

Bruxelles, 16. prosinca 2021.
(OR. en)

15114/21

**Međuinstitucijski predmet:
2021/0419 (COD)**

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

PRIJEDLOG

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	15. prosinca 2021.
Za:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, glavni tajnik Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2021) 813 final
Predmet:	Prijedlog DIREKTIVE 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

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2021) 813 final.

Priloženo: COM(2021) 813 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Strasbourg, 14.12.2021.
COM(2021) 813 final

2021/0419 (COD)

Prijedlog

DIREKTIVE 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

(Tekst značajan za EGP)

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

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

Ovaj prijedlog odnosi se na donošenje direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 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 prijevoza¹.

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Mobilnost i promet ključni su za europske građane i za europsko gospodarstvo u cjelini. Slobodno kretanje osoba i robe unutar njezinih granica temeljna je sloboda Europske unije (EU) i njezina jedinstvenog tržišta. Europska komisija donijela je u prosincu 2020. Komunikaciju o strategiji za održivu i pametnu mobilnost („strategija”)² u kojoj se predlaže korjenita preobrazba europskog prometnog sustava kako bi se ostvario cilj održive, pametne i otporne mobilnosti. Digitalizacija je neizostavan pokretač te preobrazbe. Ona će cijeli prometni sustav učiniti pouzdanim i učinkovitijim. Osim toga, dodatno će povećati razine sigurnosti, zaštite, pouzdanosti i udobnosti.

U strategiji se uvođenje inteligentnih prometnih sustava (ITS) utvrđuje kao ključna mjera u izgradnji povezanog i automatiziranog sustava multimodalne mobilnosti. U njemu se kombiniraju nova dostignuća kao što su mobilnost kao usluga (MaaS) i kooperativna, povezana i automatizirana mobilnost (CCAM). U potonjoj vozač postaje korisnik voznog parka zajedničkih vozila, potpuno integriranih u multimodalni prometni sustav, čije neometano djelovanje omogućuju multimodalne digitalne usluge mobilnosti (MDMS) kao što su aplikacije MaaS.

Strategija je jasna: kako bismo promet učinili uistinu održivijim, trebamo ostvariti djelotvornu i pouzdanu multimodalnost koristeći se najučinkovitijom vrstom prijevoza za svaku etapu putovanja. Osim toga, svaka vrsta prijevoza treba postati učinkovitija; za cestovni prijevoz to znači da zajednička rješenja sve više postaju održiva alternativa za vozila u privatnom vlasništvu. To potiče i širu upotrebu vozila s nultim emisijama jer će korisnici usluga zajedničke mobilnosti imati na raspolaganju cijeli vozni park. Tako se smanjuje zabrinutost u vezi s dosegom ili troškom kupnje, posebno ako se taj vozni park može automatski sam ponovno puniti. Drugim riječima, usluge ITS-a u nastajanju mogu ubrzati širu upotrebu vozila s nultim emisijama i pomoći u njihovoj učinkovitijoj upotrebi.

Naposljetku, i ubrzavanje protoka cestovnog prometa (uz napomenu da vozni parkovi s nultim emisijama ne bi trebali dovesti do prometnih zastoja s nultim emisijama) pridonijet će održivijem prijevozu. Zajednička vozila s nultim emisijama u najboljem slučaju funkcioniraju kao usluge razvoza do postojećih i još učinkovitijih vrsta prijevoza putnika i tereta, omogućujući neometano i uključivije putovanje. Prometna zagušenja koštaju gospodarstvo EU-a više od 1 % BDP-a godišnje³, i to u vremenu koje građani i radnici izgube, ali i u nepouzdanom i neučinkovitoj logistici koja utječe na gospodarstvo. Smanjenjem broja nezgoda i poboljšanjem upravljanja prometom ITS može pomoći u smanjenju zagušenja i uvelike doprinijeti ekonomskoj učinkovitosti i konkurentnosti gospodarstva EU-a. Uvođenje ITS-a ima potencijal znatno poboljšati cestovnu sigurnost, prometnu učinkovitost i udobnost pomažući sudionicima u prometu da donesu ispravne odluke i prilagode se situaciji u

¹ SL L 207, 6.8.2010., str. 1.

² COM(2020) 789 final.

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

prometu. ITS omogućuje i bolje iskorištavanje postojeće infrastrukture, povećanje opcija multimodalnosti i poboljšanje upravljanja prometom.

U Komunikaciji o europskoj strategiji za podatke⁴, koju je Komisija donijela u veljači 2020., prepoznaje se da će javnost imati velike koristi od inovacija utemeljenih na podacima jer će doprinijeti europskom zelenom planu⁵ i prilagodbi Europe digitalnom dobu⁶.

Direktiva 2010/40/EU (Direktiva o ITS-u) osmišljena je kao okvir za ubrzavanje i usklađivanje uvođenja i upotrebe ITS-a koji se primjenjuje na cestovni promet i njegove veze s ostalim vrstama prijevoza.

U strategiji je najavljeno da će se Direktiva o ITS-u uskoro revidirati, uključujući neke njezine delegirane uredbe. U strategiji je naglašena i namjera Komisije da podrži stvaranje koordinacijskog mehanizma 2021. za nacionalne pristupne točke stvorene na temelju Direktive o ITS-u.

Komisija je provela *ex post* evaluaciju Direktive o ITS-u⁷ u kojoj je zaključeno da je Direktiva imala pozitivan učinak na uvođenje ITS-a u cijelom EU-u. U evaluaciji je zaključeno i da Direktiva ostaje relevantan instrument za pronalazak rješenja za: i. nedostatak usklađivanja pri uvođenju ITS-a u EU-u; i ii. sporo, rizično i troškovno neučinkovito uvođenje ITS-a. U evaluaciji je navedeno i da se upotreba ITS-a povećava, ali da je uvođenje ITS-a unatoč poboljšanjima još uvijek ograničenog geografskog opsega. Ostaje jasna potreba za poduzimanjem daljnjih mjera u pogledu interoperabilnosti, suradnje i razmjene podataka kako bi se omogućile neprekinute i kontinuirane usluge ITS-a u cijelom EU-u.

U listopadu 2019. Komisija je Europskom parlamentu i Vijeću podnijela izvješće o provedbi Direktive o ITS-u. U izvješću je izdvojena: i. potreba za daljnjim poboljšanjem usklađivanja u dostupnosti podataka; ii. potreba za uzimanjem u obzir pojave novih tema i pitanja u području ITS-a; i iii. potreba za poboljšanjem raspoloživosti ključnih vrsta podataka o cijeloj cestovnoj prijevoznoj mreži (tj. osiguravanjem raspoloživosti tih vrsta podataka u digitalnom strojno čitljivom formatu).

Stoga se ovim prijedlogom nastoje pronaći rješenja za sljedeće probleme: i. nedostatak interoperabilnosti i nedostatak kontinuiteta aplikacija, sustava i usluga; ii. nedostatak usklađivanja i djelotvorne suradnje među dionicima; i iii. neriješena pitanja povezana s raspoloživosti podataka kojima se podupiru usluge ITS-a i razmjenom tih podataka. To se prvenstveno postiže širenjem trenutnog područja primjene Direktive kako bi se obuhvatila nova pitanja i pitanja u nastajanju i omogućivanjem toga da se ključne usluge ITS-a učine obveznim u cijelom EU-u. Uvođenje usluga ITS-a temeljit će se na raspoloživosti podataka potrebnih kako bi se pružile pouzdane informacije, čime se osigurava iskorištavanje prednosti digitalizacije u sektoru cestovnog prometa. I dodatna pravila za poboljšanje usklađenosti s postojećim praksama i normama pridonijet će rješavanju prethodno navedenih problema.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u tom području**

Ovaj prijedlog dio je paketa zakonodavnih inicijativa usmjerenih na doprinos ciljevima dekarbonizacije, digitalizacije i veće otpornosti prometne infrastrukture. Osim revizije

⁴ COM(2020) 66 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

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

⁷ SWD(2019) 368 final.

