podataka koji odgovaraju informacijama izrađenima ili ažuriranim prije datuma utvrđenog u trećem stupcu Priloga III. ne smatra potrebnom jer odgovarajuće informacije brzo zastarijevaju, u delegiranim aktima donesenima na temelju stavka 1.a točaka (a) i (c) ovog članka može se u četvrtom stupcu Priloga III. navesti da se obveza utvrđena u članku 6.a stavku 1. četvrtom podstavku ne primjenjuje na takve podatke.

5. Pri donošenju delegiranih akata na temelju ovog članka Komisija uzima u obzir zahtjeve iz Uredbe (EU) 2016/679 i Direktive 2002/58/EZ, posebno u pogledu rizika od zadiranja u osobne podatke te troškova i ljudskih resursa potrebnih za stavljanje na raspolaganje relevantnih podataka dostatne razine kvalitete, kako bi se osiguralo da se ta zadiranja, troškovi i resursi, posebno oni koji nastanu javnim tijelima, svedu na najmanju moguću mjeru. Komisija također vodi računa o troškovima i administrativnom opterećenju privatnih operatora od kojih se može zatražiti da pruže podatke.”;

9. umeće se sljedeći članak:

„Članak 7.a

Privremene mjere

1. Ne dovodeći u pitanje mehanizme za pripravnost i odgovor na incidente, poput onih uspostavljenih na temelju Direktive (EU) 2016/1148 Europskog parlamenta i Vijeća*, Komisija može, na zahtjev države članice ili na vlastitu inicijativu, u kriznoj situaciji donijeti odmah primjenjive provedbene akte u kojima se utvrđuju protumjere za rješavanje uzroka i posljedica te situacije, kao što je suspenzija obveza obuhvaćenih područjem primjene prioriternih područja utvrđenih na temelju članka 2. Komisija obavještuje države članice što je prije moguće kada smatra da je došlo do krizne situacije.
2. Komisija može donijeti provedbene akte u skladu sa stavkom 1. samo u slučaju nepredviđene krizne situacije do koje je došlo zbog ugrožene raspoloživosti ili cjelovitosti usluga ITS-a, koje su predmet specifikacija donesenih u skladu s člankom 6. ako bi takva situacija mogla ugroziti sigurno i pravilno funkcioniranje prometnog sustava Unije ili negativno utjecati na cestovnu sigurnost te samo ako se ne može očekivati da će se primjenom mehanizma za odgovor na incidente ili izmjenom specifikacija u skladu s člankom 6. osigurati pravodoban i djelotvoran odgovor. Mjere koje donosi Komisija strogo su ograničene na otklanjanje uzroka i posljedica takvih kriznih situacija.

3. Donošenjem privremenih mjera u skladu s ovim člankom ne dovodi se u pitanje nadležnost država članica za poduzimanje mjera u kriznim situacijama koje se odnose na pitanja nacionalne sigurnosti ili obrane koja utječu na aplikacije i usluge ITS-a uvedene na njihovu državnom području.
4. Provedbeni akti iz stavka 1. donose se u skladu s postupkom navedenim u članku 15. stavku 3. Ti provedbeni akti vrijede najviše osam mjeseci. Komisija obavještuje države članice kad smatra da je krizna situacija završila. Komisija te provedbene akte stavlja izvan snage kada je krizna situacija završila ili kada je Komisija izmijenila relevantne specifikacije kako bi ispravila situaciju, ovisno o tome što prije nastupi. Komisija te provedbene akte stavlja izvan snage kada više nisu potrebni.

* Direktiva (EU) 2016/1148 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. srpnja 2016. o mjerama za visoku zajedničku razinu sigurnosti mrežnih i informacijskih sustava širom Unije (SL L 194, 19.7.2016., str. 1.).”;

10. članak 8. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 8.

Norme

1. U prioritetnim područjima i za prioritetne mjere izrađuju se norme potrebne za osiguranje interoperabilnosti, usklađenosti i kontinuiteta u uvođenju i operativnoj uporabi ITS-a. U tu svrhu, nakon savjetovanja s Odborom iz članka 15., Komisija, u skladu s postupkom utvrđenim u Direktivi (EU) 2015/1535 Europskog parlamenta i Vijeća*, od relevantnih normizacijskih tijela zahtijeva da ulože sav potreban napor kako bi se te norme brzo usvojile.
2. Prilikom davanja mandata normizacijskim tijelima poštuju se načela utvrđena u Prilogu II. kao i sve funkcionalne odredbe uključene u specifikaciji donesenoj u skladu s člankom 6.

* Direktiva (EU) 2015/1535 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. rujna 2015. o utvrđivanju postupka pružanja informacija u području tehničkih propisa i pravila o uslugama informacijskog društva (SL L 241, 17.9.2015., str. 1.). ”;

11. članak 10. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 10.

Pravila o zaštiti podataka i privatnosti

1. Podaci koji su osobni podaci kako su definirani u članku 4. točki 1. Uredbe (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća* obrađuju se na temelju ove Direktive samo u mjeri u kojoj je takva obrada potrebna za funkcioniranje aplikacija, usluga i mjera ITS-a utvrđenih u Prilogu I. ovoj Direktivi u cilju osiguravanja cestovne sigurnosti i zaštite te unaprijeđenog upravljanja prometom, mobilnošću ili nezgodama.
2. Ako se specifikacije donesene na temelju članka 6. odnose na obradu podataka koji su osobni podaci kako je definirano u članku 4. točki 1. Uredbe (EU) 2016/679, njima se utvrđuju kategorije tih podataka i predviđaju primjerene mjere za zaštitu osobnih podataka na temelju Uredbe (EU) 2016/679 i Direktive 2002/58/EZ. U takvim slučajevima procjena učinka iz članka 6. stavka 7. ove Direktive uključuje analizu učinka takve obrade na zaštitu fizičkih osoba s obzirom na obradu osobnih podataka.
3. Ako je anonimizacija tehnički izvediva, a svrhe obrade podataka mogu se postići s pomoću anonimiziranih podataka, upotrebljavaju se anonimizirani podaci.

