



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 16 декември 2021 г.
(OR. en)

15114/21

Междуетноститутуционално досие:
2021/0419 (COD)

TRANS 761
TELECOM 465
IND 390
CODEC 1671
DATAPROTECT 295
DIGIT 190

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор
Дата на получаване:	15 декември 2021 г.
До:	Г-н Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	COM(2021) 813 final
Относно:	Предложение за ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за изменение на Директива 2010/40/ЕС относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2021) 813 final.

Приложение: COM(2021) 813 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Страсбург, 14.12.2021 г.
COM(2021) 813 final

2021/0419 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**за изменение на Директива 2010/40/ЕС относно рамката за внедряване на
интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за
интерфейси с останалите видове транспорт**

(текст от значение за ЕИП)

{SEC(2021) 436 final} - {SWD(2021) 474 final} - {SWD(2021) 475 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Настоящото предложение се отнася до приемането на директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт¹.

• Основания и цели на предложението

Мобилността и транспортът са от основно значение за европейските граждани и за европейската икономика като цяло. Свободното движение на хора и стоки през вътрешните граници е основна свобода за Европейския съюз (ЕС) и на неговия единен пазар. През декември 2020 г. Европейската комисия прие съобщението относно стратегия за устойчива и интелигентна мобилност („стратегията“)², в което се предлага фундаментална трансформация на европейската транспортна система за постигане на целта за устойчива, интелигентна и стабилна мобилност. Цифровизацията е незаменима движеща сила на тази трансформация. Цифровизацията ще направи цялата транспортна система непрекъсната и по-ефикасна. Тя също така допълнително ще повиши равнището на безопасност, сигурност, надеждност и удобство.

Внедряването на интелигентни транспортни системи (ИТС) се определя в стратегията като ключово действие за изграждане на свързана и автоматизирана система за мултимодална мобилност. Тази система съчетава новите развития, като например мобилността като услуга (MaaS) и съвместната, свързана и автоматизирана мобилност (CCAM). В CCAM водачът се превръща в ползвател на споделен парк от превозни средства, който е напълно интегриран в мултимодална транспортна система, допълнена от услуги за мултимодална цифрова мобилност (MDMS), като например приложенията за MaaS.

Стратегията е ясна: за да стане транспортът действително по-устойчив, трябва да бъде осигурена ефективна и непрекъсната мултимодалност, като за всеки етап от пътуването се използва най-ефективният вид транспорт. Освен това всеки вид транспорт трябва да стане по-ефективен; по отношение на пътищата това означава, че решенията за споделяне все по-често представляват жизнеспособна алтернатива на притежаването на частни превозни средства. Това насърчава също така навлизането на превозни средства с нулеви емисии, тъй като ползвателите на услуги за споделена мобилност ще разполагат с цял автомобилен парк. По този начин се намалява безпокойството относно разстоянието или разходите за закупуване, особено когато този парк може да се презарежда автоматично. С други думи, нововъзникващите услуги на ИТС могат да ускорят навлизането на превозни средства с нулеви емисии и да спомогнат за по-ефективното им използване.

¹ ОВ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1.

² COM(2020) 789 final.

И накрая, облекчаването на пътното движение (като се има предвид, че автомобилният парк с нулеви емисии не следва да води до задръствания с нулеви емисии) също ще допринесе за по-голямата устойчивост на транспорта. В идеалния случай споделените превозни средства с нулеви емисии функционират като услуги за фидерни превози към съществуващите и дори още по-ефективните видове транспорт както за пътници, така и за товари, като осигуряват безпроблемно и по-приобщаващо пътуване. Задръстванията струват на икономиката на ЕС над 1 % от БВП годишно³ под формата на загубено от гражданите и работниците време, но също така и под формата на ненадеждна и неефективна логистика, която захранва икономиката. Чрез намаляване на инцидентите и подобряване на управлението на движението ИТС могат да спомогнат за намаляване на задръстванията и да осигурят важен принос за икономическата ефективност и конкурентоспособността на икономиката на ЕС. Внедряването на ИТС има потенциала значително да подобри пътната безопасност, ефективността на движението и удобството, като помогне на ползвателите на транспорт да вземат правилните решения и да се адаптират към ситуацията на движението. То също така дава възможност за по-добро използване на съществуващата инфраструктура, увеличаване на възможностите за мултимодалност и подобряване на управлението на трафика.

В съобщението относно *Европейска стратегия за данните*⁴, прието от Комисията през февруари 2020 г., се признава, че основаните на данни иновации ще осигурят значителни ползи за обществеността посредством приноса им към Европейския зелен пакт⁵ и помощта им за подготвянето на Европа за цифровата ера⁶.

Директива 2010/40/ЕС (Директивата за ИТС) беше замислена като рамка за ускоряване и координиране на внедряването и използването на ИТС, прилагани в автомобилния транспорт и интерфейсите му с други видове транспорт.

В стратегията беше обявено, че Директивата за ИТС скоро ще бъде преразгледана, включително някои от нейните делегирани регламенти. В стратегията също така се подчертава намерението на Комисията да подкрепи създаването през 2021 г. на механизъм за координация на националните точки за достъп (НТД), създадени съгласно Директивата за ИТС.

Комисията извърши последваща оценка на Директивата за ИТС⁷, в която бе достигнато до заключението, че Директивата е оказала положително въздействие върху внедряването на ИТС в целия ЕС. В оценката също така се стига до заключението, че Директивата продължава да бъде подходящ инструмент за справяне с: липсата на координация при внедряването на ИТС в целия ЕС; и ii) бавното, рисково и икономически неефективно внедряване на ИТС. Освен това в оценката се отбелязва, че използването на ИТС се увеличава, но въпреки подобренията внедряването на ИТС все още често е с ограничен географски обхват. Продължава да съществува ясна необходимост от предприемане на по-нататъшни действия по отношение на оперативната съвместимост, сътрудничеството и обмена на данни, за да се даде възможност за безпроблемни и непрекъснати услуги на ИТС в целия ЕС.

³ <https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC69961/congestion%20report%20final.pdf>

⁴ COM(2020) 66 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

⁶ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age_bg

⁷ SWD(2019) 368 final.

През октомври 2019 г. Комисията публикува и доклад до Европейския парламент и Съвета относно прилагането на Директивата за ИТС. В този доклад се подчертава: необходимостта от по-нататъшно подобряване на координацията по отношение на достъпността на данните; ii) необходимостта да се вземе предвид появата на нови теми и предизвикателства, свързани с ИТС; и iii) необходимостта от подобряване на разполагаемостта на ключови видове данни за цялата пътна транспортна мрежа (т.е. чрез предоставяне на тези видове данни в цифров машинночитим формат).

Поради това в настоящото предложение се разглеждат следните проблеми: липсата на оперативна съвместимост и липсата на непрекъснатост на приложенията, системите и услугите; ii) липсата на съгласуване и ефективно сътрудничество между заинтересованите страни; и iii) нерешените въпроси, свързани с разполагаемостта и споделянето на данни в подкрепа на услугите на ИТС. Това се постига по-специално чрез разширяване на настоящия обхват на Директивата, за да бъдат обхванати новите и нововъзникващите предизвикателства, както и чрез осигуряване на възможност основните услуги на ИТС да станат задължителни в целия ЕС. Внедряването на услуги на ИТС ще бъде подкрепено от разполагаемостта на данни, необходими за предоставяне на надеждна информация, което ще гарантира, че могат да бъдат извлечени ползите от цифровизацията в пътния сектор. Посочените по-горе проблеми ще бъдат решени и с въвеждането на допълнителни правила за подобряване на привеждането в съответствие с настоящите практики и стандарти.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

Настоящото предложение е част от пакет от законодателни инициативи, които следва да осигурят принос към целите за декарбонизация, цифровизация и по-голяма устойчивост на транспортната инфраструктура. В допълнение към преразглеждането на Директивата за ИТС този пакет включва преразглеждане на Регламента за TEN-T⁸ и на пакета за градска мобилност⁹, които включват разпоредби, свързани с внедряването на услуги на ИТС. Например преразглеждането на Регламента за TEN-T се отнася до средствата за откриване на свързани с безопасността на пътното движение събития, като дава възможност за предоставяне на информация за движението, свързана с безопасността, на участниците в движението по пътищата съгласно настоящото предложение.

Настоящото предложение е в съответствие с предложението за нов регламент за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива, представено от Комисията на 14 юли 2021 г.¹⁰, с което ще бъде отменена Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива¹¹. Данните за точките за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво, осигурени съгласно този регламент, трябва да бъдат достъпни чрез НТД, създадени съгласно Директивата за ИТС.

Настоящото предложение е също така в съответствие и съгласувано с други правни рамки в областта на транспорта, като например Регламента относно електронната

⁸ Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1).

