

Bruselj, 16. december 2021
(OR. en)

15114/21

Medinstitucionalna zadeva:
2021/0419 (COD)

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

PREDLOG

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	15. december 2021
Prejemnik:	generalni sekretar Sveta Evropske unije Jeppe TRANHOLM- MIKKELSEN
Št. dok. Kom.:	COM(2021) 813 final
Zadeva:	Predlog DIREKTIVE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Direktive 2010/40/EU o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih načinov prevoza

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2021) 813 final.

Priloga: COM(2021) 813 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Strasbourg, 14.12.2021
COM(2021) 813 final

2021/0419 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 2010/40/EU o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih načinov prevoza

(Besedilo velja za EGP)

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

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1 OZADJE PREDLOGA

Ta predlog se nanaša na sprejetje Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih načinov prevoza¹.

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Mobilnost in promet sta bistvena za evropske državljane in za evropsko gospodarstvo kot celoto. Prosto gibanje oseb in blaga prek notranjih meja je temeljna svoboščina Evropske unije (EU) in njenega enotnega trga. Evropska komisija je decembra 2020 sprejela sporočilo o strategiji za trajnostno in pametno mobilnost (v nadaljnjem besedilu: strategija)², v katerem je predlagana temeljna preobrazba evropskega prometnega sistema za doseganje cilja trajnostne, pametne in odporne mobilnosti. Digitalizacija je nepogrešljivo gonilo te preobrazbe. Digitalizacija bo zagotovila nemotenost in večjo učinkovitost celotnega prometnega sistema. Poleg tega bo dodatno povečala ravni varnosti, varovanja, zanesljivosti in udobja.

V strategiji je uvedba inteligentnih prometnih sistemov (ITS) opredeljena kot ključni ukrep za vzpostavitev povezanega in avtomatiziranega sistema večmodalne mobilnosti. Slednji združuje novosti, kot sta mobilnost kot storitev (MaaS) ter kooperativna, povezana in avtomatizirana mobilnost (CCAM). CCAM spremeni voznika v uporabnika skupnega voznega parka, ki je v celoti vključen v večmodalni prometni sistem in katerega nemotenost zagotavljajo digitalne storitve večmodalne mobilnosti (MDMS), kot so aplikacije MaaS.

Strategija je jasna: da bi promet postal resnično bolj trajnosten, moramo zagotoviti učinkovito in nemoteno večmodalnost z uporabo najučinkovitejšega načina prevoza za vsak del poti. Poleg tega morajo posamezni načini prevoza postati učinkovitejši; za cestni prevoz to pomeni, da so rešitve souporabe vse bolj smiselna alternativa zasebnemu lastništvu vozil. S tem se tudi spodbuja uporaba brezemisijских vozil, saj bodo imeli uporabniki storitev skupne mobilnosti na voljo celoten vozni park. Tako se zmanjša zaskrbljenost glede dosega ali stroškov nakupa, zlasti če se lahko tak vozni park samodejno polni. Povedano drugače, nove storitve ITS lahko pospešijo uporabo brezemisijских vozil in tudi pripomorejo k njihovi učinkovitejši uporabi.

Nazadnje, k bolj trajnostnemu prometu bo prispevalo tudi izboljšanje pretoka cestnega prometa (pri čemer brezemisijški vozni park ne bi smel privedi do brezemisijских prometnih zastojev). V idealnem primeru bi skupna brezemisijška vozila delovala kot oskrbovalne storitve za obstoječe in še učinkovitejše načine prevoza, tako za potnike kot tudi za tovor, kar bi omogočilo nemotena in bolj vključujoča potovanja. Gospodarstvo EU zaradi zastojev izgubi več kot 1 % BDP na leto³, in sicer zaradi časa, ki ga izgubijo državljani in delavci, pa tudi zaradi nezanesljive in neučinkovite logistike, ki oskrbuje gospodarstvo. Z zmanjšanjem števila incidentov in izboljšanjem upravljanja prometa lahko ITS pomagajo zmanjšati zastoje ter pomembno prispevajo h gospodarski učinkovitosti in konkurenčnosti gospodarstva EU. Z uvedbo ITS se lahko znatno izboljšajo varnost v cestnem prometu, učinkovitost prometa in udobje, saj pomagajo uporabnikom prometa, da sprejmejo prave odločitve in se prilagodijo

¹ UL 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>

prometnim razmeram. ITS omogočajo tudi boljšo uporabo obstoječe infrastrukture, več možnosti večmodalnosti in boljše upravljanje prometa.

V sporočilu o evropski strategiji za podatke⁴, ki ga je Komisija sprejela februarja 2020, je priznано, da bodo inovacije, ki temeljijo na podatkih, prinesle velike koristi za javnost, saj bodo prispevale k evropskemu zelenemu dogovoru⁵ in pomagale Evropo pripraviti na digitalno dobo⁶.

Direktiva 2010/40/EU (v nadaljnjem besedilu: direktiva o ITS) je bila zasnovana kot okvir za pospešitev in usklajevanje uvajanja in uporabe ITS v cestnem prometu in njihovih vmesnikov do drugih načinov prevoza.

V strategiji je bilo napovedano, da bo direktiva o ITS kmalu revidirana, vključno z nekaterimi njenimi delegiranimi uredbami. V strategiji je tudi poudarjen namen Komisije, da podpre vzpostavitev mehanizma usklajevanja v letu 2021 za nacionalne točke dostopa, vzpostavljene na podlagi direktive o ITS.

Komisija je izvedla naknadno oceno direktive o ITS⁷ in ugotovila, da je Direktiva pozitivno vpliva na uvajanje ITS po vsej EU. V oceni je bilo tudi ugotovljeno, da je Direktiva še vedno ustrezno orodje za obravnavanje: (i) neusklajenosti pri uvajanju ITS v EU ter (ii) počasnega, tveganega in stroškovno neučinkovitega uvajanja ITS. V oceni je bilo nadalje ugotovljeno, da se uporaba ITS povečuje, vendar je kljub izboljšavam njihovo uvajanje še vedno pogosto geografsko omejeno. Še vedno obstaja jasna potreba po nadaljnjem ukrepanju v zvezi z interoperabilnostjo, sodelovanjem in izmenjavo podatkov, da se omogočijo neprekinjene in stalne storitve ITS po vsej EU.

Komisija je oktobra 2019 Evropskemu parlamentu in Svetu tudi predložila poročilo o izvajanju direktive o ITS. V tem poročilu so poudarjene: (i) potreba po nadaljnjem izboljšanju usklajevanja pri dostopnosti podatkov; (ii) potreba po upoštevanju pojava novih tem in izzivov, povezanih z ITS, ter (iii) potreba po izboljšanju razpoložljivosti ključnih vrst podatkov o celotnem cestnoprometnem omrežju (tj. tako, da so te vrste podatkov na voljo v digitalni strojno berljivi obliki).

Zato ta predlog obravnava naslednje težave: (i) pomanjkanje interoperabilnosti ter kontinuitete aplikacij, sistemov in storitev; (ii) pomanjkanje usklajevanja in učinkovitega sodelovanja med deležniki ter (iii) nerešena vprašanja v zvezi z razpoložljivostjo in izmenjavo podatkov v podporo storitvam ITS. To dosega zlasti z razširitvijo sedanjega področja uporabe Direktive na nove in nastajajoče izzive ter z omogočanjem, da bistvene storitve ITS postanejo obvezne po vsej EU. Uvajanje storitev ITS bo temeljilo na razpoložljivosti podatkov, potrebnih za zagotavljanje zanesljivih informacij, s čimer bo omogočilo izkoriščanje prednosti digitalizacije v sektorju cestnega prometa. Zgoraj navedene težave se bodo reševale tudi z dodatnimi pravili za izboljšanje usklajenosti s sedanjimi praksami in standardi.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Ta predlog je del svežnja zakonodajnih pobud, ki naj bi prispevale k ciljem razogljichenja, digitalizacije in večje odpornosti prometne infrastrukture. Poleg revizije direktive o ITS ta

⁴ COM(2020) 66 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

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

⁷ SWD(2019) 368 final.

sveženj vključuje tudi revizijo uredbe o TEN-T⁸ in svežnja o mobilnosti v mestih⁹, ki vključujeta določbe v zvezi z uvajanjem storitev ITS. V reviziji uredbe o TEN-T se na primer obravnavajo sredstva za odkrivanje dogodkov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, kar omogoča, da se na podlagi tega predloga udeležencem v cestnem prometu zagotovijo prometne informacije, povezane z varnostjo v cestnem prometu.

Ta predlog je skladen s predlogom nove uredbe o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva, ki ga je Komisija predstavila 14. julija 2021¹⁰, s katero bo razveljavljena Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva¹¹. Podatki o polnilnih in oskrbovalnih mestih, ki so na voljo v skladu s to uredbo, morajo biti dostopni prek nacionalnih točk dostopa, vzpostavljenih v skladu z direktivo o ITS.

Ta predlog je tudi skladen in usklajen z drugimi pravnimi okviri na področju prometa, kot je uredba o elektronskih informacijah o prevozu blaga (eFTI)¹² in druga zakonodaja, povezana z različnimi načini prevoza, zlasti glede opredelitve področja uporabe v Prilogi I k tej direktivi in dodane vrednosti razvoja digitalnih storitev večmodalne mobilnosti.