4. Ako anonimizacija nije tehnički izvediva ili se svrhe obrade podataka ne mogu postići s pomoću anonimiziranih podataka, podaci se pseudonimiziraju pod uvjetom da je pseudonimizacija tehnički izvediva i da se svrhe obrade podataka mogu postići upotrebom pseudonimiziranih podataka.

* Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka) (SL L 119, 4.5.2016., str. 1.).”;

12. umeće se sljedeći članak:

„Članak 10.a

Sustav EU-a za upravljanje sigurnosnim vjerodajnicama C-ITS-a

Specifikacije za prioritetno područje iz članka 2. stavka 1. točke (d), koje Komisija treba donijeti pri izvršavanju svojih ovlasti na temelju članka 6. stavka 8., pokrivaju sustav EU-a za upravljanje sigurnosnim vjerodajnicama C-ITS-a iz točke 4.3. Priloga I. U specifikacijama za taj sustav utvrđuju se dužnosti sljedećih uloga:

- (a) tijela za upravljanje politikom certifikata C-ITS-a;
- (b) upravitelja pouzdanog popisa certifikata C-ITS-a;

(c) kontaktne točke za C-ITS.

Komisija je odgovorna za osiguravanje izvršenja dužnosti tih uloga.”;

13. u članak 12. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članaka 6. i 7. Komisiji se dodjeljuje na razdoblje od pet godina od ... [datum stupanja na snagu ove Direktive]. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.”;

(b) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članaka 6. i 7. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.”;

(c) stavak 6. zamjenjuje se sljedećim:

„6. Delegirani akt donesen na temelju članka 6. ili članka 7. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.”;

14. članak 15. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 15.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže Europski odbor za ITS (EIC). Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća*.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 4. Uredbe (EU) br. 182/2011.
3. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 8. Uredbe (EU) br. 182/2011 u vezi s njezinim člankom 5.

4. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

Ako odbor ne da mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

* Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).”;

15. članak 17. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 17.

Izvyješćivanje

1. Države članice do ... [15 mjeseci nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive ⁺] Komisiji podnose izvješće o provedbi ove Direktive i delegiranih akata donesenih na temelju nje, kao i o svojim glavnim nacionalnim aktivnostima i projektima u vezi s prioritetnim područjima i s raspoloživosti podataka i usluga navedenih u prilogima III. i IV.

2. Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuje predložak za početna izvješća i izvješća o napretku, uključujući popis ključnih pokazatelja uspješnosti za ocjenjivanje provedbe ove Direktive te delegiranih i provedbenih akata donesenih na temelju nje. U tim se provedbenim aktima, s obzirom na načelo proporcionalnosti i na osnovi najboljih praksi, pravi razlika između obveznih ključnih pokazatelja uspješnosti koje treba uključiti u izvješća i dodatnih pokazatelja koji se prema potrebi mogu uključiti u takva izvješća. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 15. stavka 4.
3. Nakon početnog izvješća države članice svake tri godine izvješćuju o napretku ostvarenom u provedbi ove Direktive te delegiranih i provedbenih akata donesenih na temelju nje. Komisija osigurava da su rokovi za izvješćivanje utvrđeni u delegiranim aktima donesenima na temelju članka 6. usklađeni s tom učestalošću.
4. Komisija najkasnije 12 mjeseci nakon svakog roka za izvješća država članica podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o napretku postignutom u provedbi ove Direktive i delegiranih akata donesenih na temelju nje. Izvješću se prilaže analiza funkcioniranja i provedbe članaka od 5. do 11. i članka 16., uključujući analizu upotrijebljenih i potrebnih financijskih sredstava. U izvješću se također prema potrebi procjenjuje potreba za izmjenom ove Direktive.”;

16. umeće se sljedeći članak:

„Članak 18.a

Preispitivanje

Komisija do 31. prosinca 2028., na temelju svojeg najnovijeg izvješća pripremljenog u skladu s člankom 17. stavkom 4., preispituje članak 6.a, članak 7. i priloge III. i IV. te može, prema potrebi, podnijeti prijedlog za izmjenu. Komisija posebno može, na temelju napretka postignutog u pogledu dostupnosti i pristupačnosti podataka te uvođenja usluga, te uzimajući u obzir njihovu povećanu uporabu putem aplikacija ITS-a, predložiti prilagodbu geografske pokrivenosti primjene određenih vrsta podataka i usluga te dodati vrste podataka i usluge koje se smatraju ključnima za daljnje uvođenje ITS-a.”;

17. Prilog I. zamjenjuje se tekstem iz Priloga I. ovoj Direktivi;
18. Prilog II. zamjenjuje se tekstem iz Priloga II. ovoj Direktivi;
19. tekst iz Priloga III. ovoj Direktivi dodaje se kao Prilog III.;
20. tekst iz Priloga IV. ovoj Direktivi dodaje se kao Prilog IV.

Članak 2.

Prenošenje

1. Države članice stavljaju na snagu zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom do ... [24 mjeseca nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive]. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

Odstupajući od prvog podstavka, države članice stavljaju na snagu zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s obvezom izvješćivanja iz članka 17. stavka 1.

Direktive 2010/40/EU prije roka za izvješće predviđenog u tom članku.

Kada države članice donose te propise, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Načine tog upućivanja određuju države članice.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih propisa nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 3.
Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 4.
Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u ...

Za Europski parlament
Predsjednica

Za Vijeće
Predsjednik/Predsjednica

PRILOG I.

„PRILOG I.

PRIORITETNA PODRUČJA

(kako su navedena u članku 2.)