Direktive o ITS-u taj paket uključuje i reviziju Uredbe o TEN-T-u⁸ i paketa za gradsku mobilnost⁹, koji uključuju odredbe povezane s uvođenjem usluga ITS-a. Na primjer, u reviziji Uredbe o TEN-T-u razmatraju se načini za otkrivanje događaja u vezi s cestovnom sigurnosti, što omogućuje pružanje prometnih informacija u vezi s cestovnom sigurnosti sudionicima u cestovnom prometu na temelju ovog prijedloga.

Ovaj prijedlog dosljedan je s prijedlogom nove uredbe o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva koji je Komisija predstavila 14. srpnja 2021.¹⁰, a kojim bi se stavila izvan snage Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva¹¹. Podaci o mjestima za punjenje i opskrbu koji se stavljaju na raspolaganje na temelju te uredbe moraju se učiniti dostupnima putem nacionalnih pristupnih točaka uspostavljenih na temelju Direktive o ITS-u.

Ovaj prijedlog dosljedan je i usklađen i s drugim pravnim okvirima u području prometa kao što je Uredba o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta (eFTI)¹² i drugim propisima povezanim s različitim vrstama prijevoza, posebno u pogledu definicije područja primjene u Prilogu I. ovoj Direktivi i dodane vrijednosti razvoju multimodalnih digitalnih usluga mobilnosti.

Kad je riječ o cestovnoj sigurnosti, u strategiji je potvrđen cilj da se do 2050. broj smrtnih slučajeva u svim vrstama prijevoza u EU-u dovede blizu nule. U području primjene Direktive o ITS-u postoji nekoliko mjera koje pridonose tom ambicioznom cilju u cestovnom prometu. Na primjer, eCall je mjera kojom se nakon sudara skraćuje vrijeme dolaska hitnih službi i posljedično smanjuje broj smrtnih slučajeva i teških ozljeda. Kooperativni ITS omogućuje vozilima, prometnoj infrastrukturi i drugim sudionicima u cestovnom prometu da komuniciraju i usklade svoje postupke. Kooperativni ITS ima znatan potencijal za smanjenje broja i težine nesreća. Usluge informiranja o događajima u vezi sa sigurnosti ili za sigurno i zaštićeno parkiranje kamiona pridonose sigurnosti sudionika u cestovnom prometu. Obveznom raspoloživosti ključnih podataka u strojno čitljivom formatu poboljšat će se funkcioniranje sigurnosnih usluga kao što je inteligentni sustav za pomoć pri kontroli brzine, a uvođenjem obveznih usluga prometnih informacija u vezi sa sigurnosti poboljšat će se sigurnost u prometu.

Ovaj prijedlog dosljedan je s pravilima o pravima i obvezama putnika, kao što su pravila utvrđena u članku 10. Uredbe (EU) 2021/782 Europskog parlamenta i Vijeća¹³.

Osim toga, u tijeku je revizija Delegirane uredbe Komisije (EU) 2015/962¹⁴ u pogledu pružanja usluga prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji u realnom vremenu¹⁵. Očekuje se da će se u toj predstojećoj reviziji utvrditi vrste ključnih podataka i uvesti neke nove vrste ključnih podataka povezane s prometnim propisima: i. ograničenja u pogledu

⁸ Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže (SL L 348, 20.12.2013., str. 1.).

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

¹⁰ COM(2021) 559 final.

¹¹ SL L 307, 28.10.2014., str. 1.

¹² SL L 249, 31.7.2020., str. 33.

¹³ Uredba (EU) 2021/782 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2021. o pravima i obvezama putnika u željezničkom prijevozu (SL L 172, 17.5.2021., str. 1.).

¹⁴ 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.).

¹⁵ Očekuje se da će se delegirani akt donijeti u prvom tromjesečju 2022.

težine/duljine/širine/visine; ii. jednosmjerne ulice; i iii. granice ograničenja, zabrana ili obveza važećih u različitim zonama, trenutni status pristupa i uvjeti za vožnju u uređenim prometnim zonama. Ovaj je prijedlog u skladu s očekivanim izmjenama delegiranog akta. Uz to, zbog važnosti tih triju dodatnih vrsta podataka, nakon donošenja novog delegiranog akta bit će primjereno razmotriti njihovo uključivanje na popis vrsta podataka za koje raspoloživost i pružanje trebaju postati obvezni.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

U europskoj strategiji za podatke najavljena je uspostava zajedničkih, interoperabilnih podatkovnih prostora na razini EU-a u strateškim gospodarskim sektorima i područjima od javnog interesa. Ti podatkovni prostori uključuju zajednički europski prostor za podatke o mobilnosti. Direktiva o ITS-u važna je sastavnica zajedničkog europskog prostora za podatke o mobilnosti jer se njome propisuju raspoloživost i dostupnost multimodalnih prometnih i putnih podataka na nacionalnim pristupnim točkama.

Ti podaci posebno podupiru napredne sustave za pomoć vozaču, kao što su novi sustavi vozila na temelju Uredbe o općoj sigurnosti (EU) 2019/2144¹⁶.

Prijedlog je usklađen s drugim pravnim okvirima EU-a kao što su Opća uredba o zaštiti podataka (EU) 2016/679¹⁷, Direktiva o e-privatnosti 2002/58/EZ¹⁸ i Uredba o općoj sigurnosti (EU) 2019/2144¹⁹. Mjerama predviđenima u ovom prijedlogu prema potrebi se mora uzeti u obzir skorašnji Akt o umjetnoj inteligenciji²⁰.

Ova Direktiva podupire politike istraživanja i razvoja u području klime, energije i mobilnosti na temelju Okvirnog programa za istraživanja Obzor Europa za razdoblje 2021.–2027. u vezi s istraživanjem i razvojem inovativnih tehnologija u području ITS-a, kooperativnog ITS-a (C-ITS) i CCAM-a.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Izmjena ne mijenja pravnu osnovu Direktive o ITS-u, a to je članak 91. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

Direktivom o ITS-u nastoje se riješiti transnacionalni aspekti prometa koje države članice ne mogu same riješiti na zadovoljavajući način, kao što su interoperabilnost opreme i jačanje unutarnjeg tržišta za usluge ITS-a na globalnoj razini. Stoga ona pridonosi stvaranju radnih mjesta i rastu.

Prema načelu supsidijarnosti upotreba direktive ili okvirne direktive kao što je Direktiva o ITS-u i dalje je jedan od najprikladnijih načina za postizanje predviđene svrhe. Sveobuhvatna načela i uvjeti koji omogućuju provedbu ITS-a utvrđuju se upotrebom specifikacija izrađenih uz snažnu uključenost stručnjaka za to područje koje su imenovale države članice.

¹⁶ SL L 325, 16.12.2019., str. 1.

¹⁷ SL L 119, 4.5.2016., str. 1.

¹⁸ SL L 201, 31.7.2002., str. 37.

¹⁹ SL L 325, 16.12.2019., str. 1.

²⁰ Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju usklađenih pravila o umjetnoj inteligenciji (Akt o umjetnoj inteligenciji) i izmjeni određenih zakonodavnih akata Unije (COM(2021) 206 final).

Komisija smatra da bi trebalo biti obvezno da se neke vrste podataka i usluga ITS-a stavljaju na raspolaganje i dostavljaju. Početni popisi takvih podataka i usluga uključeni su u prijedlog. U prijedlog je uključen i mehanizam za ažuriranje tih popisa na temelju opsežnijeg savjetovanja s dionicima i prethodnog službenog odobrenja država članica.

U okviru svojih institucionalnih ovlasti Komisija će ojačati i ulogu Europske savjetodavne skupine za ITS, u kojoj se nalaze predstavnici relevantnih dionika ITS-a iz javnog i privatnog sektora. Ti dionici savjetuju Komisiju o poslovnim i tehničkim aspektima provedbe i uvođenja ITS-a u EU-u.