⁹ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/urban-mobility_en

¹⁰ COM(2021) 559 final.

¹¹ ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1.

информация за товарни превози (eFTI)¹² и друго законодателство, свързано с различните видове транспорт, по-специално по отношение на определянето на обхвата в приложение I към настоящата директива и добавената стойност за развитието на услугите за мултимодална цифрова мобилност.

Що се отнася до пътната безопасност, в стратегията бе потвърдена целта за свеждане на броя на смъртните случаи при всички видове транспорт в ЕС почти до нула до 2050 г. По отношение на автомобилния транспорт има няколко действия в обхвата на Директивата за ИТС, които допринасят за постигането на тази амбициозна цел. Например eCall е мярка, която се прилага след възникване на произшествие с цел съкращаване на времето за реагиране при извънредни ситуации и следователно за намаляване на броя на смъртните случаи и тежките наранявания. Съвместните ИТС дават възможност на превозните средства, транспортната инфраструктура и другите участници в движението по пътищата да съобщават и координират своите действия. Съвместните ИТС разполагат със значителен потенциал за намаляване на броя и сериозността на произшествията. Информационните услуги относно свързани с безопасността събития или за безопасно и сигурно паркиране на товарни автомобили допринасят за безопасността на участниците в движението по пътищата. Задължителната разполагаемост на ключови данни в машинночетим формат ще подобри функционирането на услугите за безопасност, като например интелигентното регулиране на скоростта, а въвеждането на задължителни информационни услуги за движението, свързани с безопасността, ще подобри безопасността на движението.

Настоящото предложение е съгласувано с правилата относно правата и задълженията на пътниците, например правилата, установени в член 10 от Регламент (ЕС) 2021/782 на Европейския парламент и на Съвета¹³.

Освен това понастоящем се извършва преглед на Делегиран регламент (ЕС) 2015/962¹⁴ на Комисията по отношение на предоставянето в целия ЕС на информационни услуги в реално време за движението по пътищата¹⁵. При предстоящото преразглеждане се очаква да бъдат определени ключови видове данни и въведени нови ключови видове данни, свързани с правилата за движение по пътищата: i) ограничения за тегло/дължина/широчина/височина; ii) еднопосочни улици; и iii) граници на ограниченията, забраните или задълженията, валидни за определени зони, настоящ статус на достъпа и условия за движение в регулираните зони за движение. Настоящото предложение е в съответствие с очакваните промени в делегирания акт. Освен това поради значението на тези три допълнителни вида данни, след като новият делегиран акт бъде приет, ще бъде целесъобразно да се обмисли включването им в списъка на видовете данни, чиято разполагаемост и предоставяне трябва да станат задължителни.

¹² ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 33.

¹³ Регламент (ЕС) 2021/782 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2021 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (ОВ L 172, 17.5.2021 г., стр. 1).

¹⁴ Делегиран регламент (ЕС) 2015/962 на Комисията от 18 декември 2014 г. за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на предоставянето в целия ЕС на информационни услуги в реално време за движението по пътищата (ОВ L 157, 23.6.2015 г., стр. 21).

¹⁵ Приемането на делегирания акт се очаква да стане през първото тримесечие на 2022 г.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

В Европейската стратегия за данните бе обявено създаването на общоевропейски, оперативно съвместими пространства на данни в стратегически икономически сектори и области от обществен интерес. Тези пространства на данни включват общо европейско пространство на данни за мобилността. Директивата за ИТС е важен елемент от общото европейско пространство на данни за мобилността, тъй като в нея се предвижда в НТД да са разполагаеми и достъпни данни за мултимодално движение и пътувания.

Тези данни осигуряват специална подкрепа за усъвършенстваните системи за подпомагане на водача, например новите системи за превозните средства съгласно Регламент (ЕС) 2019/2144 относно общата безопасност¹⁶.

Предложението е съгласувано с други правни рамки на ЕС, като например Общия регламент относно защитата на данните (ЕС) 2016/679¹⁷, Директивата за правото на неприкосновеност на личния живот и електронни комуникации 2002/58/ЕО¹⁸ и Регламент (ЕС) 2019/2144 относно общата безопасност¹⁹. Когато е целесъобразно, при мерките, предвидени в настоящото предложение, трябва надлежно да се вземе предвид предстоящият законодателен акт за изкуствения интелект²⁰.

С настоящата директива се подкрепят политиките за научни изследвания и иновации в областта на климата, енергетиката и мобилността по линия на Рамковата програма за научни изследвания „Хоризонт Европа“ за периода 2021—2027 г. по отношение на научните изследвания и разработването на иновативни технологии в областта на ИТС, съвместните ИТС (СИТС) и ССАМ.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

- **Правно основание**

Изменението не променя правното основание на Директивата за ИТС, което е член 91 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

- **Субсидиарност (при неизключителна компетентност)**

В Директивата за ИТС се разглеждат транснационалните аспекти на транспорта, които не могат да бъдат разгледани в задоволителна степен самостоятелно от държавите членки, например оперативната съвместимост на оборудването и укрепването на вътрешния пазар за услуги на ИТС в световен мащаб. По този начин с нея се допринася за създаването на работни места и растежа.

¹⁶ ОВ L 325, 16.12.2019 г., стр. 1.

¹⁷ ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1.

¹⁸ ОВ L 201, 31.7.2002 г., стр. 37.

¹⁹ ОВ L 325, 16.12.2019 г., стр. 1.

²⁰ Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за определяне на хармонизирани правила относно изкуствения интелект (законодателен акт за изкуствения интелект) и за изменение на някои законодателни актове на Съюза (COM(2021) 206 final).

Съгласно принципа на субсидиарност използването на директива или рамкова директива като Директивата за ИТС остава един от най-подходящите начини за постигане на преследваната цел. Общите принципи и благоприятстващите условия за внедряване на ИТС са установени чрез използване на спецификации, разработени с активното участие на тематични експерти, определени от държавите членки.

Комисията счита, че следва да е задължително да бъдат разполагаеми и да се предоставят някои видове данни и услуги на ИТС. Първоначалните списъци на такива данни и услуги са включени в предложението. В предложението е включен и механизъм за актуализиране на тези списъци въз основа на засилени консултации със заинтересованите страни и предварително официално одобрение от държавите членки.

В рамките на своите институционални прерогативи Комисията също така ще засили ролята на Европейската консултативна група по ИТС, в която има представители на съответните заинтересовани страни в областта на ИТС от публичния и частния сектор. Тези заинтересовани страни съветват Комисията относно стопанските и техническите аспекти на въвеждането и внедряването на ИТС в ЕС.

- **Пропорционалност**

Съгласно принципа на пропорционалност настоящото предложение не надхвърля необходимото за постигане на целите му. Комисията счита, че всички мерки са пропорционални по отношение на тяхното въздействие, както е посочено в оценката на въздействието, придружаваща настоящата инициатива²¹. Чрез предложената намеса: i) се адаптира обхватът на Директивата за ИТС към новите и нововъзникващите области на услугите на ИТС; ii) се засилва ролята на заинтересованите страни и координацията между тях; и iii) се изисква разполагаемостта на ключови данни и предоставянето на основни услуги. Това е необходимо, за да се адаптира правната рамка за ИТС към променящата се среда и да се гарантира разполагаемостта на необходимите данни и услуги в подкрепа на целите на стратегията.

- **Избор на инструмент**

Поради ограничените промени в Директивата за ИТС Комисията счита, че изменението е най-добрият вариант за преразглеждането ѝ.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

В последващата оценка на Директивата за ИТС по Програмата за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT) се стигна до заключението, че приложното ѝ поле все още е актуално, като определените приоритетни области продължават да обхващат съответните теми, услуги и данни. Заинтересованите страни също считат, че Директивата и свързаните с нея делегирани актове са спомогнали за намаляване на отрицателните странични въздействия от транспорта.

²¹

Да се добави препратка.

В същото време в резултат на общественото и технологичното развитие в оценката се стига до заключението, че в бъдеще трябва да бъде обърнато допълнително внимание на редица области. В оценката се посочва по-специално, че е необходимо да се обърне допълнително внимание на съвместната, свързана и автоматизирана мобилност. Освен това в оценката се посочва очакването, че гарантирането на разполагаемостта на съответните данни и инфраструктура за ИТС ще доведе до въвеждането на непрекъснати услуги в целия ЕС. В нея се заключава също така, че до момента са въведени само ограничен брой оперативно съвместими услуги на ИТС. В нея се подчертава продължаващото нежелание за споделяне на данни, което продължава да бъде ограничаващ фактор, както и необходимостта от подобряване на сътрудничеството със и между заинтересованите страни.