Na področju varnosti v cestnem prometu je v strategiji potrjen cilj, da se do leta 2050 število smrtnih žrtev pri vseh načinih prevoza v EU zmanjša skoraj na nič. Na področju cestnega prometa spada na področje uporabe direktive o ITS več ukrepov, ki prispevajo k temu ambicioznemu cilju. Klic v sili eCall je na primer ukrep po prometni nesreči, s katerim se skrajša čas nujnega odziva ter s tem zmanjša število smrtnih žrtev in hudo poškodovanih. Kooperativni ITS vozilom, prometni infrastrukturi in drugim udeležencem v cestnem prometu omogočajo, da komunicirajo in usklajujejo svoje ukrepe. Kooperativni ITS imajo velik potencial za zmanjšanje števila in resnosti nesreč. Storitve obveščanja o dogodkih, povezanih z varnostjo, ali o varnih in varovanih parkiriščih za tovornjake prispevajo k varnosti udeležencev v cestnem prometu. Z obvezno razpoložljivostjo ključnih podatkov v strojno berljivi obliki se bo izboljšalo delovanje varnostnih storitev, kot je inteligentni sistem za uravnavanje hitrosti, z uvedbo obveznih z varnostjo povezanih prometnih informacij pa se bo izboljšala prometna varnost.

Ta predlog je skladen s pravili o pravicah in obveznostih potnikov, kot so pravila iz člena 10 Uredbe (EU) 2021/782 Evropskega parlamenta in Sveta¹³.

Poleg tega trenutno poteka pregled Delegirane uredbe Komisije (EU) 2015/962¹⁴ o zagotavljanju prometnih informacij v realnem času po vsej EU¹⁵. Pričakuje se, da bodo v navedeni prihodnji reviziji opredeljene ključne vrste podatkov in uvedene nekatere nove ključne vrste podatkov, povezane s prometnimi predpisi: (i) omejitve glede teže/dolžine/širine/višine; (ii) enosmerne ceste in (iii) meje omejitev, prepovedi ali obveznosti z območno veljavnostjo, trenutno stanje dostopa in pogoji za promet na urejenih prometnih

⁸ Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (UL L 348, 20.12.2013, str. 1).

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

¹⁰ COM(2021) 559 final.

¹¹ UL L 307, 28.10.2014, str. 1.

¹² UL L 249, 31.7.2020, str. 33.

¹³ Uredba (EU) 2021/782 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2021 o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu (UL L 172, 17.5.2021, str. 1).

¹⁴ Delegirana uredba Komisije (EU) 2015/962 z dne 18. decembra 2014 o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z opravljanjem storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU (UL L 157, 23.6.2015, str. 21).

¹⁵ Delegirani akt naj bi bil sprejet v prvem četrtletju 2022.

območjih. Ta predlog je skladen s pričakovanimi spremembami delegiranega akta. Poleg tega bo zaradi pomembnosti teh treh dodatnih podatkovnih točk po sprejetju novega delegiranega akta primerno razmisliti o njihovi vključitvi na seznam vrst podatkov, katerih razpoložljivost in zagotavljanje bosta obvezna.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

V evropski strategiji za podatke je bila napovedana vzpostavitev skupnih interoperabilnih podatkovnih prostorov po vsej EU v strateških gospodarskih sektorjih in na področjih javnega interesa. Ti podatkovni prostori vključujejo skupni evropski podatkovni prostor za mobilnost. Direktiva o ITS je pomemben del skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost, saj zagotavlja razpoložljivost in dostopnost večmodalnih prometnih in potovalnih podatkov prek nacionalnih točk dostopa.

Ti podatki dajejo posebno podporo naprednim sistemom za pomoč vozniku, kot so novi sistemi vozil v skladu z Uredbo (EU) 2019/2144 o splošni varnosti¹⁶.

Predlog je bil usklajen z drugimi pravnimi okviri EU, kot so splošna uredba o varstvu podatkov (Uredba (EU) 2016/679)¹⁷, direktiva o e-zasebnosti (Direktiva 2002/58/ES)¹⁸ in uredba o splošni varnosti (Uredba (EU) 2019/2144)¹⁹. Ukrepi, predvideni v tem predlogu, morajo po potrebi ustrezno upoštevati prihodnji akt o umetni inteligenci²⁰.

Ta direktiva podpira politike na področju raziskav in inovacij, povezane s podnebjem, energijo in mobilnostjo, v okviru okvirnega programa za raziskave Obzorje Evropa za obdobje 2021–2027, kar zadeva raziskave in razvoj inovativnih tehnologij na področju ITS, kooperativnih ITS (C-ITS) in CCAM.

2 PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

S spremembo se ne spreminja pravna podlaga direktive o ITS, ki je člen 91 Pogodbe o delovanju Evropske unije.

- **Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)**

Direktiva o ITS obravnava nadnacionalne vidike prometa, ki jih države članice same ne morejo zadovoljivo obravnavati, kot sta interoperabilnost opreme in krepitev notranjega trga za storitve ITS na svetovni ravni. S tem prispeva k delovnim mestom in rasti.

V skladu z načelom subsidiarnosti je uporaba direktive ali okvirne direktive, kot je direktiva o ITS, še vedno eden od najprimernejših načinov za doseganje predvidenega namena. Temeljna načela in omogočitveni pogoji za izvajanje ITS so določeni s specifikacijami, v pripravo katerih so bili močno vključeni področni strokovnjaki, ki so jih imenovala države članice.

Komisija meni, da bi morala biti razpoložljivost in zagotavljanje nekaterih vrst podatkov in storitev ITS obvezna. Začetni sezname takih podatkov in storitev so vključeni v predlog. Predlog vključuje tudi mehanizem za posodabljanje teh seznamov na podlagi okrepljenega posvetovanja z deležniki in uradne predhodne odobritve držav članic.

¹⁶ UL L 325, 16.12.2019, str. 1.

¹⁷ UL L 119, 4.5.2016, str. 1.

¹⁸ UL L 201, 31.7.2002, str. 37.

¹⁹ UL L 325, 16.12.2019, str. 1.

²⁰ Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi harmoniziranih pravil o umetni inteligenci (akt o umetni inteligenci) in spremembi nekaterih zakonodajnih aktov Unije (COM(2021) 206 final).

Komisija bo v okviru svojih institucionalnih pristojnosti tudi okrepila vlogo Evropske svetovalne skupine za ITS, v kateri so predstavniki ustreznih deležnikov ITS iz javnega in zasebnega sektorja. Ti deležniki svetujejo Komisiji o poslovnih in tehničnih vidikih izvajanja in uvajanja ITS v EU.

- **Sorazmernost**

V skladu z načelom sorazmernosti ta predlog ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje njegovih ciljev. Komisija meni, da so vsi ukrepi sorazmerni glede na njihove učinke, kar je razvidno iz ocene učinka, ki je priložena tej pobudi²¹. S predlaganimi ukrepi se: (i) prilagaja področje uporabe direktive o ITS novim in nastajajočim področjem storitev ITS; (ii) krepijo vloge deležnikov in usklajevanje deležnikov ter (iii) predpisuje razpoložljivost ključnih podatkov in zagotavljanje bistvenih storitev. To je potrebno za prilagoditev pravnega okvira za ITS razvijajočemu se okolju ter za zagotovitev, da so na voljo potrebni podatki in storitve za podporo ciljem strategije.

- **Izbira instrumenta**

Zaradi omejenih sprememb direktive o ITS Komisija meni, da je sprememba najboljša možnost za revizijo Direktive.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z DELEŽNIKI IN OCEN UČINKA

- **Naknadne ocene/preverjanja primernosti obstoječe zakonodaje**

V naknadni oceni direktive o ITS v okviru programa ustreznosti in uspešnosti predpisov je bilo ugotovljeno, da je področje uporabe direktive o ITS danes še vedno ustrezno, saj opredeljena prednostna področja še vedno zajemajo ustrezne teme, storitve in podatke. Deležniki so tudi menili, da so Direktiva in njeni delegirani akti pripomogli k zmanjšanju negativnih zunanjih učinkov prometa.

V oceni je bilo hkrati ugotovljeno, da je treba zaradi družbenega in tehnološkega razvoja v prihodnosti nekaterim področjem nameniti dodatno pozornost. Zlasti je bilo v njej ugotovljeno, da je treba kooperativni, povezani in avtomatizirani mobilnosti nameniti dodatno pozornost. Poleg tega je bilo v oceni pričakovano, da bo zagotavljanje razpoložljivosti ustreznih podatkov in infrastrukture ITS omogočilo uvedbo stalnih storitev po vsej EU. V oceni je bilo tudi ugotovljeno, da je bilo doslej uvedeno le omejeno število interoperabilnih storitev ITS. Poudarjena sta bila vztrajni odpor do izmenjave podatkov, ki je še vedno omejujoč dejavnik, in potreba po izboljšanju sodelovanja z deležniki in med njimi.

V oceni so bile opredeljene težave, ki naj bi jih predlog obravnaval, in sicer: (i) pomanjkanje interoperabilnosti ter kontinuitete aplikacij, sistemov in storitev; (ii) pomanjkanje usklajevanja in učinkovitega sodelovanja med deležniki ter (iii) nerešena vprašanja v zvezi z razpoložljivostjo in izmenjavo podatkov v podporo storitvam ITS.