- **Proporcionalnost**

Prema načelu proporcionalnosti ovaj prijedlog ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje njegovih ciljeva. Komisija smatra da su sve mjere proporcionalne s obzirom na njihove učinke, kako je potkrijepljeno u procjeni učinka priloženoj ovoj inicijativi²¹. Predloženom intervencijom: i. prilagođava se područje primjene Direktive o ITS-u novim područjima usluga ITS-a i onima u nastajanju; ii. jačaju se uloge dionika i njihovo međusobno usklađivanje; i iii. uvodi se obveza raspoloživosti ključnih podataka i pružanja ključnih usluga. To je potrebno kako bi se pravni okvir ITS-a prilagodio promjenjivom okruženju i kako bi se osigurala raspoloživost potrebnih podataka i usluga za potporu ciljevima strategije.

- **Odabir instrumenta**

Zbog ograničenih promjena Direktive o ITS-u Komisija smatra da je za reviziju Direktive najbolja izmjena.

3. REZULTATI *EX POST* EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENA UČINKA

- ***Ex post* evaluacije/provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

U *ex post* evaluaciji Direktive o ITS-u u okviru Programa za primjerenost i učinkovitost propisa (REFIT) zaključeno je da je područje primjene Direktive o ITS-u danas i dalje relevantno, a utvrđena prioritetna područja i dalje obuhvaćaju relevantne teme, usluge i podatke. Dionici su smatrali i da su Direktiva i njezini delegirani akti pomogli u smanjenju negativnih vanjskih učinaka prometa.

Istodobno, u evaluaciji je zaključeno da u budućnosti, kao rezultat društvenih i tehnoloških promjena, nekolicini područja treba posvetiti posebnu pozornost. Konkretno, u evaluaciji se navodi da treba posvetiti posebnu pozornost kooperativnoj, povezanoj i automatiziranoj mobilnosti. Nadalje, u evaluaciji se očekuje da bi osiguravanje raspoloživosti relevantnih podataka i infrastrukture ITS-a dovelo do uvođenja kontinuiranih usluga u cijelom EU-u. U evaluaciji se navodi i da je dosad uveden samo ograničen broj interoperabilnih usluga ITS-a. U njoj se ističe i trajna suzdržanost u pogledu razmjene podataka, koja nastavlja biti ograničavajući čimbenik, i potreba za poboljšanjem suradnje s dionicima i njihove međusobne suradnje.

U evaluaciji su utvrđeni problemi koji se nastoje riješiti prijedlogom, i to: i. nedostatak interoperabilnosti i kontinuiteta aplikacija, sustava i usluga; ii. nedostatak usklađivanja i djelotvorne suradnje među dionicima; i iii. neriješena pitanja povezana s raspoloživosti podataka za potporu uslugama ITS-a i razmjenom tih podataka.

²¹

Dodati upućivanje.

- **Savjetovanja s dionicima**

U postupak savjetovanja²² uključene su glavne ciljne skupine putem triju različitih metoda: javnog savjetovanja, otvorenog javnog savjetovanja i ciljanih savjetovanja. Sve metode opisane su u odjeljcima u nastavku.

Održano je javno savjetovanje o početnoj procjeni učinka²³ za ovu inicijativu, koje je trajalo od 8. listopada 2020. do 19. studenoga 2020. Komisija je primila 34 odgovora na to javno savjetovanje, uglavnom od trgovačkih društava, poslovnih udruženja i javnih tijela. Na početnu procjenu učinka odgovorile su i nevladine organizacije, udruge potrošača i javnost.

Otvoreno javno savjetovanje pokrenuto je 3. studenoga 2020. i trajalo je do 2. veljače 2021. U upitniku u okviru otvorenog javnog savjetovanja dionici su pozvani da izraze mišljenje o ključnim aspektima procjene učinka, točnije o: i. glavnim problemima koji se razmatraju u procjeni učinka; ii. uzrocima tih problema; iii. mogućim mjerama politike za otklanjanje tih problema i uzroka; iv. mogućim učincima tih mogućih mjera politike; i v. važnosti djelovanja na razini EU-a za rješavanje tih problema. Komisija je primila ukupno 149 odgovora.

Ciljana savjetovanja sastojala su se od četiriju dijelova utvrđenih u točkama u nastavku:

— internetska anketa za sve ključne skupine dionika pokrenuta je 15. veljače 2021. i trajala je do 26. ožujka 2021.;

— program intervjua s 53 dionika iz svih ključnih skupina dionika pokrenut je 16. veljače 2021. i trajao je do 6. svibnja 2021. Nadalje, u početnoj fazi popratne studije (studeni/prosinac 2020.) provedeno je šest istraživačkih intervjua s ključnim dionicima;

— od prosinca 2020. do lipnja 2021. održano je šest radionica s dionicima;

— Europski odbor za ITS održao je sastanke 17. prosinca 2020. i 28. lipnja 2021.

Osim toga, Komisija se tijekom razdoblja pripreme procjene učinka sastala s velikim brojem dionika i primila je nekoliko dokumenata o stajalištu.

- **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

Pri pripremi ove inicijative Komisija se koristila: i. zaključcima *ex post* evaluacije Direktive o ITS-u²⁴; ii. izvješćem Komisije Europskom parlamentu i Vijeću o provedbi Direktive²⁵; i iii. izvješćima država članica iz 2020. o napretku u provedbi Direktive o ITS-u²⁶.

I dionici su dostavili mnogo informacija u savjetodavnim aktivnostima, povrhu informacija koje su dostavili Komisiji na *ad hoc* osnovi. Procjena učinka uvelike se oslanja na vanjsku popratnu studiju koju je proveo konzultant²⁷.

²² Više pojedinosti dostupno je u Prilogu F popratnoj studiji, koji sadržava izvješće o savjetovanju s dionicima.

²³ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Intelligentni-prometni-sustavi-revizija-propisa-EU-a-hr>

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_hr

²⁷ Završno izvješće, popratna studija procjene učinka *Impact Assessment Support Study for the revision of the Intelligent Transport System Directive (2010/40/EU)* (Popratna studija procjene učinka za reviziju Direktive o inteligentnim prometnim sustavima (2010/40/EU)), 2021.

Još jedan izvor informacija bilo je opsežno savjetovanje o definiranju ključnih vrsta podataka koje je Komisija provela sa stručnom skupinom za ITS država članica²⁸. Provedeno je kao dio revizije Delegirane uredbe Komisije (EU) br. 2015/962.

Za izradu izvješća o procjeni učinka upotrebljavali su se brojni izvori koji su većinom sveobuhvatni i reprezentativni za različite skupine dionika.

• Procjena učinka

Odbor za nadzor regulative primio je izvješće o procjeni učinka 25. kolovoza 2021. Odbor je 27. rujna 2021. izdao pozitivno mišljenje o izvješću sa zadržkama. Odbor je smatrao da bi se izvješće trebalo dodatno poboljšati s obzirom na: i. područje primjene inicijative, na primjer kako će pridonijeti multimodalnosti i ciljevima zelenog plana; ii. konkretne probleme koji se razmatraju i najvažnije političke odluke; iii. analizu učinaka; iv. odabir najpoželjnije opcije politike; i v. stajališta dionika.

Završno izvješće o procjeni učinka uključuje sveobuhvatan opis i procjenu dodane vrijednosti inicijative i njezine povezanosti s drugim inicijativama politike u odjeljcima od 1. do 4. Detaljan opis opcija politike nalazi se u odjeljku 5. Sveobuhvatna analiza učinaka svih opcija predstavljena je u odjeljku 6., a usporedba opcija politike predstavljena je u odjeljku 7. Sažetak procjene učinka i mišljenje odbora dostupni su na internetskim stranicama Komisije²⁹.

U završnom izvješću o procjeni učinka analizirane su tri opcije politike. U točkama u nastavku naveden je sažetak svih triju opcija.