В оценката бяха установени проблемите, които предложението има за цел да бъдат решени, а именно: i) липсата на оперативна съвместимост и непрекъснатост на приложенията, системите и услугите; ii) липсата на съгласуване и ефективно сътрудничество между заинтересованите страни; и iii) нерешените въпроси, свързани с разполагаемостта и споделянето на данни в подкрепа на услугите на ИТС.

• Консултации със заинтересованите страни

В процеса на консултация²² основните целеви групи бяха включени чрез три различни метода: обществена консултация, открита обществена консултация и целеви консултации. Всеки от тези методи е разгледан в точките по-долу.

Обществена консултация относно първоначалната оценка на въздействието²³ на тази инициатива беше проведена от 8 октомври 2020 г. до 19 ноември 2020 г. В рамките на тази обществена консултация Комисията получи 34 отговора, предимно от дружества, стопански сдружения и публични органи. НПО, организации на потребителите и обществеността също отговориха на първоначалната оценка на въздействието.

В периода от 3 ноември 2020 г. до 2 февруари 2021 г. беше проведена открита обществена консултация. Във въпросника за откритата обществена консултация заинтересованите страни бяха приканени да изразят становища по ключовите аспекти на оценката на въздействието, а именно: i) основните проблеми, разгледани в оценката на въздействието; ii) факторите за тези проблеми; iii) възможните мерки на политиката за справяне с тези проблеми и фактори; iv) вероятните въздействия на тези възможни мерки на политиката; и v) целесъобразността на действията на равнище ЕС за справяне с тези проблеми. Комисията получи общо 149 отговора.

Целевите консултации се състояха от четири части, посочени в подточките по-долу:

— на 15 февруари 2021 г. бе даден ход на проучване онлайн за всички ключови групи заинтересовани страни, което продължи до 26 март 2021 г.;

— на 16 февруари 2021 г. бе даден ход на програма за провеждане на интервюта с 53 заинтересовани страни от всички ключови групи, която продължи до 6 май 2021 г.

²² Повече информация може да бъде намерена в приложение Е към съпътстващото проучване, което съдържа доклад относно консултацията със заинтересованите страни.

²³ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Intelligent-transport-systems-review-of-EU-rules-bg>

Освен това в началната фаза на проучването бяха проведени шест проучвателни интервюта с ключови заинтересовани страни (ноември/декември 2020 г.);

— между декември 2020 г. и юни 2021 г. бяха проведени шест работни семинара със заинтересовани страни;

— Европейският комитет по ИТС проведе заседания на 17 декември 2020 г. и 28 юни 2021 г.

През периода на изготвяне на оценката на въздействието Комисията проведе срещи и с широк кръг заинтересовани страни и получи няколко документа за изразяване на позиция.

- **Събиране и използване на експертни становища**

При подготовката на настоящата инициатива Комисията използва: i) констатациите от последващата оценка на Директивата за ИТС²⁴; ii) доклада си до Европейския парламент и Съвета относно прилагането на Директивата²⁵; и iii) докладите на държавите членки за 2020 г. за напредъка по прилагането на Директивата за ИТС²⁶.

В рамките на дейностите по консултация заинтересованите страни предоставиха също така голям обем информация, която беше допълнена от информация, предоставена от тях на Комисията на ad hoc основа. Оценката на въздействието се основава до голяма степен на придружаващо външно проучване, проведено от консултант²⁷.

Друг източник на информация беше широката консултация, проведена от Комисията с експертната група на държавите членки по ИТС²⁸, относно определянето на ключови видове данни. Тази дейност беше извършена като част от преразглеждането на Делегиран регламент (ЕС) 2015/962 на Комисията.

Като цяло източниците, използвани за изготвяне на доклада за оценка на въздействието, са многобройни, всеобхватни и представителни за различните групи заинтересовани страни.

- **Оценка на въздействието**

Комитетът за регулаторен контрол получи доклада за оценка на въздействието на 25 август 2021 г. На 27 септември 2021 г. Комитетът даде положително становище по доклада с резерви. Комитетът счита, че докладът следва да бъде допълнително подобрен по отношение на: i) обхвата на инициативата, например как тя ще допринесе за мултимодалността и целите на Зеления пакт; ii) специфичните проблеми, които се разглеждат, и най-важните избори във връзка с политиката; iii) анализа на въздействията; iv) избора на предпочитания вариант на политика; и v) становищата на заинтересованите страни.

²⁴ SWD(2019) 368 final.

²⁵ COM(2019) 464 final.

²⁶ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/its-national-reports_en

²⁷ Окончателен доклад, проучване в подкрепа на оценката на въздействието „Проучване в подкрепа на оценката на въздействието за преразглеждането на Директивата за интелигентните транспортни системи (2010/40/ЕС)“, 2021 г.

²⁸ Код E01941 в Регистъра на експертните групи към Комисията и на други подобни структури.

Раздели 1—4 от окончателния доклад за оценката на въздействието включват подробно описание и оценка на добавената стойност на инициативата, както и връзките ѝ с други инициативи в областта на политиката. Подробно описание на вариантите на политиката е включено в раздел 5. Подробен анализ на въздействието на всички варианти е представен в раздел 6, а в раздел 7 е направено сравнение на вариантите на политиката. Резюмето на оценката на въздействието и становището на Комитета могат да бъдат намерени на уебстраницата на Комисията²⁹.

В окончателния доклад за оценка на въздействието бяха анализирани три варианта на политиката. Обобщение на всеки от тези три варианта е представено в трите подточки по-долу:

- вариант на политиката 1: укрепване на принципите на координация и внедряване. С този първи вариант на политиката се въвеждат най-голям брой мерки на политиката. Въпреки това в него се възприема предимно облекчен подход, включително по отношение на мерките, свързани с: i) изменения на Директивата, за да може да бъде разширено нейното прилагане в нови и нововъзникващи области на услугите на ИТС; ii) преодоляване на установените недостатъци в сътрудничеството със заинтересованите страни посредством мерки за подобряване на координацията; и iii) осигуряване на съгласуваност на разпоредбите на Директивата с тези на други съществуващи правни инструменти. В него са включени и мерки, които имат за цел: по-нататъшно укрепване на координацията между всички съответни заинтересовани страни; ii) институционализиране на части от рамката за управление; и iii) Директивата да бъде подготвена за бъдещето, за да може да функционира при появата на известни предстоящи инициативи в областта на политиката на ЕС;
- вариант на политиката 2: събирането и разполагаемостта на ключови данни да станат задължителни. С тази намеса стават задължителни събирането и споделянето на данни, които са от ключово значение за функционирането на основни услуги, като средство за насърчаване на внедряването на такива услуги. При тези мерки се запазват всички други аспекти на вариант на политиката 1, като същевременно целта е да се подобри: i) разполагаемостта на данните; ii) качеството на данните; iii) достъпът до данни; iv) обменът на данни; и v) използването на данни;
- вариант на политиката 3: предоставянето на основни услуги да стане задължително. Тази намеса включва възможността за задължително въвеждане на основни услуги чрез делегирани актове. С нея по-специално могат да бъдат извлечени ползи от повишеното равнище на разполагаемост, качество, обмен и използване на данни, които се насърчават при вариант на политиката 2, и тя има за цел да се осигури допълнителна подкрепа за разгръщането на оперативно съвместими и непрекъснати услуги.

Комисията несъмнено предпочита вариант 2 пред вариант на политиката 1, тъй като с него се постигат значително по-големи ползи и най-добро съотношение между разходите и ползите. Задължителното събиране на данни и произтичащото от това внедряване на услуги на ИТС също така значително увеличават ефективността на

²⁹

Да се добави препратка.

директивата при постигането на целите на Директивата за ИТС и я правят по-съгласувана. Ограничаването на задължителното събиране на данни до ключови данни — както и значителните ползи, които биха произтекли от събирането на тези ключови данни — също така означава, че вариант на политиката 2 е пропорционален.

Разликата в нетните ползи между вариант 2 и вариант 3 е по-малка от разликата между нетните ползи при вариант 1 и вариант 2. Въпреки това разликите в нетните ползи между вариант 2 и вариант 3 продължават да бъдат значителни. Основната разлика е значителното увеличение на ползите, свързани с безопасността, които се очакват при вариант на политиката 3 в сравнение с вариант 2. Въпреки че вариант 3 включва и повишено равнище на разходите, съотношението между пределните разходи и ползите при допълнителните разходи и ползи, произтичащи от вариант на политиката 3, все още е положително. Това е и най-съгласуваният вариант на политиката. Задължителното предоставяне на основни услуги на ИТС за пътна безопасност — макар това да води до значителни разходи за привеждане в съответствие — също е пропорционално.