- **Posvetovanja z deležniki**

V postopku posvetovanja²² so bile glavne ciljne skupine vključene s tremi različnimi metodami: javnim posvetovanjem, odprtim javnem posvetovanjem in ciljno usmerjenimi posvetovanji. Vsaka od teh metod je obravnavana v naslednjih odstavkih.

²¹ **Dodati sklic.**

²² Več podrobnosti je na voljo v Prilogi F k podporni študiji, ki vsebuje poročilo o posvetovanju z deležniki.

Javno posvetovanje o začetni oceni učinka²³ te pobude je potekalo od 8. oktobra 2020 do 19. novembra 2020. Komisija je v tem javnem posvetovanju prejela 34 odgovorov, večinoma od podjetij, poslovnih združenj in javnih organov. Na začetno oceno učinka so se odzvale tudi nevladne organizacije, potrošniške organizacije in javnost.

Odperto javno posvetovanje se je začelo 3. novembra 2020 in je trajalo do 2. februarja 2021. Z vprašalnikom v odprtem javnem posvetovanju so bili deležniki pozvani k predložitvi mnenj o ključnih vidikih ocene učinka, in sicer: (i) glavnih težavah, obravnavanih v oceni učinka; (ii) vzrokih za te težave; (iii) možnih ukrepov politike za obravnavanje teh težav in dejavnikov; (iv) verjetnih učinkih teh možnih ukrepov politike ter (v) pomembnosti ukrepov na ravni EU za obravnavanje teh težav. Komisija je prejela skupno 149 odgovorov.

Ciljno usmerjena posvetovanja so bila sestavljena iz štirih delov, ki so opisani v spodnjih alineah.

- Spletna anketa za vse ključne skupine deležnikov je bila objavljena 15. februarja 2021 in je bila na voljo do 26. marca 2021.

- Program razgovorov s 53 deležniki iz vseh ključnih skupin deležnikov je bil objavljen 16. februarja 2021 in je bil na voljo do 6. maja 2021. Poleg tega je bilo v začetni fazi študije (november/december 2020) opravljenih šest raziskovalnih razgovorov s ključnimi deležniki.

- Med decembrom 2020 in junijem 2021 je potekalo šest delavnic za deležnike.

- Evropski odbor za ITS se je sestal 17. decembra 2020 in 28. junija 2021.

V obdobju priprave ocene učinka se je Komisija sestala tudi z najrazličnejšimi deležniki in prejela več dokumentov o stališčih.

• **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Komisija je pri pripravi te pobude uporabila: (i) ugotovitve iz naknadne ocene direktive o ITS²⁴; (ii) poročilo Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju Direktive²⁵ ter (iii) poročila držav članic o napredku pri izvajanju direktive o ITS za leto 2020²⁶.

Deležniki so v okviru dejavnosti posvetovanja zagotovili tudi veliko informacij, ki so jih dopolnili z informacijami, ki so jih deležniki Komisiji predložili priložnostno. Ocena učinka se v veliki meri opira na spremljajočo zunanjo podporno študijo, ki jo je izvedel svetovalec²⁷.

Drug vir informacij je bilo obsežno posvetovanje o opredelitvi ključnih vrst podatkov, ki ga je Komisija opravila s strokovno skupino držav članic za ITS²⁸. To posvetovanje je bilo izvedeno v okviru revizije Delegirane uredbe Komisije (EU) 2015/962.

Na splošno so bili za pripravo poročila o oceni učinka uporabljeni številni izčrpni viri, ki predstavljajo različne skupine deležnikov.

²³ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Intelligentni-prometni-sistemi-pregled-pravil-EU-sl>

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 Končno poročilo, podporna študija za oceno učinka z naslovom „Impact assessment Support Study for the revision of the Intelligent Transport System Directive (2010/40/EU)“ (Podporna študija za oceno učinka za revizijo direktive o inteligentnih prometnih sistemih (2010/40/EU)), 2021.

²⁸ Oznaka E01941 v registru strokovnih skupin Komisije in drugih podobnih subjektov.

- **Ocena učinka**

Odbor za regulativni nadzor je 25. avgusta 2021 prejel poročilo o oceni učinka. 27. septembra 2021 je o poročilu izdal pozitivno mnenje s pridržki. Menil je, da bi bilo treba poročilo še izboljšati, kar zadeva: (i) področje uporabe pobude, na primer kako bo prispevala k večmodalnosti in ciljem zelenega dogovora; (ii) specifične težave, ki se obravnavajo, in najpomembnejše odločitve politike; (iii) analizo učinkov; (iv) izbiro prednostne možnosti politike in (v) stališča deležnikov.

Končno poročilo o oceni učinka v oddelkih 1 do 4 vključuje obsežen opis in oceno dodane vrednosti pobude ter njenih povezav z drugimi pobudami politike. Podroben opis možnosti politike je vključen v oddelek 5. Celovita analiza učinkov vseh možnosti je predstavljena v oddelku 6, primerjava možnosti politike pa v oddelku 7. Povzetek ocene učinka in mnenje Odbora sta na voljo na spletnem mestu Komisije²⁹.

V končnem poročilu o oceni učinka so bile analizirane tri možnosti politike. Vsaka od teh treh možnosti je povzeta v spodnjih treh alineah.

- Možnost politike 1: okrepljena načela usklajevanja in uvajanja. Ta prva možnost politike uvaja največje število ukrepov politike. Vendar je večinoma uporabljen milejši pristop, tudi pri ukrepih, povezanih s: (i) spremembami Direktive, da se omogoči razširitev njene uporabe na nova in nastajajoča področja storitev ITS; (ii) odpravljanjem ugotovljenih pomanjkljivosti pri sodelovanju deležnikov z ukrepi za izboljšanje usklajevanja in (iii) zagotavljanjem skladnosti določb Direktive z določbami drugih obstoječih pravnih instrumentov. Vključuje tudi ukrepe, namenjene: (i) nadaljnji okrepitvi usklajevanja vseh zadevnih deležnikov; (ii) institucionalizaciji delov okvira upravljanja in (iii) zagotovitvi, da bo Direktiva v prihodnosti delovala tudi v primeru znanih prihodnjih pobud politike EU.
- Možnost politike 2: predpisana zbiranje in razpoložljivost ključnih podatkov. Ta ukrep določa obvezno zbiranje in izmenjavo podatkov, ki so ključni za delovanje bistvenih storitev kot sredstvo za spodbujanje njihovega uvajanja. Ti ukrepi ohranjajo vse druge vidike možnosti politike 1, hkrati pa so namenjeni izboljšanju: (i) razpoložljivosti podatkov; (ii) kakovosti podatkov; (iii) dostopa do podatkov; (iv) izmenjave podatkov in (v) uporabe podatkov.
- Možnost politike 3: predpisano zagotavljanje bistvenih storitev. Ta ukrep vsebuje možnost uvedbe obvezne uvedbe bistvenih storitev z delegiranimi akti. Izkorišča zlasti večjo razpoložljivost, kakovost, izmenjavo in uporabo podatkov, za katere se zavzema možnost politike 2, ter je namenjen nadaljnji podpori uvajanju interoperabilnih in stalnih storitev.

Komisija jasno daje prednost možnosti politike 2 pred možnostjo politike 1, saj zagotavlja bistveno večje koristi in najboljše razmerje med stroški in koristmi. Obvezno zbiranje podatkov in posledično uvajanje storitev ITS prav tako močno povečujeta učinkovitost Direktive pri doseganju njenih ciljev in zagotavljata njeno večjo usklajenost. Omejitev obveznega zbiranja podatkov na ključne podatke – in zelo pomembne koristi, ki bi izhajale iz zbiranja teh ključnih podatkov – pomeni tudi, da je možnost politike 2 sorazmerna.

Razlika v neto koristih med možnostjo politike 2 in možnostjo politike 3 je manjša od razlike med neto koristmi možnosti politike 1 in možnosti politike 2. Kljub temu so razlike v neto

²⁹

Dodati sklic.

koristih med možnostjo politike 2 in možnostjo politike 3 še vedno zelo velike. Glavna razlika je precejšnje povečanje koristi, povezanih z varnostjo, ki se pričakuje pri možnosti politike 3 v primerjavi z možnostjo politike 2. Čeprav je tudi možnost politike 3 povezana z višjimi stroški, je mejno razmerje med stroški in koristmi dodatnih stroškov in koristi, ki jih prinaša možnost politike 3, še vedno pozitivno. To je tudi najskladnejša možnost politike. Sorazmerno je tudi obvezno zagotavljanje bistvenih storitev ITS za varnost v cestnem prometu, čeprav vključuje precejšnje stroške zagotavljanja skladnosti.

Komisija zato daje prednost možnosti politike 3 (ki vključuje možnosti politike 1 in 2), ker: (i) ustvarja največje neto koristi; (ii) je najučinkovitejša možnost; (iii) najbolje dosega posebne cilje direktive o ITS ter (iv) najbolje zagotavlja hitro in skladno uvajanje storitev ITS v skladu s cilji strategije.

Ocena učinka vključuje podroben opis ukrepov politike, vključenih v različne možnosti politike, ter glavne učinke, stroške in koristi vsake možnosti politike.