- Opcija politike 1: jačanje načela usklađivanja i uvođenja. Prvom opcijom politike uvodi se najveći broj mjera politike. Ipak, u njoj se uglavnom zauzima umjeren pristup, među ostalim za mjere povezane s: i. izmjenama Direktive kako bi se omogućilo širenje njezine primjene u novim područjima usluga ITS-a i onima u nastajanju; ii. rješavanjem utvrđenih nedostataka u suradnji dionika mjerama za poboljšanje usklađivanja; i iii. osiguravanjem koherentnosti odredaba Direktive s odredbama drugih postojećih pravnih instrumenata. Uključuje i mjere kojima se nastoji: i. dodatno ojačati usklađivanje svih relevantnih dionika; ii. institucionalizirati dijelove okvira upravljanja; i iii. učiniti Direktivu otpornom na buduće promjene kako bi bila djelotvorna s obzirom na poznate nadolazeće inicijative politike EU-a.
- Opcija politike 2: učiniti prikupljanje i raspoloživost ključnih podataka obveznim. Tom intervencijom uvodi se obveza prikupljanja i razmjene podataka neophodnih za rad ključnih usluga kao sredstva kojim se potiče uvođenje takvih usluga. Tim se mjerama zadržavaju svi drugi aspekti opcije politike 1, a istodobno se njima nastoji poboljšati: i. raspoloživost podataka; ii. kvaliteta podataka; iii. pristup podacima; iv. razmjena podataka; i v. upotreba podataka.
- Opcija politike 3: učiniti pružanje ključnih usluga obveznim. Ta intervencija sadržava mogućnost da se delegiranim aktima uvede obvezno uvođenje ključnih usluga. Posebno se temelji na povećanoj raspoloživosti, kvaliteti, razmjeni i upotrebi podataka koje se promiču opcijom politike 2 te se njome nastoji dodatno podržati uvođenje interoperabilnih i kontinuiranih usluga.

²⁸ Oznaka E01941 u registru stručnih skupina Komisije i ostalih sličnih subjekata.

²⁹ **Dodati upućivanje.**

Komisija očito daje prednost opciji politike 2 u odnosu na opciju politike 1 jer se njome postižu znatno veće prednosti i najbolji omjer troškova i koristi. Obveznim prikupljanjem podataka i posljedičnom širom upotrebom usluga ITS-a ujedno se uvelike povećava djelotvornost Direktive u ostvarivanju ciljeva Direktive o ITS-u i čini je se koherentnijom. Ograničavanje obveznog prikupljanja podataka na ključne podatke – i znatne koristi koje bi proizašle iz prikupljanja tih ključnih podataka – znači i da je opcija politike 2 proporcionalna.

Razlika u neto koristima između opcije politike 2 i opcije politike 3 manja je od razlike u neto koristima između opcije politike 1 i opcije politike 2. Ipak, razlike u neto koristima između opcije politike 2 i opcije politike 3 i dalje su vrlo velike. Glavna je razlika znatno povećanje koristi povezanih sa sigurnosti koje se očekuju u opciji politike 3 u odnosu na opciju politike 2. Iako opcija politike 3 podrazumijeva i veće troškove, marginalni omjer troškova i koristi za dodatne troškove i koristi opcije politike 3 i dalje je pozitivan. To je i najkoherentnija opcija politike. Obvezno pružanje ključnih usluga ITS-a za cestovnu sigurnost – iako se njime uvode znatni troškovi usklađivanja – ujedno je i proporcionalno.

Najpoželjnija opcija politike prema Komisiji stoga je opcija politike 3 (koja uključuje opcije politike 1 i 2): i. jer stvara najveće neto koristi; ii. jer je najdjelotvornija opcija; iii. jer se njome najbolje ostvaruju specifični ciljevi Direktive o ITS-u; i iv. jer se njome najbolje osigurava brzo i koherentno uvođenje usluga ITS-a u skladu s ciljevima strategije.

Procjena učinka obuhvaća detaljan opis mjera politike uključenih u različite opcije politike, kao i glavne učinke, troškove i koristi svake opcije politike.

- **Primjerenost i pojednostavnjenje propisa**

Prijedlogom će se smanjiti administrativni troškovi država članica jer se njime pojednostavnjuju periodične obveze izvješćivanja i omogućuje upotreba zajedničkog sustava za izvješćivanje o provedbi Direktive i njezinih delegiranih akata. Zahvaljujući zajedničkom predlošku i zajedničkim ključnim pokazateljima uspješnosti ujedno će biti lakše analizirati i uspoređivati izvješća. Međutim, prijedlog može i povećati troškove usklađivanja povezane s prikupljanjem podataka, posebno one lokalnih tijela.

MSP-ovi nisu specifičan cilj mjera politike i ne postoji naznaka da će mjere politike imati različit učinak na poduzeća različite veličine. Međutim, bez uvođenja novih specifikacija podataka i standardnih zahtjeva i bez raširene upotrebe nacionalnih pristupnih točaka nastalo bi fragmentirano tržište. Na takvom fragmentiranom tržištu s vremenom bi moglo doći do stvaranja konkurentne prednosti za veća poduzeća u odnosu na MSP-ove. Na usklađenom tržištu s usklađenim normama MSP-ovi će imati koristi od smanjenja prepreka za ulazak na tržište radi širenja poslovanja i natjecanja pod istim uvjetima kao i veća poduzeća.

Očekuje se da će prijedlog znatno doprinijeti uspostavi zajedničkog europskog prostora za podatke o mobilnosti, na temelju europske strategije za podatke. Doprinijet će zajedničkom europskom prostoru za podatke o mobilnosti tako što će povećati raspoloživost podataka o nacionalnim pristupnim točkama i pojednostavniti ponovnu upotrebu podataka standardiziranjem razmjena podataka i usklađivanjem uvjeta pristupa.

- **Temeljna prava**

Kako bi se postigao cilj sigurne, održive, pametne i otporne mobilnosti, može biti potrebno obrađivati putne, prometne ili cestovne podatke koji uključuju osobne podatke. Ako je za ostvarivanje ciljeva Direktive o ITS-u potrebna obrada osobnih podataka, detaljnija pravila, npr. o tome koje podatke treba prikupljati, tko ih treba prikupljati i u koje specifične svrhe, mogu se propisati samo u tercijarnim aktima na temelju Direktive. Pri predlaganju tih akata Komisija će propisno uzeti u obzir zahtjeve za zaštitu podataka.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Prijedlog nema utjecaj na proračun Europske unije.

5. DRUGI ELEMENTI

- **EU-ov okvir C-ITS-a za pružanje pouzdane i sigurne komunikacije**

Komisija se koristi svojim iskustvom u provedbi pomoćne mjere „Sigurnosna arhitektura za povezanu infrastrukturu i vozila u Europi” tijekom koje je Zajedničkom istraživačkom centru povjerena provedba pilot-faze (2018.–2022.) sustava EU-a za upravljanje sigurnosnim vjerodajnicama kooperativnog ITS-a (C-ITS).

Do formalizacije takvog sustava u obvezujući okvir (i moguće buduće uspostave namjenskih subjekata da upravljaju njime) Komisija je utvrđena kao subjekt koji će preuzeti uloge tijela za politiku upravljanja certifikatima C-ITS-a, upravitelja popisa pouzdanih certifikata i kontaktne točke za C-ITS.

- **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

Komisija će svakih pet godina donositi programe rada, u kojima će se utvrditi mjere za koje se mogu donijeti moguće europske specifikacije ili za koje se mogu propisati dodatni podaci ili usluge ITS-a.

Države članice izvješćivat će svake tri godine o svojem napretku u provedbi Direktive i njezinih delegiranih akata koristeći se zajedničkim predloškom i zajedničkim ključnim pokazateljima uspješnosti.

Na temelju tih izvješća država članica Komisija će svake tri godine Europskom parlamentu i Vijeću podnijeti izvješće o provedbi Direktive.