Поради това предпочитаният от Комисията вариант на политиката е вариант на политиката 3 (който включва варианти на политиката 1 и 2), тъй като: i) генерира най-големи нетни ползи; ii) това е най-ефективният вариант; iii) се него се постигат по най-добър начин конкретните цели на Директивата за ИТС; и iv) той осигурява най-добре бързото и съгласувано внедряване на услуги на ИТС в съответствие с целите на стратегията.

Оценката на въздействието включва подробно описание на мерките на политиката, заложи в различните варианти на политиката, както и на основните въздействия, разходи и ползи от всеки вариант на политиката.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Предложението ще намали административните разходи на държавите членки, тъй като с него се рационализират повтарящите се задължения за докладване и се дава възможност за използването на обща система за докладване относно прилагането на Директивата и свързаните с нея делегирани актове. Чрез използването на общ образец и общи ключови показатели за ефективност то ще улесни също така анализирането и сравняването на докладите. Предложението обаче може също така да доведе до увеличаване на разходите за координация, свързани със събирането на данни, по-специално по отношение на местните органи.

МСП не са конкретна цел на мерките на политиката и няма признаци, че мерките на политиката ще имат диференцирано въздействие върху дружества с различен размер. Без въвеждането обаче на нови спецификации за данни и стандартни изисквания и без широкото използване на НТД е възможно да възникне фрагментиран пазар. Ако този фрагментиран пазар продължи да съществува, той би могъл да породи сравнително предимство за по-големите дружества в сравнение с МСП. На един хармонизиран пазар с хармонизирани стандарти МСП ще се възползват от по-ниски бариери за навлизане на пазара, за да разширят дейността си и да се конкурират на равен принцип с по-големите предприятия.

Очаква се предложението да има значителен принос за създаването на общо европейско пространство на данни за мобилността в рамките на европейската стратегия за данните.

То ще допринесе за общото европейско пространство на данни за мобилността чрез увеличаване на разполагаемостта на данни в НТД и опростяване на повторното използване на данните чрез стандартизиране на обмена на данни и хармонизиране на условията за достъп.

- **Основни права**

За да се постигне целта за безопасна, устойчива, интелигентна и стабилна мобилност, може да се наложи бъдат обработвани данни за пътуванията, движението или пътищата, които включват лични данни. Когато обработването на лични данни е необходимо за постигане на целите на Директивата за ИТС, по-подробни правила, например относно това от кого и за какви конкретни цели да се събират данни, могат да бъдат определени само в третични актове, които се основават на нея. Когато предлага такива актове, Комисията ще вземе надлежно предвид изискванията за защита на данните.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма отражение върху бюджета на Европейския съюз.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Рамка на ЕС за СИТС за предоставяне на надеждна и сигурна комуникация**

Комисията се опира на своя оперативен опит от изпълнението на подкрепящото действие „Архитектура за сигурност на свързаната инфраструктура и превозните средства в Европа“, с което на Съвместния изследователски център бе възложено изпълнението на пилотната фаза (2018—2022 г.) на системата на ЕС за управление на пълномощията за сигурност в съвместните ИТС (СИТС).

Докато се очаква формализирането на тази система в обвързваща рамка (и евентуалното бъдещо създаване на специални структури, с които да се управлява), Комисията се определя като субектът, който ще поеме функциите на орган за политиката за предоставяне на удостоверения в СИТС, администратор на доверителния списък и звено за контакт за СИТС.

- **Планове за изпълнение и механизми за мониторинг, оценка и докладване**

Комисията ще приема работни програми на всеки 5 години, в които ще се определят действията, за които могат да бъдат приети евентуални европейски спецификации или за които може да стане задължително използването на допълнителни данни или услуги на ИТС.

Държавите членки ще докладват на всеки 3 години за напредъка си в прилагането на Директивата и свързаните с нея делегирани актове, като използват общ образец и общи ключови показатели за ефективност.

Въз основа на докладите на държавите членки Комисията ще представя на всеки 3 години доклад до Европейския парламент и Съвета относно прилагането на Директивата.

- **Обяснителни документи**

В съответствие със съображение 27 от предложението държавите членки трябва да уведомят Комисията за своите мерки за транспониране с подкрепящи документи. Това е необходимо поради новите разпоредби, предвидени в предложението за събиране на данни и внедряване на услуги. С тези нови разпоредби може да се изиска приемането на допълнително национално законодателство или изменението му. Ето защо, за да може Комисията да наблюдава правилното транспониране, е важно държавите членки да изпратят на Комисията съпътстващи документи, от които е видно кои съществуващи или нови разпоредби в националното законодателство са предназначени за прилагане на отделните мерки, предвидени в предложената директива.

- **Подробно разяснение на отделните разпоредби на предложението**

С настоящото предложение се изменя действащата Директива 2010/40/ЕС относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт, изменена с Решение (ЕС) 2017/2380 на Европейския парламент и на Съвета³⁰. Структурата на изменената Директива за ИТС е изложена в подточките по-долу.

- С член 1, параграф 1 се адаптира член 1 от действащата директива, в който се определят предметът и приложното поле на Директивата, като разполагаемостта на данни и внедряването на услуги се добавят към предмета и приложното поле на действащата директива.
- С член 1, параграф 2 се актуализира посоченото в член 2 от действащата директива заглавие на четирите приоритетни области, тъй като приоритетните области се реорганизируют в съответствие с видовете услуги на ИТС.
- С член 1, параграф 3 се разширява списъкът с определения от действащата директива, когато това е необходимо и целесъобразно предвид цялостните промени в приложното поле и разпоредбите на изменената директива.
- С член 1, параграф 4 се разширяват посочените в член 5 изисквания за държавите членки по отношение на сътрудничеството им във връзка с внедряването на услуги на ИТС в изпълнение на спецификациите, приети съгласно Директивата.
- С член 1, параграф 5 се актуализира позоваването в член 6 на съществуващото законодателство и то се допълва с позоваването на Решение № 768/2008/ЕО.
- С член 1, параграф 6 се предвижда нов член, с който от държавите членки се изисква да гарантират разполагаемостта на данни за видовете данни, изброени в новото приложение III, и тяхната достъпност в НТД, както и нов член, с

³⁰ ОВ L 340, 20.12.2017 г., стр. 1.

който от държавите членки се изисква да гарантират внедряването на услугите на ИТС, изброени в новото приложение IV.

- С член 1, параграф 7 се добавят разпоредби към член 7 от действащата директива за актуализиране на приложения III и IV чрез делегирани актове, при условие че бъде извършена предварителна оценка на въздействието, включително анализ на разходите и ползите.
- В член 1, параграф 8 се предвижда нов член, с който Комисията се упълномощава да приема временни мерки в случай на извънредна ситуация, която има пряко отражение върху пътната безопасност, киберсигурността или разполагаемостта и цялостността на услугите на ИТС.
- В член 1, параграф 9 се актуализира позоваването в член 8 от действащата директива.
- С член 1, параграф 10 член 10 от действащата директива се заменя с актуализирани правила относно защитата на данните и неприкосновеността на личния живот, като текстът се рационализира чрез премахване на дублирането на съществуващи задължения съгласно правилата за защита на данните, например по отношение на сигурността на обработваните лични данни и необходимостта администраторите да спазват другите си задължения съгласно правилата за защита на данните. В него също така се подчертава изискването Комисията да взема предвид изискванията за защита на данните при разработването на спецификациите.
- С член 1, параграф 11 се предвижда нов член относно органа за политиката за предоставяне на удостоверения в СИТС, администратора на доверителния списък и звеното за контакт за СИТС, и се постановява, че Комисията ще определя и изпълнява тези роли.
- С член 1, параграф 12 се адаптира член 12 от действащата директива по отношение на датата, от която правомощието за приемане на делегирани актове се предоставя на Комисията.
- С член 1, параграф 13 се заменя член 15 от действащата директива относно процедурата на комитет, като се актуализират позоваванията на съществуващото законодателство и се добавя позоваване на процедурата по разглеждане (членове 5 и 8 от Регламент (ЕС) № 182/2011).
- С член 1, параграф 14 се заменя член 17 от действащата директива, като се актуализират правилата относно докладването от страна на държавите членки (общ образец, общи ключови показатели за ефективност) и от страна на Комисията, както и правилата за приемането на работните програми по Директивата за ИТС.
- С член 1, параграф 15 и член 1, параграф 16 двете приложения към действащата директива се заменят с четири приложения:
 - с приложение I се адаптира приложение I към действащата директива, като приоритетните области се организират според видовете услуги на

ИТС, и също така се добавят нови действия, съответстващи на нови и нововъзникващи услуги на ИТС;

- с приложение II се адаптира приложение II към действащата директива за ИТС, като се актуализират и добавят някои принципи;
 - в новото приложение III се изброяват видовете данни, чиято разполагаемост и достъпност в НТД трябва да се гарантира до датата, посочена за всеки вид данни, и в географския обхват, посочен за всеки вид данни;
 - в новото приложение IV се изброяват услугите на ИТС, които трябва да бъдат внедрени до датата, посочена за всяка услуга на ИТС, и в географския обхват, посочен за всяка услуга на ИТС.
- В членове 2, 3 и 4 се посочват транспонирането, влизането в сила и адресатите на изменената директива.
- **Европейско икономическо пространство**

Предложеният акт е от значение за ЕИП.