- **Primernost in poenostavitev ureditve**

Predlog bo zmanjšal upravne stroške držav članic, saj racionalizira ponavljajoče se obveznosti poročanja in omogoča uporabo skupnega sistema za poročanje o izvajanju Direktive in njenih delegiranih aktov. Na podlagi skupne predloge in skupnih ključnih kazalnikov uspešnosti bo tudi lažje analizirati in primerjati poročila. Vendar lahko predlog tudi zviša stroške usklajevanja, povezane z zbiranjem podatkov, zlasti v zvezi z lokalnimi organi.

MSP niso poseben cilj ukrepov politike in nič ne kaže na to, da bodo imeli ukrepi politike različen vpliv na podjetja različnih velikosti. Vendar bi brez uvedbe novih specifikacij podatkov in standardnih zahtev ter brez široke uporabe nacionalnih točk dostopa nastal razdrobljen trg. Če bi trg ostal razdrobljen, bi to lahko pomenilo primerjalno prednost za večja podjetja v primerjavi z MSP. Na usklajenem trgu z usklajenimi standardi bodo MSP imela koristi od manjših ovir za vstop, da bodo lahko razširila svoje dejavnosti in enakovredno konkurirala večjim podjetjem.

Predlog naj bi pomembno prispeval k vzpostavitvi skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost v okviru evropske strategije za podatke. K skupnemu evropskemu podatkovnemu prostoru za mobilnost bo prispeval s povečanjem razpoložljivosti podatkov o nacionalnih točkah dostopa in poenostavitvijo ponovne uporabe podatkov s standardizacijo izmenjave podatkov in uskladitvijo pogojev dostopa.

- **Temeljne pravice**

Za doseganje cilja varne, trajnostne, pametne in odporne mobilnosti bo morda treba obdelati potovalne, prometne ali cestne podatke, ki vključujejo osebne podatke. Kadar je obdelava osebnih podatkov potrebna za doseganje ciljev direktive o ITS, se lahko podrobnejša pravila, na primer o tem, kdo mora zbirati katere podatke in za katere posebne namene, določijo le v terciarnih aktih, ki temeljijo na navedeni direktivi. Komisija bo pri predlaganju takih aktov ustrezno upoštevala zahteve glede varstva podatkov.

4. PRORAČUNSKÉ POSLEDICE

Predlog ne vpliva na proračun Evropske unije.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Okvir EU na področju C-ITS za zagotavljanje zanesljive in varne komunikacije**

Komisija izhaja iz svojih operativnih izkušenj pri izvajanju podpornega ukrepa „Varnostna arhitektura za povezano infrastrukturo in vozila v Evropi“, s katerim je bilo Skupnemu raziskovalnemu središču zaupano izvajanje pilotne faze (2018–2022) sistema EU za upravljanje varnostnih poverilnic kooperativnih ITS (C-ITS).

Do formalizacije takega sistema v zavezujoč okvir (in morebitne prihodnje ustanovitve posebnih subjektov za njegovo upravljanje) je Komisija opredeljena kot subjekt, ki bo prevzel vloge organa za politiko potrdil C-ITS, upravljavca zanesljivega seznama in kontaktne točke C-ITS.

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Komisija bo vsakih pet let sprejela delovne programe, v katerih bodo določeni ukrepi, za katere se lahko sprejmejo morebitne evropske specifikacije ali za katere se lahko zahtevajo dodatni podatki ali storitve ITS.

Države članice bodo vsaka tri leta poročale o svojem napredku pri izvajanju Direktive in njenih delegiranih aktov z uporabo skupne predloge in skupnih ključnih kazalnikov uspešnosti.

Na podlagi poročil držav članic bo Komisija vsaka tri leta Evropskemu parlamentu in Svetu predložila poročilo o izvajanju Direktive.

- **Obrazložitveni dokumenti**

V skladu z uvodno izjavo 27 predloga morajo države članice Komisijo obvestiti o svojih ukrepih za prenos s predložitvijo dokazil. To je potrebno zaradi novih določb predloga o zbiranju podatkov in uvajanju storitev. Te nove določbe lahko zahtevajo sprejetje dodatne nacionalne zakonodaje ali njeno spremembo. Da bi Komisija lahko spremljala pravilen prenos, je zato pomembno, da ji države članice pošljejo dokazila, iz katerih je razvidno, katere obstoječe ali nove določbe nacionalne zakonodaje so namenjene izvajanju posameznih ukrepov iz predlagane direktive.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Ta predlog spreminja sedanjo Direktivo 2010/40/EU o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza, kakor je bila spremenjena s Sklepom (EU) 2017/2380 Evropskega parlamenta in Sveta³⁰. Struktura spremenjene direktive o ITS je opisana v spodnjih alineah.

- S členom 1(1) je prilagojen člen 1 sedanje direktive, ki določa vsebino in področje uporabe Direktive, tako da vsebini in področju uporabe sedanje direktive dodaja razpoložljivost podatkov in uvajanje storitev.
- S členom 1(2) je v členu 2 sedanje direktive posodobljen naslov štirih prednostnih področij sedanje direktive, saj so prednostna področja reorganizirana glede na vrste storitev ITS.
- S členom 1(3) je po potrebi, in kot je ustrezno, razširjen seznam opredelitev pojmov iz sedanje direktive glede na splošne spremembe področja uporabe in določb spremenjene direktive.

³⁰ UL L 340, 20.12.2017, str. 1.

- S členom 1(4) so razširjene zahteve za države članice iz člena 5 v zvezi z njihovim sodelovanjem pri uvajanju storitev ITS na podlagi specifikacij, sprejetih na podlagi Direktive.
- S členom 1(5) je v členu 6 posodobljeno sklicevanje na obstoječo zakonodajo in dopolnjeno sklicevanje na Sklep št. 768/2008/ES.
- S členom 1(6) sta določena nov člen, s katerim se od držav članic zahteva, da zagotovijo razpoložljivost podatkov za vrste podatkov iz nove Priloge III in njihovo dostopnost prek nacionalnih točk dostopa, in nov člen, s katerim se od držav članic zahteva, da zagotovijo uvajanje storitev ITS iz nove Priloge IV.
- S členom 1(7) so v člen 7 sedanje direktive dodane določbe za posodobitev prilog III in IV z delegiranimi akti na podlagi predhodne ocene učinka, vključno z analizo stroškov in koristi.
- S členom 1(8) je določen nov člen, s katerim je Komisija pooblaščen za sprejetje začasnih ukrepov v primeru izrednih razmer, ki resno in neposredno vplivajo na varnost v cestnem prometu, kibernetko varnost ali razpoložljivost in celovitost storitev ITS.
- S členom 1(9) je posodobljeno sklicevanje na člen 8 sedanje direktive.
- S členom 1(10) je člen 10 sedanje direktive nadomeščen s posodobljenimi pravili o varstvu podatkov in zasebnosti, besedilo pa je racionalizirano z odpravo podvajanja obstoječih obveznosti na podlagi pravil o varstvu podatkov, na primer glede varnosti obdelanih osebnih podatkov in potrebe, da upravljavci izpolnjujejo svoje druge obveznosti na podlagi pravil o varstvu podatkov. V njem je tudi poudarjeno, da mora Komisija pri pripravi specifikacij upoštevati zahteve glede varstva podatkov.
- S členom 1(11) je določen nov člen o organu za politiko potrdil C-ITS, upravljavcu zanesljivega seznama in kontaktni točki C-ITS ter določeno, da bo Komisija opredelila in opravljala te vloge.
- S členom 1(12) je člen 12 sedanje direktive prilagojen glede datuma, od katerega se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov.
- S členom 1(13) je člen 15 sedanje direktive o postopku v odboru nadomeščen s posodobljenim sklicevanjem na obstoječo zakonodajo in dodatnim sklicevanjem na postopek pregleda (člena 5 in 8 Uredbe (EU) št. 182/2011).
- S členom 1(14) je člen 17 sedanje direktive nadomeščen s posodobljenimi pravili o poročanju držav članic (skupna predloga, skupni ključni kazalniki uspešnosti) in Komisije ter posodobljenimi pravili za sprejetje delovnih programov iz direktive o ITS.
- S členom 1(15) in (16) sta dve prilogi sedanje direktive nadomeščeni s štirimi prilogami:
 - s Prilogo I je Priloga I k sedanji direktivi prilagojena tako, da so prednostna področja organizirana glede na vrste storitev ITS, ter dodani so novi ukrepi, ki ustrezajo novim in nastajajočim storitvam ITS;
 - s Prilogo II je Priloga II k sedanji direktivi o ITS prilagojena tako, da so nekatera načela posodobljena in dodana;
 - v novi Prilogi III so navedene vrste podatkov, za katere je treba zagotoviti razpoložljivost in dostopnost prek nacionalnih točk dostopa do datuma,

- navedenega za posamezne vrste podatkov, in na geografskem območju, navedenem za posamezne vrste podatkov;
- v novi Prilogi IV so navedene storitve ITS, ki jih je treba uvesti do datuma, navedenega za posamezne storitve ITS, in na geografskem območju, navedenem za posamezne storitve ITS.
 - Členi 2, 3 in 4 določajo prenos, začetek veljavnosti in naslovnike spremenjene direktive.
 - **Evropski gospodarski prostor**
- Predlagani akt je pomemben za EGP.