- **Dokumenti s objašnjenjima**

U skladu s uvodnom izjavom 27. prijedloga države članice moraju obavijestiti Komisiju o svojim mjerama za prenošenje uz popratne dokumente. To je nužno zbog novih odredaba utvrđenih prijedlogom za prikupljanje podataka i uvođenje usluga. Zbog tih novih odredaba može biti potrebno donošenje dodatnog nacionalnog zakonodavstva ili njegova izmjena. Kako bi Komisija pratila pravilno prenošenje u nacionalno pravo, važno je da države članice pošalju Komisiji popratne dokumente koji pokazuju kojim se postojećim ili novim odredbama u nacionalnom pravu namjeravaju provesti pojedine mjere utvrđene u predloženoj Direktivi.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga**

Ovim prijedlogom mijenja se trenutačna Direktiva 2010/40/EU o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza, kako je izmijenjena Odlukom (EU) 2017/2380 Europskog parlamenta i Vijeća³⁰. Struktura izmijenjene Direktive o ITS-u navodi se u točkama u nastavku.

- Člankom 1. stavkom 1. prilagođava se članak 1. trenutačne Direktive i utvrđuju se predmet i područje primjene Direktive dodavanjem raspoloživosti podataka i uvođenja usluga u predmet i područje primjene trenutačne Direktive.
- Člankom 1. stavkom 2. ažurira se u članku 2. trenutačne Direktive naslov četiriju prioriteta područja trenutačne Direktive jer su prioriteta područja reorganizirana prema vrstama usluga ITS-a.

³⁰ SL L 340, 20.12.2017., str. 1.

- Člankom 1. stavkom 3. proširuje se popis definicija iz trenutačne Direktive kad je to potrebno i primjereno s obzirom na ukupne promjene područja primjene i odredaba izmijenjene Direktive.
- Člankom 1. stavkom 4. proširuju se zahtjevi za države članice u članku 5. u pogledu njihove suradnje povezane s uvođenjem usluga ITS-a pri primjeni specifikacija donesenih na temelju Direktive.
- Člankom 1. stavkom 5. ažurira se u članku 6. upućivanje na postojeće propise i dopunjuje upućivanje na Odluku br. 768/2008/EZ.
- Člankom 1. stavkom 6. propisuje se novi članak kojim se od država članica traži da osiguraju raspoloživost podataka za vrste podataka navedene u novom Prilogu III. i njihovu dostupnost na nacionalnim pristupnim točkama, te novi članak kojim se od država članica traži da osiguraju uvođenje usluga ITS-a navedenih u novom Prilogu IV.
- Člankom 1. stavkom 7. dodaju se odredbe članku 7. trenutačne Direktive za ažuriranje priloga III. i IV. delegiranim aktima, podložno prethodnoj procjeni učinka koja uključuje analizu troškova i koristi.
- Člankom 1. stavkom 8. propisuje se novi članak kojim se Komisiju ovlašćuje za donošenje privremenih mjera u slučaju krizne situacije koja ima znatan izravni učinak na cestovnu sigurnost, kibersigurnost ili raspoloživost i cjelovitost usluga ITS-a.
- Člankom 1. stavkom 9. ažurira se upućivanje u članku 8. trenutačne Direktive.
- Člankom 1. stavkom 10. zamjenjuje se članak 10. trenutačne Direktive ažuriranim pravilima o zaštiti podataka i privatnosti, pojednostavnjujući tekst uklanjanjem udvostručenja postojećih obveza na temelju pravila o zaštiti podataka, npr. o sigurnosti osobnih podataka koji se obrađuju i potrebi da se voditelji obrade pridržavaju svojih drugih obveza na temelju pravila o zaštiti podataka. Njime se naglašava i zahtjev da Komisija pri izradi specifikacija uzme u obzir zahtjeve za zaštitu podataka.
- Člankom 1. stavkom 11. propisuje se novi članak o tijelu za politiku upravljanja certifikatima C-ITS-a, upravitelju popisa pouzdanih certifikata i kontaktnoj točki za C-ITS te se utvrđuje da će Komisija definirati i ispuniti te uloge.
- Člankom 1. stavkom 12. prilagođava se članak 12. trenutačne Direktive u pogledu datuma od kojeg se Komisiji dodjeljuje ovlast za donošenje delegiranih akata.
- Člankom 1. stavkom 13. zamjenjuje se članak 15. trenutačne Direktive o postupku odbora ažuriranim upućivanjima na postojeće zakonodavstvo i dodavanjem upućivanja na postupak ispitivanja (članci 5. i 8. Uredbe (EU) br. 182/2011).
- Člankom 1. stavkom 14. zamjenjuje se članak 17. trenutačne Direktive ažuriranim pravilima o izvješćivanju za države članice (zajednički predložak, zajednički ključni pokazatelji uspješnosti) i Komisiju te ažuriranim pravilima za donošenje programâ rada Direktive o ITS-u.
- Člankom 1. stavcima 15. i 16. zamjenjuju se dva priloga trenutačnoj Direktivi četirima prilozima:
 - Prilogom I. prilagođava se Prilog I. trenutačnoj Direktivi organiziranjem prioritetnih područja prema vrstama usluga ITS-a i dodaju se nove mjere koje odgovaraju novim uslugama ITS-a i onima u nastajanju,

- Prilogom II. prilagođava se Prilog II. trenutačnoj Direktivi o ITS-u ažuriranjem i dodavanjem nekih načela,
- u novom Prilogu III. navode se vrste podataka za koje je potrebno osigurati raspoloživost i dostupnost na nacionalnim pristupnim točkama do datuma navedenog za svaku vrstu podataka i o geografskoj pokrivenosti navedenoj za svaku vrstu podataka,
- u novom Prilogu IV. navode se usluge ITS-a koje treba uvesti do datuma navedenog za svaku uslugu ITS-a i geografska pokrivenost za svaku uslugu ITS-a.
- Člancima 2., 3. i 4. propisuju se prenošenje u nacionalno pravo, stupanje na snagu i adresati izmijenjene Direktive.

- **Europski gospodarski prostor**

Predloženi akt značajan je za EGP.

Prijedlog

DIREKTIVE 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**

(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 nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,
 uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora³¹,
 uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija³²,
 u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,
 budući da:

- (1) Komisija u Komunikaciji o strategiji za održivu i pametnu mobilnost³³ utvrđuje uvođenje inteligentnih prometnih sustava (ITS) kao ključnu mjeru za postizanje povezane i automatizirane multimodalne mobilnosti koja stoga pridonosi transformaciji europskog prometnog sustava kako bi se ostvario cilj učinkovite, sigurne, održive, pametne i otporne mobilnosti. Time se dopunjuju mjere najavljene u okviru vodeće inicijative o ozelenjivanju prijevoza tereta kako bi se potaknula multimodalna logistika. Strategijom je za 2022. najavljena revizija Delegirane uredbe (EU) 2017/1926 o pružanju informacija o multimodalnim putovanjima kako bi se uključila obvezna dostupnost novih dinamičkih skupova podataka, kao i procjena potrebe za regulatornim djelovanjem u području prava i obveza pružatelja digitalnih usluga za multimodalna putovanja te inicijativa u domeni izdavanja karata, uključujući izdavanje željezničkih karata.
- (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 Vijeća³⁴ pridonosi

³¹ SL C , , str.

³² SL C , , str.

³³ COM(2020) 789 final.

³⁴ 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.).

sigurnosti sudionika u cestovnom prometu, kao što su sustav eCall, usluge prometnih informacija u vezi s cestovnom sigurnosti te sigurna i zaštićena parkirališta³⁵.

- (3) U europskom zelenom planu³⁶ 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 smanjiti zagušenje i onečišćenje, posebno u gradskim područjima.
- (4) Sve veća potreba da se bolje iskoriste podaci u povećanju održivosti, 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 perspektivu³⁷.
- (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) U mnogim državama članicama već su se počele uvoditi nacionalne aplikacije tih sustava i usluga u sektoru cestovnog prometa. Međutim, unatoč poboljšanjima od njezina donošenja 2010., evaluacijom Direktive 2010/40/EU³⁸ utvrđeni su trajni nedostaci koji vode do fragmentiranog i neusklađenog uvođenja i nedostatka geografskog kontinuiteta usluga ITS-a u cijeloj Uniji i na njezinim vanjskim granicama.
- (7) U kontekstu provedbe delegiranih uredbi Komisije³⁹ o dopuni Direktive 2010/40/EU države članice uspostavile su nacionalne pristupne točke⁴⁰. 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 u cijelom EU-u. Te su točke važna sastavnica zajedničkog europskog

³⁵ Kako su certificirana u skladu s Delegiranom uredbom Komisije (EU) .../... od XXX o standardima EU-a kojima se utvrđuju pojedinosti razine usluge i sigurnosti sigurnih i zaštićenih parkirališta EU-a i postupci za njihovu certifikaciju.