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 2010/40/ЕС относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет³¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите³²,

В съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) В съобщението на Комисията „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност“³³ внедряването на интелигентните транспортни системи (ИТС) се определя като ключово действие за постигане на свързана и автоматизирана мултимодална мобилност, като по този начин се допринася за преобразуването на европейската транспортна система с оглед постигане на целта за ефективна, безопасна, устойчива, интелигентна и стабилна мобилност. Това допълва действията, обявени в рамките на водещата инициатива за екологизиране на товарния транспорт с цел насърчаване на мултимодалната логистика. В стратегията също така беше обявено преразглеждане през 2022 г. на Делегиран регламент (ЕС) 2017/1926 относно информационните услуги за мултимодални пътувания, за да включва задължителните изисквания за достъп до динамични набори от данни, както и извършване на оценка на необходимостта от регулаторни действия по отношение на правата и задълженията на доставчиците

³¹ ОВ С , , стр.

³² ОВ С , , стр.

³³ COM(2020) 789 final.

на мултимодални цифрови услуги, заедно с инициатива за продажба на билети, включително продажба на билети за железопътен транспорт.

- (2) В Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност се потвърждава целта до 2050 г. броят на смъртните случаи при всички видове транспорт в Съюза да се доближи до нула. Няколко действия в обхвата на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета³⁴ допринасят за безопасността на участниците в движението по пътищата, като например системата eCall, информационните услуги за движението, свързани с безопасността, и зоните за безопасно и сигурно паркиране³⁵.
- (3) В Европейския зелен пакт³⁶ се подчертава нарастващата роля на автоматизираната и свързаната мултимодална мобилност, заедно с интелигентните системи за управление на движението, създадени благодарение на цифровизацията, и целта за подкрепа на нови устойчиви услуги в областта на транспорта и мобилността, които могат да намалят задръстванията и замърсяването, по-специално в градските райони.
- (4) Увеличаващата се необходимост от по-добро използване на данните, за да станат транспортните вериги по-устойчиви, ефикасни и стабилни, изисква по-добра координация на рамката за ИТС с други инициативи, насочени към хармонизиране и улесняване на споделянето на данни в секторите на мобилността, транспорта и логистиката с мултимодална перспектива³⁷.
- (5) С оглед на необходимостта от цифровизиране на автомобилния транспорт, повишаване на пътната безопасност и намаляване на задръстванията внедряването и използването на интелигентни транспортни системи и услуги по пътищата следва допълнително да се развива в трансевропейската транспортна мрежа.
- (6) В много държави членки националните приложения на тези системи и услуги вече се въвеждат в сектора на автомобилния транспорт. Въпреки подобренията след приемането ѝ през 2010 г. обаче при оценката на Директива 2010/40/ЕС³⁸ бяха установени трайни недостатъци, които водят до внедряване, което продължава да бъде разпокъсано и неkoordinирано, и липса на географска непрекъснатост на услугите на ИТС в целия Съюз и по външните му граници.

³⁴ Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1).

³⁵ Сертифицирани в съответствие с Делегиран регламент (ЕС) .../... на Комисията от XXX г. относно стандартите на ЕС, в които подробно се описват нивото на обслужване и сигурността на зоните за безопасно и сигурно паркиране в ЕС и процедурите за тяхното сертифициране.

³⁶ Съобщение на Комисията — Европейският зелен пакт, COM(2019) 640 final.

³⁷ Например общото европейско пространство на данни за мобилността и неговите компоненти, Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. относно електронната информация за товарни превози (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 33) и работата, извършвана от Форума за цифров транспорт и логистика (DTLF).

³⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive_en

- (7) В контекста на изпълнението на делегираните регламенти на Комисията³⁹ за допълване на Директива 2010/40/ЕС държавите членки създадоха национални точки за достъп (НТД)⁴⁰. НТД организират достъпа и повторното използване на данни, свързани с транспорта, за да подпомогнат предоставянето на общоевропейски оперативно съвместими услуги на ИТС за пътуване и движение на крайните потребители. Тези НТД са важен компонент от общото европейско пространство на данни за мобилността в рамките на Европейската стратегия за данните⁴¹ и на тях следва да се разчита по-специално по отношение на достъпността на данните.
- (8) За да се осигури координирано и ефективно внедряване на ИТС в рамките на Съюза като цяло, следва да се въведат спецификации, както и, когато е целесъобразно, стандарти, в които в допълнение към вече приетите спецификации се определят допълнителни подробни разпоредби и процедури. Преди да приеме допълнителни или преразгледани спецификации, Комисията следва да направи оценка на съответствието им с някои определени принципи, посочени в приложение II. Приоритет следва да се отдаде на първо място на четирите основни области на разработване и внедряване на ИТС. При по-нататъшното въвеждане на ИТС съществуващата инфраструктура за ИТС, внедрена от дадена държава членка, следва да бъде взета предвид по отношение на технологичния напредък и положените финансови усилия. Ако е целесъобразно, следва да се гарантира, по-специално за СИТС, че в изискванията за системите ИТС нито се налага, нито се дискриминира използването на определен вид технология.
- (9) При спецификациите следва да се вземат предвид и да се надграждат придобитият вече опит и получените резултати в областта на ИТС, съвместните интелигентни транспортни системи (СИТС) и съвместната, свързана и автоматизирана мобилност (ССАМ)⁴², по-специално в контекста на платформите

³⁹ Делегиран регламент (ЕС) № 885/2013 на Комисията от 15 май 2013 г. за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (Директивата за ИТС) по отношение на предоставянето на информационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства (ОВ L 247, 18.9.2013 г., стр. 1);

Делегиран регламент (ЕС) № 886/2013 на Комисията от 15 май 2013 г. за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на данните и процедурите за предоставяне, когато това е възможно, на безплатна за потребителите обща минимална информация за движението, свързана с безопасността (ОВ L 247, 18.9.2013 г., стр. 6); Делегиран регламент (ЕС) 2015/962 на Комисията от 18 декември 2014 г. за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на предоставянето в целия ЕС на информационни услуги в реално време за движението по пътищата (ОВ L 157, 23.6.2015 г., стр. 21);

и Делегиран регламент (ЕС) 2017/1926 на Комисията от 31 май 2017 г. за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на предоставянето в целия ЕС на информационни услуги за мултимодални пътувания (ОВ L 272, 21.10.2017 г., стр. 1).

⁴⁰ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/national-access-points_en

⁴¹ COM(2020) 66 final.

⁴² Код E03188 в Регистъра на експертните групи към Комисията и на други подобни структури

на СИТС и ССАМ⁴³, Европейския форум за мултимодална мобилност на пътниците⁴⁴ и Европейската платформа за въвеждане на системата eCall⁴⁵.

- (10) Чрез спецификациите следва да се насърчават иновациите. По-голямата разполагаемост на данни следва да доведе например до разработването на нови услуги на ИТС и обратно, при иновациите следва да се набелязват нуждите от бъдещи спецификации. Европейското партньорство за съвместна, свързана и автоматизирана мобилност в рамките на „Хоризонт Европа“ следва да подкрепя разработването и изпитването на следващата вълна от услуги на СИТС, като спомага за интегрирането на високоавтоматизирани превозни средства в новите услуги за мултимодална мобилност.
- (11) СИТС използват технологии, които позволяват на пътните превозни средства да комуникират помежду си и с крайпътната инфраструктура, включително пътната сигнализация. Услугите на СИТС са категория услуги на ИТС, основаващи се на отворена архитектура, която дава възможност за установяване на връзка тип „от много точки до много точки“ или „от точка до точка“ между станциите на СИТС. Това означава, че всички станции на СИТС следва да обменят съобщения по сигурен начин помежду си и не следва да се ограничават до обмен на съобщения с предварително определени станции. Повечето услуги изискват да се гарантира автентичността и цялостността на съобщенията в СИТС, съдържащи информация, като например местоположение, скорост и направление. Ето защо трябва да се създаде един общ европейски модел на доверие относно СИТС, за да се установи отношение на доверие между всички станции на СИТС, независимо от използваните комуникационни технологии. Този модел на доверие следва да се прилага чрез приемането на политика за използване на инфраструктура на публичния ключ (ИПК). Най-високото равнище на тази ИПК следва да бъде доверителният списък на европейските удостоверения, състоящ се от данни за всички доверени базови удостоверяващи органи в Европа. За да се гарантира гладкото функциониране на този модел на доверие на СИТС, някои задачи следва да се изпълняват на централно равнище. Комисията следва да гарантира, че тези основни задачи се изпълняват, по-специално по отношение на ролите на органа за политиката за предоставяне на удостоверения в СИТС, на администратора на доверителния списък и на звеното за контакт за СИТС.
- (12) Повечето действия по Директива 2010/40/ЕС, с изключение на eCall, са насочени към гарантиране на оперативната съвместимост и достъпността на данните, които вече са разполагаеми в машинночитим цифров формат, и към внедряването на услуги на ИТС, но не включват задължения съответните заинтересовани страни да предоставят тези данни или да внедряват конкретни услуги. Използването на редица основни услуги на ИТС стана широко разпространено: например информационни услуги за движението, свързани с безопасността, които дават възможност за откриване на инциденти, или ключови данни, например правила за движението по пътищата, които поддържат важни услуги, като например ограничения на скоростта, с цел подпомагане на превозни