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 2010/40/EU o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih načinov prevoza

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora³¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij³²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V *sporočilu* Komisije o *strategiji za trajnostno in pametno mobilnost*³³ je uvajanje inteligentnih prometnih sistemov (v nadaljnjem besedilu: ITS) opredeljeno kot ključni ukrep za doseganje povezane in avtomatizirane večmodalne mobilnosti ter s tem za prispevanje k preobrazbi evropskega prometnega sistema za doseganje cilja učinkovite, varne, trajnostne, pametne in odporne mobilnosti. To dopolnjuje ukrepe, napovedane v okviru vodilne pobude o ekologizaciji tovornega prometa za spodbujanje večmodalne logistike. V strategiji sta za leto 2022 napovedani tudi revizija Delegirane uredbe (EU) 2017/1926 o storitvah zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij za vključitev obvezne dostopnosti dinamičnih naborov podatkov in ocena potrebe po regulativnih ukrepih glede pravic in obveznosti ponudnikov digitalnih storitev večmodalne mobilnosti skupaj s pobudo za izdajanje vozovnic, vključno z izdajo vozovnic v železniškem prometu.
- (2) V strategiji za trajnostno in pametno mobilnost je potrjen cilj, da se do leta 2050 število smrtnih žrtev pri vseh načinih prevoza v Uniji zmanjša skoraj na nič. Več ukrepov s področja uporabe Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta³⁴ prispeva k varnosti udeležencev v cestnem prometu, kot so sistem eCall, prometne

³¹ UL C , , str. .

³² UL C , , str. .

³³ COM(2020) 789 final.

³⁴ Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza (UL L 207, 6.8.2010, str. 1).

informacije, povezane z varnostjo v cestnem prometu, ter varna in varovana parkirišča³⁵.

- (3) V evropskem zelenem dogovoru³⁶ sta poudarjena vse večja vloga avtomatizirane in povezane večmodalne mobilnosti, skupaj s pametnimi sistemi za upravljanje prometa, ki jih omogoča digitalizacija, ter cilj podpiranja novih trajnostnih storitev prevoza in mobilnosti, s katerimi se lahko zmanjšajo zastoji in onesnaževanje, zlasti na mestnih območjih.
- (4) Naraščajoča potreba po boljši uporabi podatkov za večjo trajnostnost, učinkovitost in odpornost prometnih verig zahteva boljše usklajevanje okvira ITS z drugimi pobudami, namenjenimi uskladitvi in olajšanju izmenjave podatkov v sektorjih mobilnosti, prometa in logistike iz večmodalnega vidika³⁷.
- (5) Zaradi potrebe po digitalizaciji cestnega prometa, povečanju varnosti v cestnem prometu in zmanjšanju zastojev bi bilo treba v vseevropskem prometnem omrežju še naprej razvijati uvajanje in uporabo inteligentnih prometnih sistemov in storitev na cestah.
- (6) V številnih državah članicah se nacionalne aplikacije takih sistemov in storitev že uporabljajo v sektorju cestnega prometa. Kljub izboljšavam od sprejetja Direktive 2010/40/EU³⁸ leta 2010 pa so bile v oceni te direktive ugotovljene trajne pomanjkljivosti, ki povzročajo še vedno razdrobljeno in neusklajeno uvajanje ter pomanjkanje geografske kontinuitete storitev ITS po vsej Uniji in na njenih zunanjih mejah.
- (7) V okviru izvajanja delegiranih uredb Komisije³⁹, ki dopolnjujejo Direktivo 2010/40/EU, so države članice vzpostavile nacionalne točke dostopa⁴⁰. Nacionalne točke dostopa organizirajo dostop do podatkov, povezanih s prometom, in njihovo ponovno uporabo v podporo zagotavljanju interoperabilnih potovalnih in prometnih storitev ITS za končne uporabnike po vsej EU. Te nacionalne točke dostopa so

³⁵ Kot so potrjena v skladu z Delegirano uredbo Komisije (EU) .../... z dne XXX o standardih EU, ki podrobno določajo raven storitev in varnosti varnih in varovanih parkirišč v EU ter postopke za njihovo potrjevanje.

³⁶ Sporočilo Komisije – Evropski zeleni dogovor (COM(2019) 640 final).

³⁷ Kot so skupni evropski podatkovni prostor za mobilnost in njegovi sestavni deli, Uredba (EU) 2020/1056 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o elektronskih informacijah o prevozu blaga (UL L 249, 31.7.2020, str. 33) in delo, ki ga opravlja Forum za digitalni promet in logistiko (DTLF).

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

³⁹ Delegirana uredba Komisije (EU) št. 885/2013 z dne 15. maja 2013 o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z zahtevami za zagotavljanje storitev obveščanja glede varnih in varovanih parkirišč za tovornjake in komercialna vozila (UL L 247, 18.9.2013, str. 1);

Delegirana uredba Komisije (EU) št. 886/2013 z dne 15. maja 2013 o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi s podatki in postopki za, po možnosti, brezplačno zagotavljanje osnovnih splošnih informacij uporabnikom v zvezi z varnostjo v cestnem prometu (UL L 247, 18.9.2013, str. 6);

Delegirana uredba Komisije (EU) 2015/962 z dne 18. decembra 2014 o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z opravljanjem storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU (UL L 157, 23.6.2015, str. 21)

in Delegirana uredba Komisije (EU) 2017/1926 z dne 31. maja 2017 o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z opravljanjem storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij po vsej EU (UL 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_en

pomemben sestavni del skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost v okviru evropske strategije za podatke⁴¹ in bi se bilo treba nanje opreti zlasti v zvezi z dostopnostjo podatkov.

- (8) Za zagotovitev usklajenega in učinkovitega uvajanja ITS v Uniji kot celoti bi bilo treba poleg že sprejetih specifikacij uvesti specifikacije in po potrebi standarde, ki bi določali nadaljnje podrobne določbe in postopke. Pred sprejetjem kakršnih koli dodatnih ali spremenjenih specifikacij bi morala Komisija oceniti njihovo skladnost z nekaterimi opredeljenimi načeli iz Priloge II. Prednost bi bilo treba dati zlasti štirim glavnim področjem razvoja in uvajanja ITS. Pri nadaljnjem izvajanju ITS bi bilo treba upoštevati obstoječo infrastrukturo ITS, ki jo uporablja posamezna država članica, v smislu tehnološkega napredka in finančnih prizadevanj. Po potrebi bi bilo treba zagotoviti, zlasti za C-ITS, da z zahtevami za sisteme ITS ni določena ali diskriminirana uporaba določene vrste tehnologije.
- (9) V specifikacijah bi bilo treba upoštevati in nadgraditi že pridobljene izkušnje in rezultate na področju ITS, kooperativnih inteligentnih prometnih sistemov (C-ITS) ter kooperativne, povezane in avtomatizirane mobilnosti (CCAM), zlasti v okviru platform C-ITS⁴² in CCAM⁴³, Evropskega foruma za večmodalno mobilnost potnikov⁴⁴ in evropske platforme za izvajanje storitve eCall⁴⁵.
- (10) Specifikacije bi morale spodbujati inovacije. Večja razpoložljivost podatkov bi morala na primer privedi do razvoja novih storitev ITS in obratno, inovacije bi morale opredeliti potrebe po prihodnjih specifikacijah. Evropsko partnerstvo za kooperativno, povezano in avtomatizirano mobilnost v okviru programa Obzorje Evropa bi moralo podpirati razvoj in preskušanje naslednjega vala storitev C-ITS ter pomagati pri vključevanju visoko avtomatiziranih vozil v nove storitve večmodalne mobilnosti.
- (11) C-ITS uporabljajo tehnologije, ki cestnim vozilom omogočajo medsebojno komunikacijo in komunikacijo z obcestno infrastrukturo, vključno s semaforji. Storitve C-ITS so kategorija storitev ITS, ki temeljijo na odprti arhitekturi, ki omogoča povezavo „od mnogih do mnogih“ ali „vsak z vsakim“ med postajami C-ITS. To pomeni, da bi si morale vse postaje C-ITS varno izmenjevati sporočila in ne bi smele biti omejene na izmenjavo sporočil z vnaprej določenimi postajami. Za večino storitev je treba zagotoviti verodostojnost in celovitost sporočil C-ITS, ki vsebujejo informacije, kot so položaj, hitrost in smer. Zato bi bilo treba oblikovati en skupni evropski model zaupanja za C-ITS za vzpostavitev odnosa zaupanja med vsemi postajami C-ITS, ne glede na uporabljene komunikacijske tehnologije. Ta model zaupanja bi bilo treba uvesti s sprejetjem politike o uporabi infrastrukture javnih ključev (PKI). Najvišja raven infrastrukture javnih ključev bi moral biti zanesljivi seznam za evropska potrdila, na katerem so navedeni vsi zanesljivi korenski overitelji potrdil v Evropi. Za zagotovitev nemotenega delovanja takega modela zaupanja za C-ITS bi bilo treba nekatere naloge izvajati na centralni ravni. Komisija bi morala zagotoviti, da se te bistvene naloge izvajajo, zlasti kar zadeva vloge organa za politiko potrdil C-ITS, upravljavca seznama zaupanja in kontaktne točke C-ITS.

⁴¹ COM(2020) 66 final.

⁴² Oznaka E03188 v registru strokovnih skupin Komisije in drugih podobnih subjektov.

⁴³ Oznaka E03657 v registru strokovnih skupin Komisije in drugih podobnih subjektov.

⁴⁴ Oznaka XXXXX v registru strokovnih skupin Komisije in drugih podobnih subjektov.

⁴⁵ Oznaka E02481 v registru strokovnih skupin Komisije in drugih podobnih subjektov.

- (12) Večina ukrepov na podlagi Direktive 2010/40/EU, z izjemo sistema eCall, je osredotočenih na zagotavljanje interoperabilnosti in dostopnosti podatkov, ki so že na voljo v digitalni strojno berljivi obliki, ter na uvajanje storitev ITS, vendar ustreznim deležnikom ne predpisuje nobenih obveznosti glede dajanja takih podatkov na voljo ali uvajanja posebnih storitev. Uporaba številnih bistvenih storitev ITS je postala splošno razširjena: na primer, odkrivanje incidentov, ki omogoča storitve zagotavljanja prometnih informacij, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, ali ključni podatki, na primer prometni predpisi, ki podpirajo pomembne storitve, kot so omejitve hitrosti za podporo vozilom, opremljenim z inteligentnim sistemom za uravnavanje hitrosti v skladu z Uredbo (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta⁴⁶. Obvezno zagotavljanje takih bistvenih storitev ITS in ključnih podatkov se šteje za potrebno, da se zagotovi stalna razpoložljivost takih podatkov in stalno zagotavljanje takih storitev po vsej Uniji. Vrste podatkov in storitve, katerih zagotavljanje bi moralo biti obvezno, bi bilo treba opredeliti na podlagi specifikacij iz delegiranih aktov, ki dopolnjujejo Direktivo 2010/40/EU, ter bi morale odražati vrste podatkov in storitve, določene v teh aktih.
- (13) Študija iz leta 2020 z naslovom „Mapping accessible transport for persons with reduced mobility“ (Evidentiranje dostopnega prevoza za osebe z omejeno mobilnostjo)⁴⁷ kaže, da pomanjkanje zadostnih podatkov o značilnostih dostopnosti trenutno onemogoča zanesljivo načrtovanje potovanj, kadar se vidiki dostopnosti uporabljajo kot iskalne spremenljivke. Za dodatno izboljšanje dostopnosti prometnega sistema in olajšanje potovanj invalidom in osebam z omejeno mobilnostjo je za digitalne storitve večmodalne mobilnosti potrebna razpoložljivost podatkov o vozliščih dostopa in značilnostih njihove dostopnosti.
- (14) Večje vključevanje ITS in naprednih sistemov za pomoč voznikom ali sistemov vozil in infrastrukture na splošno pomeni, da bodo taki sistemi vse bolj odvisni od informacij, ki jih posredujejo drug drugemu. To še zlasti velja za C-ITS. Taka odvisnost se bo z višjimi stopnjami avtomatizacije še povečala. Pričakuje se, da bodo te višje stopnje avtomatizacije uporabljale komunikacijo med vozili in infrastrukturo za organiziranje manevrov in bolj nemotene prometne tokove, kar bo prispevalo tudi k bolj trajnostnemu prometu. Tako bi lahko ogrožanje celovitosti storitev ITS resno vplivalo na varnost v cestnem prometu, na primer, če bi bila sporočena napačna omejitev hitrosti ali če bi se vozilo v sili ustavilo zaradi neobstoječe nevarnosti. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te direktive bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila, da v izrednih razmerah, ko je ogrožena celovitost storitev ITS, sprejme protiukrepe za odpravo vzrokov in posledic takih razmer. Take ukrepe bi bilo treba sprejeti čim prej in jih takoj uporabiti. Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati

⁴⁶ Uredba (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2019 o zahtevah za homologacijo motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, v zvezi z njihovo splošno varnostjo in zaščito potnikov v vozilu ter izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu in o spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 78/2009, (ES) št. 79/2009 in (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta in uredb Komisije (ES) št. 631/2009, (EU) št. 406/2010, (EU) št. 672/2010, (EU) št. 1003/2010, (EU) št. 1005/2010, (EU) št. 1008/2010, (EU) št. 1009/2010, (EU) št. 19/2011, (EU) št. 109/2011, (EU) št. 458/2011, (EU) št. 65/2012, (EU) št. 130/2012, (EU) št. 347/2012, (EU) št. 351/2012, (EU) št. 1230/2012 in (EU) 2015/166 (UL L 325, 16.12.2019, str. 1).

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

v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta⁴⁸. Ob upoštevanju potrebe po zagotovitvi neprekinjenosti prometa je primerno, da se veljavnost takega ukrepa podaljša na več kot šest mesecev z uporabo možnosti iz člena 8(2) Uredbe (EU) št. 182/2011. Taki protiukrepi bi se morali končati takoj, ko se izvede alternativna rešitev ali ko se izredne razmere odpravijo.

- (15) Kadar uvajanje in uporaba aplikacij in storitev ITS vključujeta obdelavo osebnih podatkov, bi bilo treba tako obdelavo izvajati v skladu s pravom Unije o varstvu osebnih podatkov in zasebnosti, kot je določeno zlasti v Uredbi (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta⁴⁹ ter Direktivi 2002/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁵⁰.
- (16) Kadar specifikacije, ki jih je treba pripraviti v skladu s to direktivo, vključujejo obdelavo osebnih podatkov, bi morale upoštevati zahteve iz Uredbe (EU) 2016/679 in Direktive 2002/58/ES. Zlasti bi bilo treba v skladu z načelom vgrajenega varstva podatkov, kadar je zastavljene namene mogoče enako doseči z uporabo anonimnih namesto osebnih podatkov, spodbujati anonimizacijo kot eno od tehnik za krepitev zasebnosti posameznikov.
- (17) Direktiva 2001/95/ES Evropskega parlamenta in Sveta o splošni varnosti proizvodov⁵¹ se uporablja za proizvode, za katere sektorska zakonodaja ne vsebuje bolj specifičnih določb z enakim varnostnim ciljem, in kadar varnostne zahteve, ki jih določa sektorska zakonodaja, ne zajemajo vidikov in tveganj ali kategorije tveganj, ki jih zajema navedena direktiva (tako imenovana „varnostna mreža“).
- (18) Kadar je treba izvesti postopek ugotavljanja skladnosti, bi morale specifikacije vključevati podrobne določbe o postopku ugotavljanja skladnosti ali primernosti komponent za uporabo. Pri nekaterih storitvah ITS in zlasti pri storitvah C-ITS sta stalno izpolnjevanje nekaterih zahtev in interoperabilnost bistvena za zagotavljanje varnosti in pravilnega delovanja sistema. Zato bi morale specifikacije, ki določajo zahteve za proizvode, po potrebi določati tudi postopke v zvezi z nadzorom trga, vključno z zaščitno klavzulo. Navedene določbe bi morale temeljiti na Sklepu št. 768/2008/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁵², zlasti v zvezi z moduli za različne faze postopkov ugotavljanja skladnosti in nadzora trga. Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta⁵³ določa okvir za homologacijo in tržni nadzor

⁴⁸ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

⁴⁹ Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (Splošna uredba o varstvu podatkov) (UL L 119, 4.5.2016, str. 1).

⁵⁰ Direktiva 2002/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. julija 2002 o obdelavi osebnih podatkov in varstvu zasebnosti na področju elektronskih komunikacij (Direktiva o zasebnosti in elektronskih komunikacijah) (UL L 201, 31.7.2002, str. 37).

⁵¹ Direktiva 2001/95/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. decembra 2001 o splošni varnosti proizvodov (UL L 11, 15.1.2002, str. 4).

⁵² Sklep št. 768/2008/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. julija 2008 o skupnem okviru za trženje proizvodov in razveljavitvi Sklepa Sveta 93/465/EGS (UL L 218, 13.8.2008, str. 82).

⁵³ Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1).

motornih vozil in njihovih delov ali povezane opreme, uredbi (EU) št. 167/2013⁵⁴ in (EU) št. 168/2013⁵⁵ Evropskega parlamenta in Sveta pa določata pravila o homologaciji dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov ter kmetijskih ali gozdarskih vozil in njihovih delov ali povezane opreme. Zato bi določitev ugotavljanja skladnosti opreme in aplikacij, ki spadajo na področje uporabe navedenih zakonodajnih aktov, pomenilo podvajanje dela. Vendar se navedeni zakonodajni akti o homologaciji vozil uporabljajo za opremo, povezano z ITS, ki je vgrajena v vozila, ne pa tudi za opremo in programsko opremo ITS zunanje cestne infrastrukture, ki bi morala spadati na področje uporabe te direktive. V slednjem primeru bi bili lahko v specifikacijah določeni postopki ugotavljanja skladnosti in tržnega nadzora. Taki postopki bi morali biti omejeni na tisto, kar bi bilo potrebno v vsakem posameznem primeru.