³⁶ Komunikacija Komisije – Europski zeleni plan, COM(2019) 640 final.

³⁷ Kao što su zajednički europski prostor za podatke o mobilnosti i njegove komponente, 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).

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

³⁹ 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.);

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.);

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.);

i 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.).

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

prostora za podatke o mobilnosti na temelju europske strategije za podatke⁴¹ i na njih bi se posebice trebalo osloniti kad je riječ o dostupnosti podataka.

- (8) Kako bi se osiguralo usklađeno i djelotvorno 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 daljnjem uvođenju ITS-a trebalo bi uzeti u obzir postojeću infrastrukturu ITS-a koju je uvela pojedina država članica u smislu tehnološkog napretka i uložених finansijskih sredstava. Prema potrebi, a osobito za C-ITS, trebalo bi osigurati da se u zahtjevima za sustave ITS-a ne nameće primjena određene vrste tehnologije niti postoji pristranost u korist primjene određene vrste tehnologije.
- (9) U specifikacijama bi trebalo uzeti u obzir i osloniti se na stečeno iskustvo i već postignute rezultate u području ITS-a, kooperativnih inteligentnih prometnih sustava (C-ITS) i kooperativne, povezane i automatizirane mobilnosti (CCAM), pogotovo u kontekstu platformi za C-ITS⁴² i CCAM⁴³, Europskog foruma za multimodalnu mobilnost putnika⁴⁴ i Europske platforme za provedbu usluge eCall⁴⁵.
- (10) Specifikacije bi trebale poticati inovacije. Veća raspoloživost podataka trebala bi, na primjer, dovesti do razvoja novih usluga ITS-a i obratno, inovacijama bi se trebale utvrditi potrebe za budućim specifikacijama. Europsko partnerstvo za kooperativnu, povezanu i automatiziranu mobilnost u okviru programa Obzor Europa trebalo bi podržati razvoj i testiranje novog vala usluga C-ITS-a, pomažući u integraciji visokoautomatiziranih vozila u nove multimodalne usluge mobilnosti.
- (11) 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 koja 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, npr. o položaju, brzini i smjeru. Stoga je potrebno stvoriti jedan zajednički europski model pouzdanosti C-ITS-a kako bi se uspostavio odnos povjerenja između svih stanica C-ITS-a neovisno o upotrijebljenim komunikacijskim tehnologijama. Taj model povjerenja trebao bi se provesti donošenjem politike o upotrebi infrastrukture javnog ključa (PKI). Najviša razina tog PKI-ja trebao bi biti europski popis pouzdanih certifikata, 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 da se te ključne zadaće izvršavaju, pogotovo kad je riječ o ulogama tijela za politiku upravljanja certifikatima C-ITS-a, upravitelja popisa pouzdanih certifikata i kontaktne točke za C-ITS.

⁴¹ COM(2020) 66 final.

⁴² Oznaka E03188 u registru stručnih skupina Komisije i ostalih sličnih subjekata.

⁴³ Oznaka E03657 u registru stručnih skupina Komisije i ostalih sličnih subjekata.

⁴⁴ Oznaka XXXXXX u registru stručnih skupina Komisije i ostalih sličnih subjekata.

⁴⁵ Oznaka E02481 u registru stručnih skupina Komisije i ostalih sličnih subjekata.

- (12) Većina mjera na temelju Direktive 2010/40/EU, uz iznimku sustava eCall, usmjerena je na osiguravanje interoperabilnosti i dostupnosti podataka koji su već raspoloživi u digitalnom strojno čitljivom formatu i na uvođenje usluga ITS-a, ali njima nisu propisane obveze relevantnih dionika za stavljanje tih podataka na raspolaganje ili za uvođenje određenih usluga. Nekoliko ključnih usluga ITS-a ušlo je u široku upotrebu: primjerice otkrivanje nezgoda kojim se omogućuju usluge prometnih informacija u vezi s cestovnom sigurnosti ili ključni podaci, na primjer prometni propisi, 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 Vijeća⁴⁶. Obvezno pružanje tih ključnih usluga ITS-a i ključnih podataka smatra se potrebnim kako bi se osigurala neprekidna raspoloživost takvih podataka i neprekidno pružanje takvih usluga u cijeloj Uniji. Vrste podataka i usluge, čije pružanje bi trebalo učiniti obveznim, trebalo bi utvrditi na temelju specifikacija utvrđenih u delegiranim aktima o dopuni Direktive 2010/40/EU i trebale bi odražavati vrste podataka i usluge utvrđene u njima.
- (13) Studija iz 2020. pod nazivom *Mapping accessible transport for persons with reduced mobility* (Mapiranje pristupačnog prijevoza za osobe sa smanjenom pokretljivošću)⁴⁷ pokazuje da nedostatak dostatne količine podataka o značajkama pristupačnosti trenutačno sprečava pouzdano planiranje putovanja kad se kao varijable pretraživanja upotrebljavaju aspekti pristupačnosti. 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 raspoloživi podaci o pristupnim čvorovima i njihovim značajkama pristupačnosti.
- (14) 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 rast će s višim razinama automatizacije. Očekuje se da će te više razine automatizacije koristiti komunikaciju između vozila i infrastrukture kako bi odredile manevre i ubrzale protoke prometa, čime će pridonijeti i održivijem prometu. Ugrožavanje cjelovitosti usluga ITS-a stoga bi moglo snažno utjecati na cestovnu sigurnost, na primjer ako se pruži informacija o pogrešnom ograničenju brzine ili ako se vozilo naglo zaustavi zbog nepostojeće opasnosti. Kako bi se osigurali ujednačeni uvjeti za provedbu Direktive, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti u kriznim situacijama u kojima je ugrožena cjelovitost usluga ITS-a kako bi donijela protumjere za otklanjanje uzroka i posljedica takve situacije. Te bi mjere trebalo donijeti što prije i trebale bi se odmah početi primjenjivati. Te bi ovlasti trebalo

⁴⁶ 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.).

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

izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća⁴⁸. S obzirom na potrebu za osiguravanjem kontinuiteta prometa, primjereno je produljiti valjanost takve mjere nakon isteka šest mjeseci na temelju mogućnosti predviđene člankom 8. stavkom 2. Uredbe (EU) br. 182/2011. Takve protumjere trebale bi završiti čim se primijeni alternativno rješenje ili čim prestane krizna situacija.

- (15) Ako uvođenje i upotreba aplikacija i usluga ITS-a uključuju obradu osobnih podataka, takva obrada trebala bi se provoditi u skladu s pravom Unije o zaštiti osobnih podataka i privatnosti, kako je prije svega navedeno u Uredbi (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća⁴⁹ i Direktivi 2002/58/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁵⁰.
- (16) Ako uključuju obradu osobnih podataka, specifikacijama koje je potrebno izraditi na temelju ove Direktive trebali bi se uzeti u obzir zahtjevi Uredbe (EU) 2016/679 i Direktive 2002/58/EZ. Točnije, kad god je svrhe koje se nastoje postići u jednakoj mjeri moguće postići s pomoću anonimnih umjesto osobnih podataka, u skladu s načelom tehničke zaštite podataka trebala bi se poticati anonimizacija kao tehnika za unapređenje privatnosti pojedinaca.
- (17) Direktiva 2001/95/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o općoj sigurnosti proizvoda⁵¹ primjenjuje se na proizvode za koje se sektorskim zakonodavstvom ne propisuju konkretnije odredbe s istim sigurnosnim ciljem, kao i ako sigurnosni zahtjevi nametnuti sektorskim zakonodavstvom ne obuhvaćaju aspekte i rizike ili kategorije rizika obuhvaćene tom direktivom (takozvana „sigurnosna mreža”).
- (18) Ako je to potrebno za provedbu ocjenjivanja sukladnosti, specifikacije bi trebale uključivati detaljne odredbe kojima se utvrđuje postupak za ocjenu sukladnosti ili primjerenosti komponenti za uporabu. Kad je riječ o određenim uslugama ITS-a, pogotovo uslugama C-ITS-a, neprekidna usklađenost s određenim zahtjevima i interoperabilnost ključni su za osiguravanje sigurnog i pravilnog funkcioniranja sustava. Stoga bi se specifikacijama kojima se propisuju zahtjevi za proizvode prema potrebi trebali propisati i postupci povezani s nadzorom tržišta, uključujući zaštitnu klauzulu. Te bi se odredbe trebale temeljiti na Odluci br. 768/2008/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁵², posebno u vezi s modulima za različite faze postupaka ocjenjivanja sukladnosti i nadzora tržišta. Uredbom (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća⁵³ propisuje se okvir za homologaciju tipa i nadzor tržišta motornih

⁴⁸ 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.).