⁴³ Код E03657 в Регистъра на експертните групи към Комисията и на други подобни структури
⁴⁴ Код XXXXXX в Регистъра на експертните групи към Комисията и на други подобни структури
⁴⁵ Код E02481 в Регистъра на експертните групи към Комисията и на други подобни структури

средства, оборудвани с интелигентно регулиране на скоростта съгласно Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета⁴⁶. Задължителното предоставяне на такива основни услуги на ИТС и ключови данни се счита за необходимо, за да се гарантират както непрекъснатата разполагаемост на такива данни, така и непрекъснатото предоставяне на такива услуги в целия Съюз. Видовете данни и услугите, чието предоставяне следва да стане задължително, следва да се определят въз основа на спецификациите, посочени в делегираните актове за допълване на Директива 2010/40/ЕС, и да отразяват видовете данни и услуги, определени в тях.

- (13) Проучването от 2020 г. „Картографиране на достъпния транспорт за лица с намалена подвижност“⁴⁷ показва, че липсата на достатъчно данни относно характеристиките по отношение на достъпността възпрепятства понастоящем надеждното планиране на пътуването, когато аспектите, свързани с достъпността, се използват като променливи величини при търсенето. За да се подобри допълнително достъпността на транспортната система и да се улесни пътуването на хората с увреждания и хората с намалена подвижност, за услугите за мултимодална цифрова мобилност е необходимо да са разполагаеми данни за възлите за достъп и за характеристиките им по отношение на достъпността.
- (14) Увеличеното интегриране на ИТС и усъвършенствани системи за подпомагане на водача или системи за превозните средства и инфраструктурни системи като цяло предполага, че тези системи ще разчитат все повече на информацията, която си предоставят взаимно. Такъв е по-специално случаят със СИТС. Тази надеждност ще се увеличи с по-високите нива на автоматизация. При тези по-високи нива на автоматизация се очаква да се използва комуникацията между превозните средства и инфраструктурата, за да се направляват маневрите и да се облекчат потоците на движение, което допринася и за по-устойчив транспорт. По този начин компрометирането на цялостността на услугите на ИТС би могло да окаже сериозно въздействие върху пътната безопасност, например когато се съобщава грешно ограничение на скоростта или превозно средство извършва аварийно спиране поради несъществуваща опасност. За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на настоящата директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия да предприема ответни мерки в извънредни ситуации, когато цялостността на услугите на ИТС е компрометирана, с цел справяне с причините и последиците от такива ситуации. Тези мерки следва да се предприемат възможно най-бързо и да се прилагат незабавно. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с

⁴⁶ Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2019 г. относно изискванията за одобряване на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства и защитата на пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 78/2009, (ЕО) № 79/2009 и (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 631/2009, (ЕС) № 406/2010, (ЕС) № 672/2010, (ЕС) № 1003/2010, (ЕС) № 1005/2010, (ЕС) № 1008/2010, (ЕС) № 1009/2010, (ЕС) № 19/2011, (ЕС) № 109/2011, (ЕС) № 458/2011, (ЕС) № 65/2012, (ЕС) № 130/2012, (ЕС) № 347/2012, (ЕС) № 351/2012, (ЕС) № 1230/2012 и (ЕС) 2015/166 на Комисията (ОВ L 325, 16.12.2019 г., стр. 1).

⁴⁷ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/dfa0c844-3b5f-11eb-b27b-01aa75ed71a1>

Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета⁴⁸. Предвид необходимостта да се осигури непрекъснатост на транспорта е целесъобразно да се приложи удължаване на срока на действие на такава мярка за повече от шест месеца, като се използва възможността, предвидена в член 8, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Тези ответни мерки следва да приключат веднага след като бъде приложено алтернативно решение или бъде намерено решение на извънредната ситуация.

- (15) Когато внедряването и използването на приложения на ИТС и услуги предполагат обработване на лични данни, това следва да се извършва в съответствие с правото на Съюза относно защитата на личните данни и неприкосновеността на личния живот, както е предвидено по-специално в Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета⁴⁹ и в Директива 2002/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁵⁰.
- (16) Когато включват обработване на лични данни, в спецификациите, които трябва да бъдат разработени съгласно настоящата директива, следва да се вземат предвид изискванията на Регламент (ЕС) 2016/679 и Директива 2002/58/ЕО. По-специално, когато е възможно да се постигнат в еднаква степен преследваните цели чрез използване на анонимни вместо лични данни, анонимизирането следва да се насърчава като една от техниките за подобряване на неприкосновеността на личния живот на физическите лица в съответствие с принципа на защита на данните на етапа на проектирането.
- (17) Директива 2001/95/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно общата безопасност на продуктите⁵¹ се прилага за продукти, за които в секторното законодателство не се предвиждат по-конкретни разпоредби със същата цел за осигуряване на безопасността, както и когато изискванията за безопасност, наложени от секторното законодателство, не обхващат аспектите и рисковете или категорията рискове, обхванати от посочената директива (т.нар. „защитна мрежа“).
- (18) Когато е необходимо да се извърши оценка на съответствието, спецификациите следва да включват подробни разпоредби, в които се определя процедурата, регулираща оценяването на съответствието или пригодността за употреба на съставните части. По отношение на някои услуги на ИТС и по-специално по отношение на услугите на СИТС непрекъснатото спазване на определените

⁴⁸ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13)

⁴⁹ Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1)

⁵⁰ Директива 2002/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 юли 2002 г. относно обработката на лични данни и защита на правото на неприкосновеност на личния живот в сектора на електронните комуникации (Директива за правото на неприкосновеност на личния живот и електронни комуникации) (ОВ L 201, 31.7.2002 г., стр. 37).

⁵¹ Директива 2001/95/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 3 декември 2001 г. относно общата безопасност на продуктите (ОВ L 11, 15.1.2002 г., стр. 4).

изисквания и оперативната съвместимост са от съществено значение за гарантиране на безопасността и правилното функциониране на системата. Поради това, когато е необходимо, в спецификациите, с които се определят изисквания за продуктите, следва също така да се определят процедури, свързани с надзора на пазара, включително предпазна клауза. Тези разпоредби следва да се основават на Решение № 768/2008/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁵², по-специално по отношение на модулите за различните фази на процедурите за оценяване на съответствието и за надзор на пазара. С Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета⁵³ се установява рамка за одобряването на типа и за надзор на пазара на моторни превозни средства и техните части или свързано с тях оборудване, а с регламенти (ЕС) № 167/2013⁵⁴ и (ЕС) № 168/2013⁵⁵ на Европейския парламент и на Съвета се определят правила относно одобряването на типа на дву-, три- и четириколесни превозни средства, както и на земеделски или горски превозни средства и техните части или свързано с тях оборудване. Ето защо предвиждането на оценяване на съответствието на оборудването и приложенията, попадащи в обхвата на тези законодателни актове, би представлявало дублиране на работата. Тези законодателни актове относно одобряването на превозните средства обаче се прилагат за свързаното с ИТС оборудване, монтирано в превозни средства, но не и за оборудването и софтуера за ИТС за външната пътна инфраструктура, които следва да попадат в приложното поле на настоящата директива. В последния случай в спецификациите могат да бъдат предвидени процедури за оценяване на съответствието и надзор на пазара. Тези процедури следва да бъдат ограничени до необходимото за всеки отделен случай.