- (19) Pri uvajanju in uporabi opreme in programske opreme ITS, ki vključuje sisteme umetne inteligence, bi bilo treba upoštevati ustrezne določbe prihodnjega akta o umetni inteligenci⁵⁶.
- (20) Za aplikacije in storitve ITS, ki zahtevajo natančno in zagotovljeno določanje časa in položaja, bi bilo treba uporabljati satelitsko infrastrukturo ali katero koli tehnologijo, ki zagotavlja enakovredno raven natančnosti. Izkoristiti bi bilo treba sinergije med prometnim in vesoljskim sektorjem Unije, da se spodbudi širša uporaba novih tehnologij, ki zadovoljujejo potrebo po natančnem in zagotavljenem določanju časa in položaja. Vesoljski program Unije, vzpostavljen z Uredbo (EU) 2021/696 Evropskega parlamenta in Sveta⁵⁷, zagotavlja visokokakovostne, najsodobnejše in varne z vesoljem povezane podatke, informacije in storitve prek sistemov Galileo, EGNOS (skupna evropska geostacionarna navigacijska storitev) in Copernicus.
- (21) Zagotavljanje varnih in zanesljivih storitev določanja časa in položaja je bistven element učinkovitega delovanja aplikacij in storitev ITS. Zato je primerno zagotoviti njihovo združljivost z mehanizmom avtentikacije, ki ga zagotavlja program Galileo, da se ublažijo napadi s potvarjanjem signalov globalnih satelitskih navigacijskih sistemov (GNSS).
- (22) Pri pripravi delovnih programov, ki jih Komisija sprejme v skladu z Direktivo 2010/40/EU, bi se bilo treba posvetovati z državami članicami in drugimi ustreznimi deležniki, vključno z drugimi strokovnimi skupinami in odbori Komisije, ki se ukvarjajo z digitalnimi vidiki prometa.
- (23) Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te direktive bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila v zvezi s sprejetjem predloge za poročila, ki jih morajo predložiti države članice, ter sprejetjem in posodabljanjem delovnih programov.

⁵⁴ Uredba (EU) št. 167/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. februarja 2013 o odobritvi in tržnem nadzoru kmetijskih in gozdarskih vozil (UL L 60, 2.3.2013, str. 1).

⁵⁵ Uredba (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. januarja 2013 o odobritvi in tržnem nadzoru dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov (UL L 60, 2.3.2013, str. 52).

⁵⁶ Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi harmoniziranih pravil o umetni inteligenci (akt o umetni inteligenci) in spremembi nekaterih zakonodajnih aktov Unije (COM(2021) 206 final).

⁵⁷ Uredba (EU) 2021/696 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 28. aprila 2021 o vzpostavitvi Vesoljskega programa Unije in ustanovitvi Agencije Evropske unije za vesoljski program (UL L 170, 12.5.2021, str. 69).

Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta⁵⁸.

- (24) Za doseganje ciljev te direktive bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejemanje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije za spremembo seznama vrst podatkov, za katere morajo države članice zagotoviti razpoložljivost podatkov, in za spremembo seznama storitev ITS, za katere morajo države članice zagotoviti uvedbo, za obdobje petih let od začetka veljavnosti te direktive. To obdobje bi bilo treba samodejno podaljšati za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet ne nasprotujeta takemu podaljšanju. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, tudi na ravni strokovnjakov in z deležniki, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje⁵⁹. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se lahko sistematično udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije v zvezi s pripravo delegiranih aktov.
- (25) Za zagotovitev usklajenega pristopa bi morala Komisija zagotoviti skladnost med dejavnostmi odbora, ustanovljenega s to direktivo, in odbori, ustanovljenimi z uredbami (EU) št. 165/2014⁶⁰, (EU) 2019/1239⁶¹, (EU) 2020/1056⁶² in (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktivo 2007/2/ES⁶³ in Direktivo (EU) 2019/520 Evropskega parlamenta in Sveta⁶⁴.
- (26) Ker cilja te direktive, tj. zagotovitve usklajenega in doslednega uvajanja interoperabilnih inteligentnih prometnih sistemov po vsej Uniji, države članice in/ali zasebni sektor ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi njegovega obsega in učinkov lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja.
- (27) V skladu s Skupno politično izjavo z dne 28. septembra 2011 držav članic in Komisije o obrazložitvenih dokumentih⁶⁵ se države članice zavezujejo, da bodo v upravičenih primerih obvestilu o ukrepih za prenos priložile enega ali več dokumentov, v katerih se pojasni razmerje med elementi direktive in ustreznimi deli nacionalnih

⁵⁸ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

⁵⁹ Medinstitucionalni sporazum med Evropskim parlamentom, Svetom Evropske unije in Evropsko komisijo o boljši pripravi zakonodaje (UL L 123, 12.5.2016, str. 1).

⁶⁰ Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu (UL L 60, 28.2.2014, str. 1).

⁶¹ Uredba (EU) 2019/1239 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o vzpostavitvi evropskega okolja enotnega okenca za pomorski sektor in razveljavitvi Direktive 2010/65/EU (UL L 198, 25.7.2019, str. 64).

⁶² Uredba (EU) 2020/1056 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o elektronskih informacijah o prevozu blaga (UL L 249, 31.7.2020, str. 33).

⁶³ Direktiva 2007/2/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. marca 2007 o vzpostavitvi infrastrukture za prostorske informacije v Evropski skupnosti (INSPIRE) (UL L 108, 25.4.2007, str. 1).

⁶⁴ Direktiva (EU) 2019/520 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2019 o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov ter lažji čezmejni izmenjavi informacij o neplačilih cestnine v Uniji (UL L 91, 29.3.2019, str. 45).

⁶⁵ UL C 369, 17.12.2011, str. 14.

instrumentov za prenos. Zakonodajalec meni, da je predložitev takih dokumentov v primeru te direktive upravičena.

- (28) V skladu s členom 42(1) Uredbe (EU) 2018/1725 Evropskega parlamenta in Sveta⁶⁶ je bilo opravljeno posvetovanje z Evropskim nadzornikom za varstvo podatkov, ki je mnenje podal XX XX 2022 –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Spremembe Direktive 2010/40/EU

Direktiva 2010/40/EU se spremeni:

- (1) v členu 1 se vstavi naslednji odstavek 2a:
- „2a. Ta direktiva določa razpoložljivost podatkov in uvajanje storitev ITS na prednostnih področjih iz člena 2 s posebno geografsko pokritostjo, kot je določeno v prilogah III in IV.“;
- (2) v členu 2 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:
- „1. Za namene te direktive so prednostna področja za razvoj in uporabo specifikacij in standardov naslednja:
- (a) I. Storitve ITS na področju informacij in mobilnosti;
 - (b) II. Storitve ITS na področju potovanj, prometa in upravljanja prometa;
 - (c) III. Storitve ITS na področju varnosti in varovanja cest;
 - (d) IV. Storitve na področju kooperativne, povezane in avtomatizirane mobilnosti.“;
- (3) člen 4 se spremeni:
- (a) točka 18 se nadomesti z naslednjim:
- „18. „standard“ pomeni standard, kot je opredeljen v členu 2(1) Uredbe (EU) št. 1025/2012 Evropskega parlamenta in Sveta*;
- _____
- * Uredba (EU) št. 1025/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. oktobra 2012 o evropski standardizaciji, spremembi direktiv Sveta 89/686/EGS in 93/15/EGS ter direktiv 94/9/ES, 94/25/ES, 95/16/ES, 97/23/ES, 98/34/ES, 2004/22/ES, 2007/23/ES, 2009/23/ES in 2009/105/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Sklepa Sveta 87/95/EGS in Sklepa št. 1673/2006/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 316, 14.11.2012, str. 12).“;
- (b) dodajo se naslednje točke 19 do 24:

⁶⁶ Uredba (EU) 2018/1725 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2018 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah, organih, uradih in agencijah Unije in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 45/2001 in Sklepa št. 1247/2002/ES (UL L 295, 21.11.2018, str. 39).

„19. „kooperativni inteligentni prometni sistemi“ ali „C-ITS“ pomeni inteligentne prometne sisteme, ki omogočajo uporabnikom ITS, da sodelujejo z izmenjavo varnih in zanesljivih sporočil;

20. „storitev C-ITS“ pomeni storitev ITS, ki se izvaja prek C-ITS;

21. „razpoložljivost podatkov“ pomeni obstoj podatkov v digitalni strojno berljivi obliki;

22. „nacionalna točka dostopa“ pomeni digitalni vmesnik, ki ga vzpostavi država članica in predstavlja enotno točko dostopa do podatkov, kot je opredeljena v specifikacijah, sprejetih v skladu s členom 6;

23. „dostopnost podatkov“ pomeni možnost zahtevati in pridobiti podatke v digitalni strojno berljivi obliki prek nacionalnih točk dostopa;

24. „digitalna storitev večmodalne mobilnosti“ pomeni storitev, ki zagotavlja informacije o prometu in potovalne podatke, kot so lokacija prevoznih sredstev, vozni redi, razpoložljivost ali cene, za več kot en način prevoza in ki lahko vključuje funkcije, ki omogočajo rezervacije ali plačila ali izdajo vozovnic.“;

(4) člen 5 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 5

Uporaba specifikacij za uvajanje ITS

1. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da se pri uvajanju aplikacij in storitev ITS v skladu z načeli iz Priloge II uporabijo specifikacije, ki jih je Komisija sprejela v skladu s členom 6. To ne posega v pravico posamezne države članice, da sama odloči o uvajanju takih aplikacij in storitev na svojem ozemlju. Ta pravica ne posega v člena 6a in 6b. Države članice po potrebi sodelujejo tudi pri izvajanju navedenih specifikacij.

2. Države članice sodelujejo tudi glede prednostnih področij, če v zvezi z navedenimi prednostnimi področji niso bile sprejete nobene specifikacije.