⁴⁹ 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.).

⁵⁰ 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.).

⁵¹ Direktiva 2001/95/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 3. prosinca 2001. o općoj sigurnosti proizvoda (SL L 11, 15.1.2002., str. 4.).

⁵² 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.).

⁵³ 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.).

vozila i njihovih dijelova ili povezane opreme, a uredbama (EU) br. 167/2013⁵⁴ i (EU) br. 168/2013⁵⁵ Europskog parlamenta i Vijeća propisuju se pravila o homologaciji tipa vozila s dva ili tri kotača i četverocikala odnosno traktora za poljoprivredu i šumarstvo i njihovih dijelova ili povezane opreme. Stoga bi propisivanje ocjenjivanja sukladnosti opreme i aplikacija koje su obuhvaćene tim zakonodavnim aktima značilo udvostručavanje posla. 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 propisati postupci ocjenjivanja sukladnosti i nadzora tržišta. Takvi bi postupci trebali biti ograničeni na ono što je potrebno u svakom pojedinom slučaju.

- (19) Ako uvođenje i upotreba opreme i softvera za ITS uključuju sustave umjetne inteligencije, trebalo bi uzeti u obzir relevantne odredbe skorašnjeg Akta o umjetnoj inteligenciji⁵⁶.
- (20) 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 sinergije između prometnog i svemirskog sektora Unije radi poticanja šire upotrebe novih tehnologija, kojima se odgovara na potrebu za točnim i zajamčenim uslugama proračuna vremena i pozicioniranja. Svemirskim programom Unije uspostavljenim Uredbom (EU) 2021/696 Europskog parlamenta i Vijeća⁵⁷ pružaju se visokokvalitetni, aktualni i sigurni podaci, informacije i usluge povezani sa svemirom putem sustava Galileo, Europskog geostacionarnog navigacijskog sustava (EGNOS) i sustava Copernicus.
- (21) 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.
- (22) 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 i odbore Komisije koji se bave digitalnim aspektima prometa.
- (23) Kako bi se osigurali ujednačeni uvjeti za provedbu ove Direktive, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti kad je riječ o donošenju predložka za izvješća koja trebaju dostaviti države članice i kad je riječ o donošenju i ažuriranju programâ rada.

⁵⁴ 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.).

⁵⁵ 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.).

⁵⁶ Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju usklađenih pravila o umjetnoj inteligenciji (Akt o umjetnoj inteligenciji) i izmjeni određenih zakonodavnih akata Unije (COM(2021) 206 final).

⁵⁷ 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 (SL L 170, 12.5.2021., str. 69.).

Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća⁵⁸.

- (24) Kako bi se ostvarili ciljevi ove Direktive, Komisiji bi trebalo dodijeliti ovlasti 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 kako bi izmijenila popis usluga ITS-a čije uvođenje trebaju osigurati države članice, 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, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.⁵⁹ 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.
- (25) Kako bi se zajamčio usklađeni pristup, Komisija bi trebala osigurati koherentnost između aktivnosti odbora osnovanog ovom Direktivom i odbora osnovanih uredbama (EU) br. 165/2014⁶⁰, (EU) 2019/1239⁶¹, (EU) 2020/1056⁶² i (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća te Direktivom 2007/2/EZ⁶³ i Direktivom (EU) 2019/520 Europskog parlamenta i Vijeća⁶⁴.
- (26) Budući da cilj ove Direktive, osiguravanje usklađenog i dosljednog uvođenja interoperabilnih inteligentnih prometnih sustava 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.
- (27) U skladu sa Zajedničkom političkom izjavom država članica i Komisije od 28. rujna 2011. o dokumentima s objašnjenjima⁶⁵ države članice obvezale su se da će u opravdanim slučajevima uz obavijest o svojim mjerama za prenošenje priložiti jedan

⁵⁸ 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.).

⁵⁹ Međuinstitucijski sporazum Europskog parlamenta, Vijeća Europske unije i Europske komisije o boljoj izradi zakonodavstva (SL L 123, 12.5.2016., str. 1.).

⁶⁰ Uredba (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu (SL L 60, 28.2.2014., str. 1.).

⁶¹ 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.).

⁶² 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.).

⁶³ 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.).

⁶⁴ 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.).

⁶⁵ SL C 369, 17.12.2011., str. 14.

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.

- (28) Provedeno je savjetovanje s Europskim nadzornikom za zaštitu podataka u skladu s člankom 42. stavkom 1. Uredbe (EU) 2018/1725 Europskog parlamenta i Vijeća⁶⁶ te je on dao mišljenje XX XX 2022.,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

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:
- „2.a Ovom se Direktivom predviđa raspoloživost podataka i uvođenje usluga ITS-a unutar prioriternih područja iz članka 2. uz posebnu geografsku pokrivenost kako je utvrđena u prilogima III. i IV.”;
- (2) u članku 2. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:
- „1. Za potrebe ove Direktive sljedeća područja predstavljaju prioriteta područja za razvoj i uporabu specifikacija i normi:
- (a) I. informacijske usluge i usluge mobilnosti u okviru ITS-a;
 - (b) II. upravljanje putovanjem, prijevozom i prometom u okviru usluga ITS-a;
 - (c) III. usluge ITS-a u području cestovne sigurnosti i zaštite;
 - (d) IV. usluge kooperativne, povezane i automatizirane mobilnosti.”;
- (3) članak 4. mijenja se kako slijedi:
- (a) 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.).”;

- (b) dodaju se sljedeće točke od 19. do 24.:

⁶⁶ 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.).

„19. „kooperativni inteligentni prometni sustavi” ili „C-ITS” znači inteligentni prometni sustavi koji omogućuju korisnicima ITS-a da surađuju razmjenom zaštićenih i pouzdanih poruka;

20. „usluga C-ITS-a” znači usluga ITS-a koja se pruža C-ITS-om;

21. „raspoloživost podataka” znači postojanje podataka 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 donesenima u skladu s člankom 6.;

23. „dostupnost podataka” znači mogućnost da se putem nacionalnih pristupnih točaka zatraže i dobiju podaci 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.”;

(4) 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, ako se one uvedu, u skladu s načelima navedenima u Prilogu II. To ne dovodi u pitanje pravo svake države članice da sama odluči o uvođenju takvih aplikacija i usluga na svojem državnom području. To pravo ne dovodi u pitanje članke 6.a i 6.b. Države članice prema potrebi surađuju i u provedbi tih specifikacija.

2. Države članice surađuju i u pogledu prioritetnih područja u mjeri u kojoj za ta prioritetna područja nisu donesene specifikacije.

3. Države članice surađuju, prema potrebi s relevantnim dionicima, i u pogledu operativnih aspekata provedbe specifikacija koje donese Komisija i usklađenosti s tim specifikacijama, kao što su norme i usklađeni profili EU-a, zajedničke definicije, zajednički metapodaci, zajednički zahtjevi u pogledu kvalitete i aspekti povezani s interoperabilnosti arhitektura nacionalnih pristupnih točaka, zajednički uvjeti za razmjenu podataka, kao i zajedničke aktivnosti osposobljavanja i informiranja.”;

(5) 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, određuju uvjeti pod kojima države članice, nakon što o tome obavijeste Komisiju, mogu uspostaviti dodatna pravila za pružanje usluga ITS-a na cijelom svojem državnom području ili na njegovu dijelu, pod uvjetom da ta pravila ne ometaju interoperabilnost.”;

(b) stavak 6. zamjenjuje se sljedećim:

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

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.

Specifikacije moraju ispunjavati načela navedena u Prilogu II.;

* 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.) ”;

- (6) umeću se sljedeći članci 6.a i 6.b:

„Članak 6.a

Raspoloživost podataka

Države članice osiguravaju da su za svaku vrstu podataka navedenu u Prilogu III. što prije raspoloživi podaci za geografsku pokrivenost s obzirom na tu vrstu podataka, a najkasnije do datuma utvrđenog u tom prilogu.

Države članice osiguravaju dostupnost tih podataka na nacionalnim pristupnim točkama do istog datuma.

Članak 6.b

Uvođenje usluga ITS-a

Države članice osiguravaju da se usluge ITS-a utvrđene u Prilogu IV. uvedu za geografsku pokrivenost utvrđenu u tom prilogu do datuma koji je naveden u njemu.”;

- (7) članak 7. mijenja se kako slijedi:

- (a) umeću se sljedeći stavci 1.a i 1.b:

„1.a Nakon analize troškova i koristi i procjene učinka, uključujući odgovarajuća savjetovanja, Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 12. kako bi izmijenila popis vrsta podataka u Prilogu III., uključujući datum provedbe i geografsku pokrivenost za svaku vrstu podataka. Te izmjene moraju biti dosljedne s kategorijama podataka utvrđenima u najnovijem programu rada donesenom u skladu s člankom 17. stavkom 5.

1.b Nakon analize troškova i koristi u kojoj se uzimaju u obzir kretanja na tržištu i razvoj tehnologije te nakon procjene učinka, uključujući odgovarajuća savjetovanja, Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 12. kako bi izmijenila popis usluga ITS-a u Prilogu IV., uključujući datum provedbe i geografsku pokrivenost za svaku uslugu ITS-a. Te izmjene moraju biti dosljedne s popisom usluga ITS-a utvrđenim u najnovijem programu rada donesenom u skladu s člankom 17. stavkom 5.”;

- (b) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Na delegirane akte iz ovog članka primjenjuje se postupak utvrđen u članku 12.”;

- (8) umeće se sljedeći članak 7.a:

„Članak 7.a

Privremene mjere

U slučaju krizne situacije koja ima znatan izravni učinak na cestovnu sigurnost, kibersigurnost ili raspoloživost i cjelovitost usluga ITS-a i koja može ugroziti sigurno i pravilno funkcioniranje prometnog sustava Unije, kako bi ispravila tu situaciju, Komisija može donijeti provedbene akte koji se primjenjuju bez odlaganja i kojima se obustavljaju ili uspostavljaju obveze u opsegu prioritetnih područja utvrđenih člankom 2. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom iz članka 15. stavka 3. Strogo su ograničeni na otklanjanje uzroka i posljedica takvih kriznih situacija.”;

(9) u članku 8. stavku 1. upućivanje na „Direktiv[u] 98/34/EZ” zamjenjuje se upućivanjem na „Direktiv[u] (EU) 2015/1535”;

(10) članak 10. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 10.

Pravila o zaštiti podataka i privatnosti

Ako se specifikacije donesene na temelju članka 6. odnose na obradu prometnih, putnih ili cestovnih podataka koji su osobni podaci kako je definirano u članku 4. točki 1. Uredbe (EU) 2016/679*, njima se utvrđuju kategorije tih podataka i propisuju odgovarajuće mjere za zaštitu osobnih podataka u skladu s Uredbom (EU) 2016/679 i Direktivom 2002/58/EZ. Prema potrebi potiče se upotreba anonimnih 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.).”;

(11) umeće se sljedeći članak 10.a:

„Članak 10.a

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

Specifikacijama za prioritetno područje iz članka 2. stavka 1. točke (d), koje Komisija donosi pri izvršavanju svojih ovlasti u skladu s člankom 7. stavkom 1., propisuje se sustav EU-a za upravljanje sigurnosnim vjerodajnicama C-ITS-a iz točke 4.3. Priloga I. Taj sustav sadržava sljedeće uloge:

- (a) tijelo za politiku upravljanja certifikatima C-ITS-a;
- (b) upravitelj popisa pouzdanih certifikata C-ITS-a;
- (c) kontaktna točka za C-ITS.

Komisija je odgovorna za osiguravanje da se te uloge izvršavaju.”;

(12) u članku 12. stavku 2. datum „27. kolovoza 2017.” zamjenjuje se datumom „[Ured za publikacije Europske unije: unijeti datum stupanja na snagu ove Direktive]”;

(13) 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. Provedbeni akti doneseni u skladu s ovim stavkom ostaju na snazi dok se ne stave izvan snage. Komisija stavlja te akte izvan snage nakon što krizna situacija završi ili nakon što se relevantni delegirani akt o dopuni ove Direktive izmijeni kako bi se ispravila situacija, ovisno o tome što nastupi prije.

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

Kada se mišljenje odbora treba dobiti pisanim postupkom, navedeni postupak završava bez rezultata kada u roku za davanje mišljenja to odluči predsjednik odbora ili to zahtijeva obična većina članova odbora.

Ako odbor ne da nikakvo 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.).”;

(14) članak 17. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 17.

Izvrješćivanje i program rada

1. Države članice podnose Komisiji do [datum stupanja na snagu + 12 mjeseci] izvješće o provedbi ove Direktive i svih delegiranih akata o dopuni ove Direktive, o svojim nacionalnim aktivnostima i projektima u vezi s prioritetnim područjima i o provedbi članaka 6.a i 6.b.

2. Komisija provedbenim aktima propisuje predložak za početno izvješće i izvješća o napretku, uključujući popis ključnih pokazatelja uspješnosti koje treba navesti u izvješćima. Ti se provedbeni akti donose u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 15. stavka 2.

3. Nakon početnog izvješća države članice svake tri godine izvješćuju o napretku u provedbi ove Direktive i svih delegiranih akata o dopuni ove Direktive, kako je navedeno u stavku 1.

4. Komisija podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o napretku u provedbi ove Direktive 18 mjeseci nakon isteka svakog roka za izvješća država članica. Izvješću se prilaže i analiza funkcioniranja i provedbe članaka od 5. do 11. i članka 16., uključujući upotrijebljena i potrebna financijska sredstva, i, ako je potrebno, ocjena potrebe za izmjenom ove Direktive.

5. Do [datum stupanja na snagu + 12 mjeseci] Komisija nakon savjetovanja s relevantnim dionicima provedbenim aktom donosi program rada. Taj se provedbeni akt donosi u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 15. stavka 4. Program rada uključuje ciljeve i datume za njegovu provedbu svake godine, kao i popis kategorija podataka i usluga ITS-a za koje Komisija može donijeti delegirane akte u skladu s člankom 7. stavcima 1.a i 1.b.

Prije svakog sljedećeg petogodišnjeg produljenja ovlasti za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 12. stavkom 2. Komisija provedbenim aktima donosi novi program rada. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 15. stavka 4. ”;

- (15) prilozi I. i II. zamjenjuju se tekstem iz priloga I. i II. ovoj Direktivi;
- (16) prilozi III. i IV. dodaju se kako je navedeno u prilogima III. i IV. ovoj Direktivi.

Članak 2.

Prenošenje

1. Države članice stavljaju na snagu zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom najkasnije do [datum stupanja na snagu + 18 mjeseci]. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.

Kada države članice donose te odredbe, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Države članice određuju načine tog upućivanja.
2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba 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 Strasbourgu,

Za Europski parlament
Predsjednica

Za Vijeće
Predsjednik