- (19) Когато внедряването и използването на оборудване и софтуер за ИТС включват системи за изкуствен интелект, следва да бъдат взети предвид съответните разпоредби от предстоящия законодателен акт за изкуствения интелект⁵⁶.
- (20) При приложения на ИТС и услуги, за които се изискват услуги за точно и гарантирано определяне на времето и местоположението, следва да се използват инфраструктури на основата на спътници или всякаква друга технология с равностойна степен на точност. Полезните взаимодействия между транспортния и космическия сектор на Съюза следва да се използват, за да се насърчи по-широкото използване на нови технологии, които отговарят на необходимостта

⁵² Решение № 768/2008/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 г. относно обща рамка за предлагането на пазара на продукти и за отмяна на Решение 93/465/ЕИО (ОВ L 218, 13.8.2008 г., стр. 82).

⁵³ Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1).

⁵⁴ Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 5 февруари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на земеделски и горски превозни средства (ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 1).

⁵⁵ Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 15 януари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства (ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 52).

⁵⁶ Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за определяне на хармонизирани правила относно изкуствения интелект (законодателен акт за изкуствения интелект) и за изменение на някои законодателни актове на Съюза (COM(2021) 206 final).

от услуги за точно и гарантирано определяне на времето и местоположението. Чрез космическата програма на Съюза, създадена с Регламент (ЕС) 2021/696 на Европейския парламент и на Съвета⁵⁷, се предоставят висококачествени, актуални и сигурни свързани с космическото пространство данни, информация и услуги чрез системите на „Галилео“, Европейската геостационарна служба за навигационно покритие (EGNOS) и „Коперник“.

- (21) Предоставянето на сигурни и надеждни услуги за определяне на времето и местоположението е съществен елемент от ефективното функциониране на приложенията и услугите на ИТС. Ето защо е целесъобразно да се гарантира тяхната съвместимост с механизма за удостоверяване, осигуряван от програмата „Галилео“, за да се намалят злонамерените действия на нарушител, прикриващ се като редовен потребител („спуфинг“) срещу сигнала от глобалните навигационни спътникови системи (ГНСС).
- (22) При изготвянето на работните програми, приети от Комисията съгласно Директива 2010/40/ЕС, следва да се проведат консултации с държавите членки и други заинтересовани страни, включително други експертни групи и комитети на Комисията, занимаващи се с цифровите аспекти на транспорта.
- (23) За да се гарантират еднакви условия за изпълнението на настоящата директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия по отношение на приемането на образеца за докладите, които трябва да се представят от държавите членки, и приемането и актуализирането на работните програми. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета⁵⁸.
- (24) За да се постигнат целите на настоящата директива, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз за изменение на списъка на видовете данни, по отношение на които държавите членки трябва да гарантират разполагаемостта на данните, и за изменение на списъка на услугите на ИТС, чието внедряване държавите членки трябва да осигурят, за период от пет години, считано от влизането в сила на настоящата директива. Този период следва да се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване. Особено важно е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище и със заинтересованите страни, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество⁵⁹. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският

⁵⁷ Регламент (ЕС) 2021/696 на Европейския парламент и на Съвета от 28 април 2021 г. за създаване на космическа програма на Съюза и Агенция на Европейския съюз за космическата програма (ОВ L 170, 12.5.2021 г., стр. 69).

⁵⁸ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13)

⁵⁹ Междунституционално споразумение между Европейския парламент, Съвета на Европейския съюз и Европейската комисия за по-добро законотворчество (ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1).

парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават редовно достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на тези актове.

- (25) За да се гарантира координиран подход, Комисията следва да осигури съгласуваност между дейностите на комитета, създаден с настоящата директива, и на комитетите, създадени с регламенти (ЕС) № 165/2014⁶⁰, (ЕС) 2019/1239⁶¹, (ЕС) 2020/1056⁶² и (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета, и с директиви 2007/2/ЕО⁶³ и (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета⁶⁴.
- (26) Тъй като целта на настоящата директива, а именно да се осигури координирано и съгласувано внедряване на оперативно съвместими интелигентни транспортни системи в целия Съюз, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки и/или от частния сектор, а поради своя мащаб и последици може да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.
- (27) Съгласно Съвместната политическа декларация от 28 септември 2011 г. на държавите членки и на Комисията относно обяснителните документи⁶⁵ държавите членки са поели ангажимент в обосновани случаи да прилагат към съобщението за своите мерки за транспониране един или повече документи, обясняващи връзката между елементите на дадена директива и съответстващите им части от националните инструменти за транспониране. По отношение на настоящата директива законодателят смята, че предоставянето на тези документи е обосновано.
- (28) В съответствие с член 42, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1725 на Европейския парламент и на Съвета⁶⁶ беше проведена консултация с

⁶⁰ Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1).

⁶¹ Регламент (ЕС) 2019/1239 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за създаване на единна европейска среда за морско информационно обслужване и за отмяна на Директива 2010/65/ЕС (ОВ L 198, 25.7.2019 г., стр. 64).

⁶² Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. относно електронната информация за товарни превози (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 33).

⁶³ Директива 2007/2/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 14 март 2007 г. за създаване на инфраструктура за пространствена информация в Европейската общност (INSPIRE) (ОВ L 108, 25.4.2007 г., стр. 1).

⁶⁴ Директива (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2019 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване и за улесняване на трансграничния обмен на информация за неплащане на пътни такси в Съюза (ОВ L 91, 29.3.2019 г., стр. 45).

⁶⁵ ОВ С 369, 17.12.2011 г., стр. 14.

⁶⁶ Регламент (ЕС) 2018/1725 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2018 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни от институциите, органите, службите и агенциите на Съюза и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Регламент (ЕО) № 45/2001 и Решение № 1247/2002/ЕО (ОВ L 295, 21.11.2018 г., стр. 39).

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Изменения на Директива 2010/40/ЕС

Директива 2010/40/ЕС се изменя, както следва:

(1) в член 1 се добавя следният параграф 2а:

„2а. Настоящата директива предвижда разполагаемостта на данни и въвеждането на услуги на ИТС в приоритетните области, посочени в член 2, със специфичен географски обхват, както е посочено в приложения III и IV.“;

(2) в член 2 параграф 1 се заменя със следното:

„1. За целите на настоящата директива приоритетните области за разработването и използването на спецификации и стандарти са следните:

а) I. Информационни услуги на ИТС и услуги на ИТС, свързани с мобилността;

б) II. Услуги на ИТС, свързани с пътувания, транспорт и управление на движението;

в) III. Услуги на ИТС за пътна безопасност и сигурност;

г) IV. Услуги за съвместна, свързана и автоматизирана мобилност.“;

(3) Член 4 се изменя, както следва:

а) точка 18 се заменя със следното:

„18 „стандарт“ означава стандарт съгласно определението в член 2, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 1025/2012 на Европейския парламент и на Съвета*;

*Регламент (ЕС) № 1025/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 25 октомври 2012 г. относно европейската стандартизация, за изменение на директиви 89/686/ЕИО и 93/15/ЕИО на Съвета и на директиви 94/9/ЕО, 94/25/ЕО, 95/16/ЕО, 97/23/ЕО, 98/34/ЕО, 2004/22/ЕО, 2007/23/ЕО, 2009/23/ЕО и 2009/105/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Решение 87/95/ЕИО на Съвета и на Решение № 1673/2006/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 316, 14.11.2012 г., стр. 12).“;

б) добавят се следните точки 19—24:

„19 „съвместни интелигентни транспортни системи“ или „СИТС“ означава интелигентни транспортни системи, които позволяват на ползвателите на ИТС да си сътрудничат посредством обмен на защитени и надеждни съобщения;

20 „услуга на СИТС“ означава услуга на ИТС, предоставяна чрез СИТС;

21 „разполагаемост на данните“ означава располагаемостта на данни в цифров машинночетим формат;

22 „национална точка за достъп“ означава цифров интерфейс, създаден от държава членка, който представлява единна точка за достъп до данни, както е определено в спецификациите, приети в съответствие с член 6;

23 „достъпност на данните“ означава възможност за искане и получаване на данни в цифров машинночетим формат чрез националните точки за достъп;

24 „услуга за мултимодална цифрова мобилност“ означава услуга, предоставяща информация за движението и данни за пътуването, като например местоположение на транспортните съоръжения, разписания, располагаемост или тарифи за повече от един вид транспорт, която може да включва характеристики, чрез които е възможно извършването на резервации, запазване или плащания или издаването на билети“;

(4) Член 5 се заменя със следното:

„Член 5

Прилагане на спецификации за внедряването на ИТС

1. Държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че спецификациите, приети от Комисията в съответствие с член 6, се прилагат по отношение на приложенията и услугите на ИТС при тяхното внедряване в съответствие с принципите в приложение II. Това не засяга правото на всяка държава членка да взема решения относно внедряването на такива приложения и услуги на своята територия. Това право не засяга членове 6а и 6б. Когато е уместно, държавите членки си сътрудничат и при прилагането на тези спецификации.