3. Države članice sodelujejo tudi, po potrebi z ustreznimi deležniki, pri operativnih vidikih izvajanja specifikacij, ki jih je sprejela Komisija, kot so standardi in usklajeni profili EU, skupne opredelitve, skupni metapodatki, skupne zahteve glede kakovosti in vidiki, povezani z interoperabilnostjo arhitekture nacionalnih točk dostopa, skupni pogoji za izmenjavo podatkov ter skupne dejavnosti usposabljanja in ozaveščanja, ter zagotavljanja skladnosti z njimi.“;

(5) člen 6 se spremeni:

(a) odstavek 5 se nadomesti z naslednjim:

„5. Brez poseganja v postopke iz Direktive (EU) 2015/1535 Evropskega parlamenta in Sveta* so v specifikacijah po potrebi določeni pogoji, pod katerimi lahko države članice po uradni obvestitvi Komisije določijo dodatna pravila za zagotavljanje storitev ITS na vsem svojem ozemlju ali njegovem delu, če ta pravila ne ovirajo interoperabilnosti.“;

(b) odstavek 6 se nadomesti z naslednjim:

„6. Kadar je to ustrezno, specifikacije temeljijo na standardih iz člena 8.

Specifikacije po potrebi in zlasti kadar je to upravičeno zaradi varnosti in interoperabilnosti, vključujejo pravila o ugotavljanju skladnosti in tržnem nadzoru, vključno z zaščitno klavzulo, v skladu s Sklepom št. 768/2008/ES.

V specifikacijah se upoštevajo načela iz Priloge II.“;

* Direktiva (EU) 2015/1535 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. septembra 2015 o določitvi postopka za zbiranje informacij na področju tehničnih predpisov in pravil za storitve informacijske družbe (UL L 241, 17.9.2015, str. 1).“;

- (6) vstavita se naslednja člena 6 a in 6b:

„Člen 6a

Razpoložljivost podatkov

Države članice zagotovijo, da so za vsako vrsto podatkov iz Priloge III podatki na voljo za geografsko pokritost, ki se nanaša na to vrsto podatkov, čim prej in najpozneje do ustreznega datuma, določenega v navedeni prilogi.

Države članice do istega datuma zagotovijo dostopnost teh podatkov prek nacionalnih točk dostopa.

Člen 6b

Uvajanje storitev ITS

Države članice zagotovijo, da se storitve ITS iz Priloge IV uvedejo za geografsko pokritost, določeno v navedeni prilogi, do datuma, določenega v navedeni prilogi.“;

- (7) člen 7 se spremeni:

- (a) vstavita se naslednja odstavka 1a in 1b:

„1a. Na podlagi analize stroškov in koristi ter ocene učinka, vključno z ustreznimi posvetovanji, se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 12 za spremembo seznama vrst podatkov iz Priloge III, vključno z datumom začetka izvajanja in geografsko pokritostjo za vsako vrsto podatkov. Navedene spremembe so skladne s kategorijami podatkov iz zadnjega delovnega programa, sprejetega v skladu s členom 17(5).“.

1b. Na podlagi analize stroškov in koristi se ob ustreznem upoštevanju razvoja trga in tehnologije ter ocene učinka, vključno z ustreznimi posvetovanji, na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 12 za spremembo seznama storitev ITS iz Priloge IV, vključno z datumom začetka izvajanja in geografsko pokritostjo za vsako storitev ITS. Navedene spremembe so skladne s seznamom storitev ITS iz zadnjega delovnega programa, sprejetega v skladu s členom 17(5).“;

- (b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Za delegirane akte iz tega člena se uporablja postopek iz člena 12.“;

- (8) vstavi se naslednji člen 7a:

„Člen 7a

Začasni ukrepi

V primeru izrednih razmer, ki resno in neposredno vplivajo na varnost v cestnem prometu, kibernetiko varnost ali razpoložljivost in celovitost storitev ITS ter lahko ogrozijo varno in pravilno delovanje prometnega sistema Unije, lahko Komisija za odpravo teh razmer sprejme izvedbene akte, ki se začnejo uporabljati takoj in s katerimi odloži ali določi obveznosti v okviru prednostnih področij iz člena 2. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom iz člena 15(3). Navedeni akti so strogo omejeni na obravnavanje vzrokov in posledic takih izrednih razmer.“;

- (9) v členu 8(1) se sklicevanje na Direktivo 98/34/ES nadomesti s sklicevanjem na Direktivo (EU) 2015/1535;

- (10) člen 10 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 10

Pravila o varstvu podatkov in zasebnosti

Kadar se specifikacije, sprejete v skladu s členom 6, nanašajo na obdelavo prometnih, potovalnih ali cestnih podatkov, ki so osebni podatki, kot so opredeljeni v členu 4, točka 1, Uredbe (EU) 2016/679*, se v njih določijo vrste takih podatkov ter ustrezni zaščitni ukrepi za varstvo osebnih podatkov v skladu z Uredbo (EU) 2016/679 in Direktivo 2002/58/ES. Kjer je ustrezno, se spodbuja uporaba anonimnih podatkov.

* Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (Splošna uredba o varstvu podatkov) (UL L 119, 4.5.2016, str. 1).“;

- (11) vstavi se naslednji člen 10a:

„Člen 10a

Sistem EU za upravljanje varnostnih poverilnic C-ITS

V specifikacijah za prednostno področje iz člena 2(1), točka (d), ki jih sprejme Komisija pri izvajanju svojih pooblastil v skladu s členom 7(1), se določi sistem EU za upravljanja varnostnih poverilnic C-ITS iz točke 4.3 Priloge I. Ta sistem vključuje naslednje vloge:

- (a) organ za politiko potrdil C-ITS,
- (b) upravljavec zanesljivega seznama C-ITS,
- (c) kontaktna točka C-ITS.

Komisija je odgovorna za zagotavljanje izvajanja navedenih vlog.“;

- (12) v členu 12(2) se „27. avgusta 2017“ nadomesti z „[Urad za publikacije: prosimo, navedite datum začetka veljavnosti te direktive]“;

- (13) člen 15 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 15

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga evropski odbor za ITS (EIC). Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta*.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 4 Uredbe (EU) št. 182/2011.
3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 8 Uredbe (EU) št. 182/2011 v povezavi s členom 5 navedene uredbe. Izvedbeni akti, sprejeti v skladu s tem odstavkom, ostanejo veljavni do razveljavitve. Komisija navedene akte razveljavi, ko se izredne razmere končajo ali ko se ustrezni delegirani akt, ki dopolnjuje to direktivo, spremeni, da se razmere odpravijo, odvisno od tega, kaj nastopi prej.
4. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Kadar je treba pridobiti mnenje odbora na podlagi pisnega postopka, se ta postopek zaključi brez izida, če v roku za izdajo mnenja tako odloči predsednik odbora ali če to zahteva navadna večina članov odbora.

Kadar odbor ne predloži mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in uporabi se člen 5(4), tretji pododstavek, Uredbe (EU) št. 182/2011.

* Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).“;

(14) člen 17 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 17

Poročanje in delovni program

1. Države članice Komisiji do [datum začetka veljavnosti + 12 mesecev] predložijo poročilo o izvajanju te direktive in vseh delegiranih aktov, ki dopolnjujejo to direktivo, o svojih nacionalnih dejavnostih in projektih v zvezi s prednostnimi področji ter o izvajanju členov 6a in 6b.
2. Komisija z izvedbenimi akti določi predlogo za začetna poročila in poročila o napredku, vključno s seznamom ključnih kazalnikov uspešnosti, ki jih je treba navesti v poročilih. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s posvetovalnim postopkom iz člena 15(2).
3. Po začetnem poročilu države članice vsaka tri leta poročajo o napredku pri izvajanju te direktive in vseh delegiranih aktov, ki dopolnjujejo to direktivo, kot je navedeno v odstavku 1.
4. Komisija 18 mesecev po vsakem roku za poročila držav članic Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o napredku pri izvajanju te direktive. Poročilu je priložena analiza delovanja in izvajanja, vključno s uporabljenimi in potrebnimi finančnimi viri, členov 5 do 11 in člena 16, ter po potrebi se v njem oceni, ali so potrebne spremembe te direktive.
5. Komisija do [datum začetka veljavnosti: + 12 mesecev] po posvetovanju z ustreznimi deležniki in z izvedbenim aktom sprejme delovni program. Navedeni izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 15(4). Delovni program vključuje cilje in datume za njegovo vsakoletno izvajanje ter seznam kategorij podatkov in storitev ITS, za katere lahko Komisija sprejme delegirane akte v skladu s členom 7(1a) in (1b).

Pred vsakim nadaljnjim petletnim podaljšanjem pooblastila za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 12(2) Komisija z izvedbenimi akti izda nov

delovni program. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 15(4). “;

- (15) prilogi I in II se nadomestita z besedilom iz prilog I in II k tej direktivi;
- (16) prilogi III in IV se dodata, kot sta določeni v prilogah III in IV k tej direktivi.

Člen 2

Prenos

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do [datum začetka veljavnosti: + 18 mesecev] . Komisiji nemudoma sporočijo besedilo navedenih predpisov.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice Komisiji sporočijo besedila glavnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 3

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 4

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourgu,

Za Evropski parlament
predsednik

Za Svet
predsednik