1. Prioritetno područje I: Usluge ITS-a u području informiranja i mobilnosti

Specifikacije i norme za usluge ITS-a u području informiranja i mobilnosti za putnike uključuju sljedeće:

1.1. Specifikacije za multimodalne digitalne usluge mobilnosti na razini EU-a (uključujući usluge informacija o multimodalnim putovanjima na razini EU-a)

Definiranje zahtjeva potrebnih kako bi se korisnicima ITS-a osigurala točnost i prekogranična raspoloživost multimodalnih digitalnih usluga mobilnosti i sličnih usluga kojima se pružaju funkcije informiranja, rezerviranja ili kupnje na razini EU-a za više prijevoznika unutar iste vrste prijevoza, na temelju:

1.1.1. raspoloživosti i dostupnosti pružateljima usluga ITS-a postojećih i točnih multimodalnih prometnih i putnih podataka koji se upotrebljavaju za multimodalne digitalne usluge mobilnosti, ne dovodeći u pitanje ograničenja u vezi sa sigurnosti i upravljanjem prometom;

1.1.2. olakšavanja prekogranične elektroničke razmjene podataka među relevantnim javnim tijelima i dionicima i relevantnim pružateljima usluga ITS-a, prije svega putem standardiziranih sučelja;

1.1.3. pravodobnog ažuriranja, koje provode relevantna javna tijela i dionici, raspoloživih multimodalnih prometnih i putnih podataka koji se upotrebljavaju za multimodalne digitalne usluge mobilnosti;

1.1.4. pravodobnog ažuriranja, koje provode pružatelji usluga ITS-a, multimodalnih putnih informacija, uključujući prema potrebi informacije povezane s rezerviranjem i kupnjom prometnih usluga.

1.2. Specifikacije za usluge cestovnih prometnih informacija i navigacije na razini EU-a (uključujući usluge prometnih informacija na razini EU-a u stvarnom vremenu)

Definiranje zahtjeva potrebnih kako bi se korisnicima ITS-a osigurala točnost i prekogranična raspoloživost usluga cestovnih prometnih informacija i navigacije na razini EU-a, na temelju:

1.2.1. raspoloživosti i dostupnosti pružateljima usluga ITS-a i drugim relevantnim dionicima postojećih i točnih cestovnih i prometnih podataka, uključujući podatke u stvarnom vremenu, koji se upotrebljavaju za prometne informacije u stvarnom vremenu i za uporabu u digitalnim kartama, ne dovodeći u pitanje ograničenja u vezi sa sigurnosti i upravljanjem prometom;

1.2.2. olakšavanja prekogranične elektroničke razmjene podataka među relevantnim javnim tijelima, dionicima i relevantnim pružateljima usluga ITS-a, uključujući povratne informacije o kvaliteti podataka;

1.2.3. pravodobnog ažuriranja, koje provode relevantna javna tijela i dionici, raspoloživih cestovnih i prometnih podataka koji se upotrebljavaju za prometne informacije u stvarnom vremenu;

1.2.4. pravodobnog ažuriranja, koje provode pružatelji usluga ITS-a, prometnih informacija u stvarnom vremenu za sudionike u cestovnom prometu i druge relevantne dionike.

1.3. Specifikacije za multimodalne digitalne usluge mobilnosti i usluge cestovnih prometnih informacija i navigacije na razini EU-a

1.3.1. Definiranje zahtjeva potrebnih kako bi relevantna javna tijela i/ili, prema potrebi, privatni sektor mogli prikupljati cestovne i prometne podatke (tj. planove protoka prometa, prometne propise i preporučene pravce, prvenstveno za teška teretna vozila) i dostavljati te podatke pružateljima usluga ITS-a, na temelju:

1.3.1.1. raspoloživosti i dostupnosti za pružatelje usluga ITS-a postojećih cestovnih i prometnih podataka (npr. planova protoka prometa, prometnih propisa i preporučenih pravaca) koje su prikupila relevantna javna tijela i/ili privatni sektor;

1.3.1.2. olakšavanja elektroničke razmjene podataka među relevantnim javnim tijelima i pružateljima usluga ITS-a i drugim relevantnim dionicima;

1.3.1.3. pravodobnog ažuriranja cestovnih i prometnih podataka (npr. planova protoka prometa, prometnih propisa i preporučenih pravaca) koje provode relevantna javna tijela i/ili, prema potrebi, privatni sektor;

1.3.1.4. pravodobnog ažuriranja, koje provode pružatelji usluga ITS-a, usluga i aplikacija ITS-a koje se koriste tim cestovnim i prometnim podacima.

1.3.2. Definiranje zahtjeva potrebnih kako bi cestovni podaci, prometni podaci i relevantni putni podaci i podaci o multimodalnoj infrastrukturi koji se upotrebljavaju za digitalne karte bili točni i, gdje je to moguće, raspoloživi proizvođačima digitalnih karata i pružateljima usluga, na temelju:

1.3.2.1. raspoloživosti i dostupnosti, za proizvođače digitalnih karata i pružatelje usluga, postojećih cestovnih i prometnih podataka te relevantnih putnih podataka i podataka o multimodalnoj infrastrukturi, uključujući utvrđene pristupne čvorove koji se koriste za digitalne karte;

1.3.2.2. olakšavanja elektroničke razmjene podataka među relevantnim javnim tijelima i dionicima i privatnim proizvođačima digitalnih karata i pružateljima usluga;

1.3.2.3. pravodobnog ažuriranja cestovnih i prometnih podataka za digitalne karte koje provode relevantna javna tijela i dionici;

1.3.2.4. pravodobnog ažuriranja digitalnih karata koje provode proizvođači digitalnih karata i pružatelji usluga.

2. Prioritetno područje II: Usluge ITS-a u području upravljanja putovanjem, prijevozom i prometom

Specifikacije i norme za usluge ITS-a u području upravljanja putovanjem, prijevozom i prometom uključuju sljedeće:

2.1. Specifikacije za unaprijeđene usluge upravljanja prometom i nezgodama

Definiranje zahtjeva potrebnih kako bi se poduprle i uskladile unaprijeđene usluge upravljanja prometom i nezgodama, na temelju:

2.1.1. raspoloživosti i dostupnosti postojećih i točnih cestovnih i prometnih podataka i podataka o nesrećama i nezgodama potrebnih za usluge upravljanja prometom i nezgodama;

2.1.2. olakšavanja prekogranične elektroničke razmjene podataka, uključujući podatke o prijevozu tereta koji su relevantni za upravljanje prometom i nezgodama (npr. prijevoz opasnih tvari, ograničenja pristupa povezana s teretom, preveliki kamioni), među centrima za upravljanje prometom, centrima za prometne informacije, dionicima i relevantnim pružateljima usluga ITS-a, posebno putem standardiziranih sučelja;

2.1.3. pravodobnog ažuriranja, koje provode relevantni dionici, raspoloživih cestovnih i prometnih podataka i podataka o nesrećama i nezgodama potrebnih za unaprijeđene usluge upravljanja prometom i nezgodama;

2.1.4. raspoloživosti i dostupnosti podataka i sinergije s drugim inicijativama usmjerenima na podupiranje multimodalnosti, integraciju načina prijevoza i olakšavanje promjene načina prijevoza u europskoj prometnoj mreži na najodrživiji način prijevoza usklađivanjem i olakšavanjem razmjene podataka*.

2.2. Specifikacije za usluge upravljanja mobilnošću

Definiranje zahtjeva potrebnih kako bi se tijela za javni prijevoz poduprla u razvoju točnih usluga upravljanja mobilnošću, na temelju:

2.2.1. raspoloživosti i dostupnosti relevantnim javnim tijelima postojećih, točnih cestovnih i multimodalnih putnih i prometnih podataka potrebnih za upravljanje mobilnošću, u standardiziranom formatu, ne dovodeći u pitanje zahtjeve za zaštitu podataka;

2.2.2. olakšavanja prekogranične elektroničke razmjene podataka među relevantnim javnim tijelima i dionicima i relevantnim pružateljima usluga ITS-a;

2.2.3. pravodobnog ažuriranja, koje provode relevantna javna tijela i dionici, raspoloživih cestovnih i multimodalnih putnih i prometnih podataka potrebnih za upravljanje mobilnošću.

2.3. Okvir EU-a za arhitekturu ITS-a

Definiranje mjera potrebnih za razvoj okvirne arhitekture EU-a za ITS, koje se izričito odnose na interoperabilnost, kontinuitet usluga i multimodalnost povezane s ITS-om, unutar koje države članice i njihova nadležna tijela u suradnji s privatnim sektorom mogu razvijati svoju vlastitu arhitekturu ITS-a za mobilnost na nacionalnoj, regionalnoj ili lokalnoj razini.

2.4. Aplikacije ITS-a i logistika prijevoza tereta

Definiranje zahtjeva potrebnih kako bi se poduprlo ostvarivanje aplikacija ITS-a za logistiku prijevoza tereta, a posebice praćenja i lociranja tereta i drugih usluga vidljivosti na njegovu putu i između različitih vrsta prijevoza, na temelju:

2.4.1. raspoloživosti relevantnih tehnologija ITS-a autorima aplikacija ITS-a i njihove uporabe tih tehnologija;

2.4.2. raspoloživosti podataka povezanih s teretom, dostupnih putem drugih specifičnih okvira za razmjenu podataka **;

2.4.3. uključivanja rezultata pozicioniranja u alate i centre za upravljanje prometom.

3. Prioritetno područje III: Usluge ITS-a u području cestovne sigurnosti i zaštite

Specifikacije i norme za usluge ITS-a u području cestovne sigurnosti i zaštite uključuju sljedeće:

3.1. Specifikacije za interoperabilnu uslugu eCall na razini EU-a

Definiranje mjera potrebnih za usklađeno pružanje interoperabilne usluge eCall na razini EU-a, uključujući:

3.1.1. raspoloživost u vozilima potrebnih podataka ITS-a koje treba razmijeniti;

3.1.2. raspoloživost potrebne opreme u pozivnim centrima za hitne slučajeve koji primaju podatke odaslane iz vozila;

3.1.3. olakšavanje elektroničke razmjene podataka između vozila i centara za hitne pozive, uključujući moguću interakciju s podacima u području primjene Uredbe (EU) 2020/1056 i s e-CMR^{***}, primjerice u slučaju opasnih tvari.

3.2. Specifikacije za pružanje informacijskih usluga i usluga rezerviranja za sigurna i zaštićena parkirališna mjesta za kamione i gospodarska vozila

Definiranje mjera potrebnih za pružanje informacijskih usluga i, ako su dostupne, usluga rezerviranja na temelju ITS-a za sigurna i zaštićena parkirališna mjesta za kamione i gospodarska vozila, posebno na benzinskim crpkama i odmorištima uz ceste, na temelju:

3.2.1. raspoloživosti, za korisnike, informacija o mogućnostima parkiranja uz cestu;

3.2.2. olakšavanja elektroničke razmjene podataka između parkirališta i parkirališnih mjesta uz ceste, centara i vozila;

3.2.3. uključivanja relevantnih tehnologija ITS-a i u vozila i u parkirališne objekte uz ceste radi ažuriranja informacija o raspoloživim parkirališnim mjestima u svrhu rezervacija.

3.3. Specifikacije za osnovne opće prometne informacije povezane s cestovnom sigurnosti

Definiranje minimalnih zahtjeva kako bi se, ako je moguće besplatno, svim korisnicima pružile „opće prometne informacije” povezane s cestovnom sigurnosti, kao i minimalnog sadržaja tih informacija, na temelju:

3.3.1. raspoloživosti i dostupnosti točnih podataka o događajima i uvjetima povezanim s cestovnom sigurnosti koji su potrebni za usluge prometnih informacija u vezi sa sigurnosti i za upravljanje nezgodama;

3.3.2. uvođenja ili uporabe sredstava za otkrivanje ili identifikaciju događaja i uvjeta povezanih sa sigurnosti;

3.3.3. identifikacije i uporabe standardiziranog popisa prometnih događaja povezanih sa sigurnosti („opće prometne poruke”) koje bi trebalo besplatno dostaviti korisnicima ITS-a;

3.3.4. usklađenosti „općih prometnih poruka” i njihova uključivanja u usluge ITS-a za pružanje prometnih informacija i multimodalnih putnih informacija u stvarnom vremenu.

3.4. Specifikacije za druge mjere

3.4.1. Definiranje mjera potrebnih za potporu sigurnosti sudionika u cestovnom prometu u vezi sa sučeljem čovjek-stroj u vozilu i upotrebom nomadskih uređaja, uključujući mobilne telefone, za potporu u vožnji i/ili prijevozu, kao i sigurnosti komunikacijskih uređaja u vozilu, koje su izvan područja primjene uredbi (EU) 2018/858****, (EU) br. 167/2013***** i (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća*****.

3.4.2. Definiranje mjera potrebnih za poboljšanje sigurnosti i udobnosti nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu za sve relevantne aplikacije ITS-a koje su izvan područja primjene uredbi (EU) 2018/858, (EU) br. 167/2013 i (EU) br. 168/2013.

3.4.3. Definiranje mjera potrebnih za ugradnju u vozila i cestovnu infrastrukturu naprednih informacijskih sustava za potporu vozaču koje su izvan područja primjene uredbi (EU) 2018/858, (EU) br. 167/2013 i (EU) br. 168/2013.

3.4.4. Definiranje mjera potrebnih za olakšavanje razmjene informacija između pružatelja usluga aplikacija ITS-a u području sigurnosti, kao što je potpora za povratak ukradenih vozila ili robe, i relevantnih javnih tijela, uzimajući u obzir druge postojeće okvire i one u nastajanju usmjerene na olakšavanje razmjene podataka u području mobilnosti i prometa, koje su izvan područja primjene uredbi (EU) 2018/858, (EU) br. 167/2013 i (EU) br. 168/2013.

4. Prioritetno područje IV: Usluge ITS-a za povezanu, kooperativnu i automatiziranu mobilnost

Specifikacije i norme za povezivanje vozila s prometnom infrastrukturom, podizanje svijesti i omogućivanje visokoautomatiziranih usluga mobilnosti uključuju sljedeće, pri čemu se ne dovode u pitanje specifikacije i norme iz Uredbe (EU) 2018/858, Uredbe (EU) br. 167/2013 i Uredbe (EU) br. 168/2013:

4.1. definiranje mjera potrebnih za daljnji napredak u razvijanju i provedbi kooperativnih (vozilo-vozilo, vozilo-infrastruktura, infrastruktura-infrastruktura) inteligentnih prometnih sustava, posebno radi potpore povezanoj, kooperativnoj i automatiziranoj mobilnosti, na temelju:

4.1.1. olakšavanja razmjene podataka ili informacija između vozila, između infrastrukture, između vozila i infrastrukture te između drugih sudionika u prometu, vozila i infrastrukture;

4.1.2. raspoloživosti relevantnim stranama, tj. vozilu ili cestovnoj infrastrukturi, relevantnih podataka ili informacija koje treba razmijeniti;

4.1.3. uporabe standardiziranog formata poruke u razmjeni podataka ili informacija između vozila i infrastrukture;

4.1.4. definicije točne i pouzdane komunikacijske infrastrukture za razmjenu podataka ili informacija između vozila, između infrastrukture i između vozila i infrastrukture;

4.1.5. uporabe normizacijskih procesa radi donošenja odgovarajućih arhitektura.

4.2. Specifikacije za usluge:

4.2.1. usluge informiranja i upozorenja C-ITS-a temeljene na podacima o statusu koje povećavaju svijest sudionika u prometu o predstojećim situacijama u prometu;

4.2.2. usluge informiranja i upozorenja C-ITS-a temeljene na opažanjima koje dodatno povećavaju svijest sudionika u prometu o predstojećim situacijama u prometu, uključujući nepovezane sudionike u prometu;

4.2.3. usluge C-ITS-a temeljene na namjerama koje omogućuju vozilima da se nose sa složenim prometnim scenarijima i omogućuju visokoautomatiziranu vožnju;

4.2.4. infrastrukturne usluge C-ITS-a za potporu automatiziranoj vožnji.

4.3. Specifikacije za sustav EU-a za upravljanje sigurnosnim vjerodajnicama C-ITS-a:

4.3.1. politika certifikata za upravljanje certifikatima javnih ključeva za usluge C-ITS-a;

4.3.2. utvrđivanje uloge tijela za upravljanje politikom certifikata C-ITS-a, upravitelja pouzdanog popisa C-ITS-a i kontaktne točke za C-ITS;

4.3.3. sigurnosna politika za upravljanje informacijskom sigurnosti C-ITS-a.

-
- * Kao što je Uredba (EU) 2020/1056 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta (SL L 249, 31.7.2020., str. 33.) i rad Foruma za digitalni promet i logistiku (DTLF).
- ** Kao što je Uredba (EU) 2020/1056.
- *** Dodatni Protokol Konvenciji o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR) koji se odnosi na elektronički tovarni list.
- **** Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL L 151, 14.6.2018., str. 1.).
- ***** Uredba (EU) br. 167/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 5. veljače 2013. o homologaciji i nadzoru tržišta traktora za poljoprivredu i šumarstvo (SL L 60, 2.3.2013., str. 1.).
- ***** Uredba (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. siječnja 2013. o homologaciji i nadzoru tržišta vozila na dva ili tri kotača i četverocikala (SL L 60, 2.3.2013., str. 52.).”
-

PRILOG II.

„PRILOG II.

NAČELA ZA SPECIFIKACIJE I UVOĐENJE ITS-A

(kako je navedeno u člancima 5., 6., 7. i 8.)

Donošenje specifikacija, davanje mandata za norme i odabir i uvođenje aplikacija i usluga ITS-a temelje se na evaluaciji potreba koje uključuju sve relevantne dionike i u skladu su s načelima navedenima u nastavku. Te mjere moraju:

(a)	biti djelotvorne	–	dati zamjetan doprinos rješavanju ključnih izazova koji utječu na cestovni promet u Europi (npr. smanjenje preopterećenosti, suočavanje s kriznim situacijama i vremenskim pojavama, smanjenje emisija, poboljšanje energetske učinkovitosti, postizanje više razine sigurnosti i zaštite, među ostalim u pogledu nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu);
(b)	biti troškovno učinkovite	–	optimizirati omjer troškova i rezultata u odnosu na ispunjavanje ciljeva;
(c)	biti razmjerne	–	predvidjeti, prema potrebi, različite razine kvalitete usluga i uvođenja koje se mogu dostići, uzimajući u obzir posebnosti na lokalnoj, regionalnoj, nacionalnoj i europskoj razini;
(d)	podupirati kontinuitet usluga	–	osigurati neprekinute usluge u cijeloj Uniji pri uvođenju usluga ITS-a, posebno na transeuropskoj mreži, a gdje je to moguće, i na vanjskim granicama Unije. Kontinuitet usluga trebalo bi osigurati na razini prilagođenoj karakteristikama prometnih mreža koje povezuju zemlje sa zemljama i, prema potrebi, regije s regijama i gradove s ruralnim područjima;
(e)	postići interoperabilnost	–	osigurati da sustavne aplikacije, usluge i s njima povezani poslovni procesi mogu omogućiti razmjenu podataka, informacija i znanja u standardiziranom formatu kako bi se osiguralo učinkovito pružanje usluga ITS-a;

(f)	podupirati usklađenost s prethodnim sustavima	–	osigurati, kada je to opravdano, sposobnost sustava ITS-a da funkcioniraju s postojećim sustavima koji imaju istu namjenu, ne ometajući pritom razvoj novih tehnologija i podupirući prema potrebi komplementarnost s novim tehnologijama ili prelazak na nove tehnologije;
(g)	poštovati postojeću nacionalnu infrastrukturu i karakteristike mreže	–	uzeti u obzir razlike u karakteristikama svojstvenima prometnim mrežama, posebno u veličini opsega prometa i u vremenskim uvjetima na cestama te posebnosti infrastruktura;
(h)	promicati jednakost pristupa	–	ne ometati pristup aplikacijama i uslugama ITS-a nezaštićenim sudionicima u cestovnom prometu niti ih diskriminirati pri pristupu tim aplikacijama i uslugama. Prema potrebi, biti pristupačne za osobe s invaliditetom u skladu sa zahtjevima za pristupačnost iz Priloga I. Direktivi (EU) 2019/882 ako su aplikacije i usluge ITS-a namijenjene za povezivanje korisnika ITS-a s invaliditetom ili pružanje informacija tim korisnicima; biti prilagođene osobama s ograničenim digitalnim znanjem;
(i)	podupirati tehničku zrelost	–	nakon odgovarajuće procjene rizika, uključujući prema potrebi ispitivanje u stvarnim uvjetima, kod različitih proizvođača vozila i uređaja te pružatelja infrastrukture, dokazati pouzdanost inovativnih sustava ITS-a na temelju zadovoljavajuće razine tehničkog razvoja i operativne uporabe;

(j)	postići kvalitetu vremenskog usklađivanja i pozicioniranja	–	osigurati usklađenost aplikacija i usluga ITS-a, koje se oslanjaju na vremensko usklađivanje ili pozicioniranje, barem s navigacijskim uslugama koje pruža sustav Galileo, uključujući autentifikaciju navigacijskih poruka otvorene usluge i druge usluge sustava Galileo poput visoke preciznosti kad ta usluga bude dostupna, i sa sustavima Europskog geostacionarnog navigacijskog sustava (EGNOS). Osigurati, prema potrebi, da se u aplikacijama i uslugama ITS-a koje se oslanjaju na podatke o promatranju Zemlje upotrebljavaju podaci, informacije ili usluge programa Copernicus. Uz podatke programa Copernicus mogu se upotrebljavati i drugi podaci i usluge;
(k)	olakšati intermodalnost	–	pri uvođenju ITS-a prema potrebi uzeti u obzir usklađivanje različitih vrsta prijevoza;
(l)	poštovati koherentnost	–	uzeti u obzir postojeća pravila, politike i aktivnosti Unije koji su relevantni u području ITS-a, posebno u području normizacije i, kad je riječ o specifikacijama, načelo tehnološke neutralnosti, kako je utvrđeno u Direktivi (EU) 2018/1972;
(m)	osigurati transparentnost i povjerenje	–	osigurati transparentnost, primjerice tako da se zajamči transparentnost rangiranja, među ostalim u pogledu okolišnih učinaka, pri predlaganju opcija mobilnosti kupcima.

”.

PRILOG III.

„PRILOG III.

Popis vrsta podataka

Vrsta podatka _____	Geografska pokrivenost	Datum iz članka 6.a stavka 1. drugog podstavka	Datum iz članka 6.a stavka 1. trećeg podstavka
1	Podaci koji se odnose na pružanje usluga cestovnih prometnih informacija i navigacije na razini EU-a (kako je navedeno u Prilogu I., Prioritetno područje I., odlomci 1.2. i 1.3.):		

Vrsta podatka _____	Geografska pokrivenost	Datum iz članka 6.a stavka 1. drugog podstavka	Datum iz članka 6.a stavka 1. trećeg podstavka
1.1. Kategorija: statični i dinamični prometni propisi, ako je primjenjivo, koji se odnose na:			
Potkategorija: - uvjete pristupa za tunele - uvjete pristupa za mostove - ograničenja brzine - zabrane pretjecanja za teška teretna vozila - ograničenja u pogledu težine/duljine/širine/visine	Transeuropska osnovna mreža za ceste	31. prosinca 2025.	31. prosinca 2027.
	Sveobuhvatna transeuropska mreža za ceste, druge autoceste i dionice primarnih cesta, ako je ukupni godišnji prosječni dnevni promet veći od 8500 vozila, i sve ceste u gradovima u središtu svakog gradskog čvorišta kako je definirano u članku 3. točki (p) Uredbe (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća ¹ i navedeno u toj uredbi, uključujući ceste kojima upravljaju gradovi. Država članica može odlučiti ograničiti pokrivenost u gradovima u središtu gradskih čvorišta na ulice u kojima je prosječni dnevni promet veći od 7000 vozila. Država članica koja donese tu odluku o tome obavješćuje Komisiju do 31. prosinca 2026.	31. prosinca 2026.	31. prosinca 2028.

¹ Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU (Tekst značajan za EGP) (SL L 348, 20.12.2013., str. 1.).

Vrsta podatka _____	Geografska pokrivenost	Datum iz članka 6.a stavka 1. drugog podstavka	Datum iz članka 6.a stavka 1. trećeg podstavka
Potkategorija: - jednosmjerne ulice	Cestovna infrastruktura u gradovima u središtu svakog gradskog čvorišta kako je definirano u članku 3. točki (p) Uredbe (EU) br. 1315/2013	31. prosinca 2025.	31. prosinca 2027.
Potkategorija: - propise u vezi s isporukom tereta	Cestovna infrastruktura u gradovima u središtu svakog gradskog čvorišta kako je definirano u članku 3. točki (p) Uredbe (EU) br. 1315/2013	31. prosinca 2026.	Delegirani akti koje treba donijeti na temelju članka 7. stavka 1.a točaka (a), (b) i (c)

Vrsta podatka _____	Geografska pokrivenost	Datum iz članka 6.a stavka 1. drugog podstavka	Datum iz članka 6.a stavka 1. trećeg podstavka
Potkategorija: - smjer vožnje na voznim trakama kojima se vozi u oba smjera	Osnovna i sveobuhvatna transeuropska mreža za ceste, druge autoceste i dionice primarnih cesta, ako je ukupni godišnji prosječni dnevni promet veći od 8500 vozila, i sve ceste u gradovima u središtu svakog gradskog čvorišta kako je definirano u članku 3. točki (p) Uredbe (EU) br. 1315/2013 i navedeno u toj uredbi, uključujući ceste kojima upravljaju gradovi. Država članica može odlučiti ograničiti pokrivenost u gradovima u središtu gradskih čvorišta na ulice u kojima je prosječni dnevni promet veći od 7000 vozila. Država članica koja donese tu odluku o tome obavješćuje Komisiju do 31. prosinca 2026.	31. prosinca 2026.	Delegirani akti koje treba donijeti na temelju članka 7. stavka 1.a točaka (a), (b) i (c)

Vrsta podatka _____	Geografska pokrivenost	Datum iz članka 6.a stavka 1. drugog podstavka	Datum iz članka 6.a stavka 1. trećeg podstavka
Potkategorija: - planovi protoka prometa	Osnovna i sveobuhvatna transeuropska mreža za ceste, druge autoceste i dionice primarnih cesta, ako je ukupni godišnji prosječni dnevni promet veći od 8500 vozila, i sve ceste u gradovima u središtu svakog gradskog čvorišta kako je definirano u članku 3. točki (p) Uredbe (EU) br. 1315/2013 i navedeno u toj uredbi, uključujući ceste kojima upravljaju gradovi. Država članica može odlučiti ograničiti pokrivenost u gradovima u središtu gradskih čvorišta na ulice u kojima je prosječni dnevni promet veći od 7000 vozila. Država članica koja donese tu odluku o tome obavješćuje Komisiju do 31. prosinca 2028.	31. prosinca 2028.	Delegirani akti koje treba donijeti na temelju članka 7. stavka 1.a točaka (a), (b) i (c)

Vrsta podatka _____	Geografska pokrivenost	Datum iz članka 6.a stavka 1. drugog podstavka	Datum iz članka 6.a stavka 1. trećeg podstavka
Potkategorija: - trajna ograničenja pristupa	Osnovna i sveobuhvatna transeuropska mreža za ceste, druge autoceste i dionice primarnih cesta, ako je ukupni godišnji prosječni dnevni promet veći od 8500 vozila, i sve ceste u gradovima u središtu svakog gradskog čvorišta kako je definirano u članku 3. točki (p) Uredbe (EU) br. 1315/2013 i navedeno u toj uredbi, uključujući ceste kojima upravljaju gradovi. Država članica može odlučiti ograničiti pokrivenost u gradovima u središtu gradskih čvorišta na ulice u kojima je prosječni dnevni promet veći od 7000 vozila. Država članica koja donese tu odluku o tome obavješćuje Komisiju do 31. prosinca 2026.	31. prosinca 2026.	Delegirani akti koje treba donijeti na temelju članka 7. stavka 1.a točaka (a), (b) i (c)

Vrsta podatka _____	Geografska pokrivenost	Datum iz članka 6.a stavka 1. drugog podstavka	Datum iz članka 6.a stavka 1. trećeg podstavka
Potkategorija: - granice ograničenja, zabrana ili obveza koje vrijede u određenim zonama, trenutačni status pristupa i uvjeti kretanja u reguliranim prometnim zonama	Osnovna i sveobuhvatna transeuropska mreža za ceste, druge autoceste i dionice primarnih cesta, ako je ukupni godišnji prosječni dnevni promet veći od 8500 vozila, i sve ceste u gradovima u središtu svakog gradskog čvorišta kako je definirano u članku 3. točki (p) Uredbe (EU) br. 1315/2013 i navedeno u toj uredbi, uključujući ceste kojima upravljaju gradovi. Država članica može odlučiti ograničiti pokrivenost u gradovima u središtu gradskih čvorišta na ulice u kojima je prosječni dnevni promet veći od 7000 vozila. Država članica koja donese tu odluku o tome obavješćuje Komisiju do 31. prosinca 2026.	31. prosinca 2026.	Delegirani akti koje treba donijeti na temelju članka 7. stavka 1.a točaka (a), (b) i (c)

Vrsta podatka _____	Geografska pokrivenost	Datum iz članka 6.a stavka 1. drugog podstavka	Datum iz članka 6.a stavka 1. trećeg podstavka
1.2. Vrste podataka o stanju mreže:			
Potkategorija: - zatvorene ceste - zatvorene vozne trake - radovi na cesti	Transeuropska osnovna mreža za ceste	31. prosinca 2025.	Nije primjenjivo (napomena 1)
	Sveobuhvatna transeuropska mreža za ceste	31. prosinca 2026.	Nije primjenjivo (napomena 1)
Potkategorija: - privremene mjere upravljanja prometom	Transeuropska osnovna i sveobuhvatna mreža za ceste	31. prosinca 2028.	Nije primjenjivo (napomena 1)

Vrsta podatka _____	Geografska pokrivenost	Datum iz članka 6.a stavka 1. drugog podstavka	Datum iz članka 6.a stavka 1. trećeg podstavka
2. Podaci koji se odnose na informacijske usluge i usluge rezerviranja za sigurna i zaštićena parkirališna mjesta za kamione i gospodarska vozila (kako je navedeno u Prilogu I., Prioritetno područje III., odlomak 3.2.):			
Kategorija: statični podaci Potkategorija: - statični podaci povezani s parkiralištima - informacije o sigurnosti i opremi parkirališta	Transeuropska osnovna mreža za ceste	31. prosinca 2025.	31. prosinca 2026.
	Sveobuhvatna transeuropska mreža za ceste	31. prosinca 2026.	31. prosinca 2027.
Kategorija: dinamični podaci Potkategorija: - dinamični podaci o raspoloživosti parkirališnih mjesta, uključujući podatke o tome je li parkiralište puno ili zatvoreno te broj raspoloživih slobodnih mjesta.	Transeuropska osnovna i sveobuhvatna mreža za ceste	31. prosinca 2027.	Nije primjenjivo (napomena 1)

Vrsta podatka _____	Geografska pokrivenost	Datum iz članka 6.a stavka 1. drugog podstavka	Datum iz članka 6.a stavka 1. trećeg podstavka
3. Podaci o zapaženim događajima povezanim s cestovnom sigurnosti ili uvjetima povezanim s osnovnim općim prometnim informacijama u vezi s cestovnom sigurnosti (kako je navedeno u Prilogu I., Prioritetno područje III., odlomak 3.3.):			
Kategorija: dinamični podaci Potkategorija: - privremeno skliska cesta - životinje, ljudi, prepreke, krhotine na cesti - nezaštićeno mjesto nesreće - kratkotrajni radovi na cesti - vozač koji vozi u krivom smjeru - neoznačena blokada ceste	Osnovna i sveobuhvatna transeuropska mreža za ceste i druge autoceste koje nisu uključene u tu mrežu	31. prosinca 2025.	Nije primjenjivo (napomena 1)
Potkategorija: - smanjena vidljivost - iznimni vremenski uvjeti	Osnovna i sveobuhvatna transeuropska mreža za ceste i druge autoceste koje nisu uključene u tu mrežu	31. prosinca 2026.	Nije primjenjivo (napomena 1)

Vrsta podatka _____	Geografska pokrivenost	Datum iz članka 6.a stavka 1. drugog podstavka	Datum iz članka 6.a stavka 1. trećeg podstavka
4. Statični podaci u pogledu multimodalnog prometa za pružanje informacija o multimodalnim putovanjima na razini EU-a (kako je navedeno u Prilogu I., Prioritetnom području I., odlomci 1.1. i 1.3.):			
Kategorija Lokacija prepoznatih pristupnih čvorova za sve planirane načine prijevoza, uključujući informacije o pristupačnosti pristupnih čvorova i prilaza na mjestu presjedanja (kao što su dizala, pokretne stube)	Gradski čvorovi kako su definirani u članku 3. točki (p) Uredbe (EU) br. 1315/2013 i navedeni u toj uredbi, uključujući one kojima upravljaju gradovi	31. prosinca 2026.	Delegirani akti koje treba donijeti na temelju članka 7. stavka 1.a točaka (a), (b) i (c)
	Cijela prometna mreža Unije	31. prosinca 2028.	Delegirani akti koje treba donijeti na temelju članka 7. stavka 1.a točaka (a), (b) i (c)

NAPOMENA 1: „Nije primjenjivo: nema obveze stavljanja na raspolaganje podataka izrađenih ili ažuriranih prije datuma navedenog u trećem stupcu ovog Priloga na temelju članka 6.a stavkom 1.”

PRILOG IV.

„PRILOG IV.

Popis usluga ITS-a

Usluga	Geografska pokrivenost	Datum
Usluga osnovnih općih prometnih informacija povezanih s cestovnom sigurnosti (SRTI) kako je navedeno u Prilogu I., Prioritetno područje III., odlomak 3.3.	Osnovna i sveobuhvatna transeuropska mreža za ceste	31. prosinca 2026.

”