2. Държавите членки си сътрудничат и по отношение на приоритетните области, доколкото не са приети спецификации по отношение на тези приоритетни области.

3. Държавите членки си сътрудничат, когато е необходимо, със съответните заинтересовани страни по експлоатационните аспекти на прилагането и съответствието със спецификациите, приети от Комисията, като например стандарти и хармонизирани профили на ЕС, общи определения, общи метаданни, общи изисквания за качество и аспекти, свързани с оперативната съвместимост на архитектурата на националните точки за достъп, общи условия за обмен на данни, както и общи дейности за обучение и популяризиране.“;

(5) Член 6 се изменя, както следва:

а) параграф 5 се заменя със следното:

„5. Без да се засягат процедурите, установени с Директива (ЕС) 2015/1535 на Европейския парламент и на Съвета*, в спецификациите се определят, когато е целесъобразно, условията, при които държавите членки могат, след като уведомят Комисията, да установят допълнителни правила за предоставянето на услуги на ИТС на цялата си територия или на част от нея, при условие че тези правила не възпрепятстват оперативната съвместимост.“;

б) параграф 6 се заменя със следното:

„6. Когато е целесъобразно, спецификациите се основават на всеки един от стандартите, посочени в член 8.

Когато е целесъобразно, и по-специално когато е оправдано в интерес на безопасността и оперативната съвместимост, в спецификациите се включват правила за оценяване на съответствието и надзор на пазара, включително предпазна клауза, в съответствие с Решение № 768/2008/ЕО.

Спецификациите съответстват на принципите, определени в приложение II.“;

*Директива (ЕС) 2015/1535 на Европейския парламент и на Съвета от 9 септември 2015 г. установяваща процедура за предоставянето на информация в сферата на техническите регламенти и правила относно услугите на информационното общество (ОВ L 241, 17.9.2015 г., стр. 1).“;

(6) Въмъкват се следните членове 6а и 6б:

„Член 6а

Разполагаемост на данните

Държавите членки гарантират, че по отношение на всеки вид данни, изброен в приложение III, се предоставя информация за географския обхват на тези данни възможно най-рано и не по-късно от съответната дата, посочена в същото приложение.

Държавите членки гарантират достъпността на тези данни в националните точки за достъп до същата дата.

Член 6б

Внедряване на услуги на ИТС

Държавите членки гарантират, че услугите на ИТС, посочени в приложение IV, са внедрени за географския обхват, посочен в същото приложение, до посочената в него дата.“;

(7) Член 7 се изменя, както следва:

а) вмъкват се следните параграфи 1а и 1б:

1а. След анализ на разходите и ползите и оценка на въздействието, включително подходящи консултации, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 12 за изменение на списъка на видовете данни в приложение III, включително датата на внедряване и географския обхват за всеки вид данни. Тези изменения са в съответствие с категориите данни, определени в последната работна програма, приета в съответствие с член 17, параграф 5.

1б. След анализ на разходите и ползите, при който надлежно се отчита развитието на пазара и на технологиите, и оценка на въздействието, включително подходящи консултации, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 12 за изменение на списъка на услугите на ИТС в приложение IV, включително датата на внедряване и географския обхват за всяка ИТС услуга. Тези изменения са в съответствие със списъка на услугите на ИТС, установен в последната работна програма, приета в съответствие с член 17, параграф 5.“;

б) параграф 3 се заменя със следното:

„3. За делегираните актове, посочени в настоящия член, се прилага процедурата, определена в член 12.“;

(8) Вмъква се следният член 7а:

„Член 7а

Временни мерки

В случай на извънредна ситуация, която има сериозно пряко въздействие върху пътната безопасност, киберсигурността или разполагаемостта и цялостността на услугите на ИТС и която може да застраши безопасното и правилното функциониране на транспортната система на Съюза, с цел да коригира това положение Комисията може да приеме актове за изпълнение с незабавно приложение за спиране на изпълнението на задължения или за установяване на задължения в обхвата на приоритетните области, определени в член 2. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата, посочена в член 15, параграф 3. Те са строго ограничени до отстраняването на причините и последиците от такива извънредни ситуации.“;

(9) в член 8, параграф 1 позоваването на „Директива 98/34/ЕО“ се заменя с позоваване на „Директива (ЕС) 2015/1535“;

(10) Член 10 се заменя със следното:

„Член 10

Правила за защита на данните и неприкосновеността на личния живот

Когато спецификациите, приети в съответствие с член 6, се отнасят до обработването на данни за движението по пътищата, за пътувания или за

пътища, които представляват лични данни по смисъла на член 4, точка 1 от Регламент (ЕС) 2016/679*, в тях се определят категориите на тези данни и се предвиждат подходящи гаранции за защита на личните данни съгласно Регламент (ЕС) 2016/679 и Директива 2002/58/ЕО. Когато е целесъобразно, се насърчава използването на анонимни данни.

*Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1)“;

- (11) Вмъква се следният член 10а:

„Член 10а

Система на ЕС за управление на пълномощията за сигурност в СИТС

В спецификациите за приоритетната област, посочена в член 2, параграф 1, буква г), които се приемат от Комисията при упражняване на правомощията ѝ съгласно член 7, параграф 1, се определя системата на ЕС за управление на пълномощията за сигурност в СИТС, посочена в точка 4.3 от приложение I. Тази система включва следните роли:

- а) орган за политиката за предоставяне на удостоверения в СИТС;
- б) администратор на доверителния списък на СИТС;
- в) звено за контакт за СИТС.

Отговорност на Комисията е да осигури изпълнението на тези роли.“;

- (12) в член 12, параграф 2 датата „27 август 2017 г.“ се заменя със [Служба за публикации: моля, въведете датата на влизане в сила на настоящата директива]“;

- (13) Член 15 се заменя със следното:

„Член 15

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Европейския комитет по ИТС (EIC). Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета*.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011.
3. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 8 от Регламент (ЕС) № 182/2011 във връзка с член 5 от него. Актовете за изпълнение, приети

съгласно настоящия параграф, остават в сила до отмяната им. Комисията отменя тези актове, след като извънредната ситуация приключи или съответният делегиран акт за допълване на настоящата директива бъде изменен, за да се коригира ситуацията, в зависимост от това кое от двете събития настъпи по-рано.

4. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Когато становището на комитета трябва да бъде получено по писмена процедура, тази процедура се прекратява без резултат, ако в рамките на срока за даване на становище председателят на комитета вземе такова решение или обикновено мнозинство от членовете на комитета отправи такова искане.

Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

*Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).“;

(14) Член 17 се заменя със следното:

„Член 17

Докладване и работна програма

1. Държавите членки представят на Комисията до [датата на влизане в сила + 12 месеца] доклад относно изпълнението на настоящата директива и на всички делегирани актове, които я допълват, относно своите национални дейности и проекти по отношение на приоритетните области и относно прилагането на членове 6а и 6б.

2. Чрез актове за изпълнение Комисията определя образаца за първоначалния доклад и докладите за напредъка, включително списъка на ключовите показатели за ефективност, които трябва да бъдат представени в докладите. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 15, параграф 2.

3. След първоначалния доклад държавите членки докладват на всеки 3 години за напредъка, постигнат при изпълнението на настоящата директива и на всички делегирани актове, които я допълват, както е посочено в параграф 1.

4. 18 месеца след изтичането на всеки краен срок за докладите на държавите членки Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за напредъка, постигнат при изпълнението на настоящата директива. Докладът се придружава от анализ на функционирането и прилагането на членове 5—11 и

на член 16, включително използваните и необходимите финансови средства, и в него се прави оценка на необходимостта от изменение на настоящата директива, когато е целесъобразно.

5. До [датата на влизане в сила + 12 месеца] Комисията приема работна програма след консултация със съответните заинтересовани страни и посредством акт за изпълнение. Този акт за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 15, параграф 4. В работната програма се включват целите и сроковете за ежегодното ѝ изпълнение, както и списък на категориите данни и услугите на ИТС, за които Комисията може да приема делегирани актове в съответствие с член 7, параграфи 1а и 1б.

Преди всяко последващо петгодишно удължаване в съответствие с член 12, параграф 2 на срока на правомощието за приемане на делегирани актове Комисията издава нова работна програма посредством актове за изпълнение. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 15, параграф 4. “;

- (15) Приложения I и II се заменят с текста в приложения I и II към настоящата директива;
- (16) Добавят се приложения III и IV, както е посочено в приложения III и IV към настоящата директива.

Член 2

Транспониране

- 1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, не по-късно от [датата на влизане в сила + 18 месеца]. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

- 2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 3

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 4

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Страсбург на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател