



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 4 февруари 2022 г.
(OR. en)

5967/22

TRANS 63
DELECT 16
TELECOM 40
IND 30
DIGIT 25

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От: Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор

Дата на получаване: 2 февруари 2022 г.

До: Г-н Јерре TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз

№ док. Ком.: C(2022) 492 final

Относно: ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) .../... НА КОМИСИЯТА от 2.2.2022 година за допълнение на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на предоставянето в целия ЕС на информационни услуги в реално време за движението по пътищата

Приложено се изпраща на делегациите документ C(2022) 492 final.

Приложение: C(2022) 492 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 2.2.2022 г.
C(2022) 492 final

ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) .../... НА КОМИСИЯТА

от 2.2.2022 година

**за допълнение на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета
по отношение на предоставянето в целия ЕС на информационни услуги в реално
време за движението по пътищата**

(текст от значение за ЕИП)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

С Делегиран регламент (ЕС) 2015/962 на Комисията за допълване на Директива 2010/40/ЕС за интелигентните транспортни системи (ИТС) се установяват спецификациите, необходими за осигуряване на достъпност, обмен, повторно използване и актуализиране на данни за пътищата и за движението по тях от пътните органи, пътните оператори и доставчиците на услуги с цел предоставяне на информационни услуги в реално време за движението по пътищата в целия ЕС.

В делегирания регламент се посочва, че видовете данни, изброени в приложението към него, които са налични в цифров машинночетим формат и са свързани с трансевропейската пътна мрежа (TEN-T), други автомагистрала или приоритетни области, определени от държавите членки, трябва да се споделят в стандартизиран формат чрез национална точка за достъп (НТД) във всяка държава членка. В делегирания регламент са изброени и условията за достъп, използване и актуализиране на данните, как да се оценява съответствието с делегирания регламент и какво да се докладва във връзка с неговото изпълнение. Делегираният регламент се прилага от 13 юли 2017 г.

В него не се предвижда създаването на данни, които все още не съществуват в цифров машинночетим формат. Поради това изискванията на делегирания регламент се прилагат само за видовете данни, изброени в приложението, които вече съществуват в цифров машинночетим формат.

Аналогично, съгласно делегирания регламент няма изискване видовете данни, изброени в приложението, да се споделят безплатно, без да се засягат изискванията, заложи в други законодателни актове на Съюза или в националното законодателство. НТД предоставят услуги за намиране на информация, за да се даде възможност на заинтересованите страни да разберат какви данни са налични и приложимите за тях условия за повторно използване. Данните, изброени в НТД, могат да бъдат предмет на лицензионни споразумения, за да бъде предоставен достъп или данните да бъдат споделени.

Светът на интелигентните транспортни системи се променя бързо с въвеждането на нови приложения за съвместна, свързана и автоматизирана мобилност, а предстоят и други новости. За да се подкрепи по-нататъшното развитие на информационните услуги за движението по пътищата в целия ЕС, са необходими допълнителни видове данни, например относно правилата за достъп на превозни средства в града (ПДПСГ) или зарядните точки/точките за презареждане с гориво, така че да се създаде възможност за по-точна и надеждна информация за пътувания „от врата до врата“; нови източници на данни (например данни, генерирани в превозните средства) също могат да се използват за подобряване на управлението на движението и на операциите по поддръжка на пътищата. Освен това географският обхват на данните трябва да бъде разширен, за да обхване регионалните области и градските зони, които понастоящем не попадат в приложното поле на делегирания регламент.

Тези въпроси бяха повдигнати, наред с други приоритети, в актуализираната работна програма по Директивата за ИТС, приета през декември 2018 г.¹ след одобрението от Европейския комитет по ИТС², в която се разглеждат дейностите, които трябва да бъдат извършени от Комисията. В съответствие с целите на работната програма и след задълбочено проучване, включващо анализ на разходите и ползите, беше препоръчано преразглеждане на делегирания регламент.

Това преразглеждане е включено в Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност³, публикувана през декември 2020 г. като действие 36 в рамките на водеща инициатива 6 („Превръщане на свързаната и автоматизирана мултимодална мобилност в реалност“). Настоящият делегиран регламент помага на ЕС да се възползва пълноценно от интелигентните цифрови решения и интелигентните транспортни системи. Преразглеждането е насочено и към изясняване на евентуално припокриване между други делегирани регламенти за допълнение на Директивата за ИТС, както и към привеждане на техния подход в съответствие с промените в тази област.

Преразглеждането съставлява част от променящата се среда на законодателството в областта на данните, подкрепени с Европейската стратегия за данните през февруари 2020 г. Една от мерките от посочената стратегия — Актът за управление на данните — има за цел да гарантира ефективното повторно използване на данните, за да се предоставят надеждни услуги на гражданите на ЕС и да се избегнат монополите в областта на данните.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• Правно основание

Настоящият делегиран акт допълва Директива 2010/40/ЕС в съответствие с член 7 и представлява отделен законодателен акт за приоритетно действие по буква б), както е определено в член 3. Правомощията да приема делегирани актове се предоставят на Комисията при условията, предвидени в член 12 от същата директива.

• Субсидиарност

Информацията за движението допринася за пътната безопасност, намалява задръстванията и по този начин ограничава емисиите от превозните средства, което е от полза за участниците в пътното движение и за населението на Европа. Настоящият делегиран регламент има за цел да подобри достъпността, обмена, повторното използване и актуализирането на данните за пътищата и движението по тях, които са необходими за осигуряването на висококачествени и непрекъснати информационни услуги в реално време за движението по пътищата на територията на Съюза.

В ЕС вече съществува пазар за предоставянето на информационни услуги в реално време за движението по пътищата и създаването на подходящи условия за по-нататъшното му развитие по новаторски начини е в интерес на потребителите, клиентите, публичните органи, доставчиците на тези услуги и широката общественост. По-нататъшното развитие на трансграничните информационни услуги за движението

¹ https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/legislation/c20188264_en.pdf

²

<https://ec.europa.eu/transparency/comitologyregister/screen/meetings/CMTD%282018%291282/consult/?lang=bg>

³ COM(2020) 789 final.

по пътищата в целия ЕС се улеснява от хармонизиран набор от изисквания към данните, включително спецификации относно стандартизацията, достъпността, качеството на данните и заинтересованите страни, необходими за предоставянето на данни за повторно използване. Необходими са също така хармонизирани разпоредби относно функционирането на тези услуги, за да се гарантира, че те предоставят (еднаква) информация в цяла Европа по съгласуван начин.

- **Пропорционалност**

В променящата се среда на цифровите информационни услуги отмяната и замяната на съществуващия делегиран регламент е най-простата форма на действие на Съюза, която ще продължи да постига целта за непрекъснато предоставяне на висококачествени информационни услуги в реално време за движението по пътищата в целия Съюз. Това изисква Европейската комисия и държавите членки да приведат изискванията в съответствие с последните промени и със законодателството с цел приспособяване към бъдещите иновации. Тъй като ефективните пътувания „от врата до врата“ все повече се поддържат от информационните услуги, е необходимо тези услуги да имат достъп до широк набор от висококачествени, стандартизирани данни за цялата европейска пътна мрежа.

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

- **Консултация със заинтересованите страни**

За изготвянето на предложението бяха проведени две проучвания сред заинтересованите страни (през април 2020 г. и юни 2020 г.), два обществени семинара (на 8 май 2020 г. и 3 декември 2020 г.) и три кръга от интервюта с избрани заинтересовани страни⁴.

Първият кръг от интервюта за определяне на обхвата беше проведен през януари 2020 г. с цел предоставяне на информация, която би могла да се използва за прецизиране на въпросите в проучването. На 24 февруари 2020 г. беше проведена първата експертна среща с държавите членки, на която беше направен преглед на изпълнението на делегирания регламент до този момент, следващите стъпки, предвидени за неговото прилагане, и съпътстващото проучване.

От 24 март до 25 април 2020 г. се проведе първото целево проучване сред заинтересованите страни, в което беше включена получената до момента обратна информация, както и информация относно установените проблеми и предизвикателства в сектора; в рамките на това проучване бяха получени 153 отговора. На 8 май беше проведен семинар със заинтересованите страни за обсъждане и потвърждаване на резултатите от първото проучване, а вторият кръг от интервюта със заинтересованите страни беше проведен от 18 май до 2 юни 2020 г. Тези интервюта бяха използвани за потвърждаване на резултатите от семинара със заинтересованите страни и целевото проучване.

Второто целево проучване започна на 14 септември 2020 г. и продължи 2 седмици, като привлече 96 респонденти. Третият кръг от интервюта за потвърждаване на резултатите от проучването започна на 14 октомври 2020 г. и продължи 3 седмици. Бяха проведени общо 50 подробни интервюта със заинтересованите страни.

⁴ https://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en

С цел да бъдат потвърдени резултатите от анализа на разходите и ползите, на работни сесии с представители на различни видове НТД, проведени между 9 и 20 ноември 2020 г., бяха избрани и разгледани пет проучвания на конкретни случаи. На 3 декември 2020 г. беше организиран заключителен семинар със заинтересованите страни, за да бъдат представени резултатите от съпътстващото проучване на всички заинтересовани страни, участващи в процеса. Всеки семинар със заинтересованите страни привлече над 100 участници.

- **Използване на експертни мнения**

Държавите членки, както и държавите от ЕИП и Швейцария, бяха приканени да определят експерти, които да присъстват на поредица от срещи с Комисията, за да подпомогнат процеса на преразглеждане на делегирания регламент. Между 24 февруари 2020 г. и 13 април 2021 г. бяха проведени дванадесет заседания⁵, като в част от тях участваха и представители на Европейския парламент. Освен това бяха проведени редица двустранни срещи с държавите членки.

- **Съпътстващо проучване**

В съпътстващо проучване, завършено през 2020 г., бяха разгледани основните информационни услуги за движението по пътищата и какви допълнителни видове данни биха могли да подпомогнат в още по-голяма степен тези услуги. В съпътстващото проучване бяха разгледани разходите и ползите от включването на тези допълнителни видове данни в делегирания регламент и разширяването на географския обхват отвъд мрежата TEN-T и други автомагистрала, евентуално за всички видове данни. В рамките на проучването беше установено, че делът на пътната мрежа, обхванат от изискването за динамични данни за състоянието на пътищата и данни за движението в реално време, е ограничен в целия Съюз, особено извън настоящия географски обхват на делегирания регламент, въпреки че някои видове динамични данни за състоянието на пътищата също се считат за изключително важни за информационните услуги в реално време за движението по пътищата (напр. динамични ограничения на скоростта, затворени пътища).

Като се имат предвид значителните инвестиции, необходими за цифровизиране на процесите и/или внедряване на нови датчици, проучването стигна до заключението, че подобряването на достъпа до всеки един от тези видове данни чрез НТД, при условие че те вече са достъпни в цифровизиран формат, носи ползи под формата на по-малко задръствания, по-малко време за пътуване и по-малко емисии по всички обхванати пътни мрежи. Следователно подобряването на достъпността на данните за всички пътни мрежи е отправна точка за преразглеждането на текста на делегирания регламент.

Бяха разгледани три варианта на политиката в допълнение към базовия сценарий. В базовия сценарий се разглежда развитието на сектора без законодателна намеса, но се вземат предвид пандемичната ситуация и другите действия, предприети за подобряване на устойчивостта на транспорта през следващото десетилетие. Вариантите на политиката са:

- (1) Вариант 1 на политиката, който включва допълнителни видове данни (като например ПДПСГ) към настоящия географски обхват на мрежата TEN-T, други

⁵ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=en&groupID=1941>

автомагистрала и приоритетни зони, само когато вече са налични в цифров машинночетим формат.

- (2) Вариант 2 на политиката, който включва вариант 1 на политиката + разширяване на географския обхват, така че да включва и други пътища, както за настоящите, така и за възможните допълнителни видове данни, когато вече са налични в цифров машинночетим формат.
- (3) Вариант 3 на политиката, който включва вариант 2 на политика и разглежда налагане на задължение за наличност на данни в цифров машинночетим формат, което означава, че ако не са налични, ще трябва да бъдат създадени данни с най-подходящия географски обхват. От самото начало на проучването и по време на обсъжданията със заинтересованите страни беше признато, че това няма да бъде включено в преразглеждането на делегиращия регламент, тъй като би надхвърлило правомощията, делегирани на Комисията с Директивата за ИТС. Този вариант на политиката беше включен само с цел проучване на въздействието от наличието на конкретни видове данни върху информационните услуги в реално време за движението по пътищата и за включване в процеса на посочените заинтересовани страни и експерти от държавите членки и не е обхванат по-долу.

В рамките на проучването се стига до заключението, че в делегиращия регламент следва да бъдат включени допълнителни данни, свързани с ПДПСГ, зарядните точки и станции и точките и станциите за презареждане с гориво, данните за движението за предишни периоди, други правила, специфични за пътищата и за движението по пътищата, както и данни, генерирани в превозните средства, поради ползите, които те носят за текущите информационни услуги в реално време за движението по пътищата (напр. навигационни услуги, интелигентно регулиране на скоростта) и бъдещите такива (напр. услуги за съвместна, свързана и автоматизирана мобилност). Проучването стигна до заключението, че географският обхват на делегиращия регламент следва да бъде разширен, за да обхване цялата пътна мрежа, не само по отношение на допълнителните видове данни, но и за всички данни, които понастоящем са обхванати от делегиращия регламент. Това ще улесни пътуването „от врата до врата“ и гарантира, че данните са достъпни за всички части от пътната мрежа, включително например за местоположението и наличието на зарядни точки и точки за презареждане с гориво — информация, която е още по-важна в районите, където има малко такива съоръжения.

Що се отнася до допълнителните видове данни, анализът показва, че когато данните за движението за предишни периоди и генерираните в превозните средства данни, свързани с цялата пътна мрежа, вече са налични в цифров машинночетим формат, до тях следва да бъде осигурен достъп чрез НТД (вариант 2 на политиката).

Съпътстващото проучване подкрепи аргументите в полза на преразглеждането на делегиращия регламент чрез добавяне на други видове данни и разширяване на географския обхват до цялата пътна мрежа. В преработения текст са включени други актуализации на спецификациите и изискванията за стандартизация в съответствие с описаното по-горе и в раздел 5.1.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Като се има предвид обхватът на необходимите промени, както и за да се запази яснотата и четливостта на делегиращия регламент, се предлага съществуващият Делегиран регламент (ЕС) 2015/962 да бъде отменен и заменен. Беше открита

възможност за опростяване на законодателството и/или намаляване на ненужните разходи чрез премахване на припокриването на видовете данни между различните делегирани регламенти съгласно Директивата за ИТС и включването на докладването в докладите относно напредъка по Директивата за ИТС.

- **Основни права**

В ЕС правото на защита на личните данни е гарантирано от член 8 от Хартата на основните права на Европейския съюз. Когато мерките, предвидени в настоящия делегиран регламент, включват обработване на лични данни, те се прилагат в съответствие с правото на ЕС, по-специално Общия регламент относно защитата на данните (Регламент (ЕС) 2016/679) и Директивата за правото на неприкосновеност на личния живот и електронни комуникации (Директива 2002/58/ЕО).

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Не се очакват последици за бюджета на ЕС, произтичащи пряко от прилагането на новия делегиран регламент.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **По-подробно разяснение на конкретните разпоредби на предложението**

5.1. Допълнителни видове данни, реорганизирани и преименувани категории данни и подобро взаимодействие с други законодателни актове

Предишните категории данни (статични данни, динамични данни за състоянието на пътищата и данни за движението) бяха преименувани и техните типове данни бяха пренаредени, за да бъдат приведени по-добре в съответствие с характеристиките на данните и специфичните изисквания. Новите категории данни са данни за инфраструктурата, данни за разпоредбите и ограниченията, данни за състоянието на мрежата и данни за използването на мрежата в реално време. Допълнителните видове данни, въведени в новия делегиран регламент, са следните:

- Данни за инфраструктурата:
 - местоположение на зарядните точки и станции и точките и станциите за презареждане с гориво;
 - местоположение на зоните за услуги и местата за почивка;
- Данни за разпоредбите и ограниченията:
 - ограничения за тегло/дължина/широчина/височина;
 - еднопосочни улици;
 - граници на ограниченията, забраните или задълженията със зонирана валидност, текущото състояние на достъп и условията за придвижване в зоните с регулирано движение;
- Данни за използването на мрежата в реално време:
 - наличие на точки и станции за презареждане с алтернативни видове горива;
 - цена за зареждане *ad hoc* с електроенергия/презареждане с гориво.

С цел по-доброто им съгласуване с Делегиран регламент (ЕС) 2017/1926 относно информационните услуги за мултимодални пътувания и Директивата за инфраструктурата за алтернативни горива⁶ някои видове данни бяха премахнати или преименувани. Например данните относно паркирането са премахнати; по отношение на данните за таксите за изминато разстояние е добавена препратка към наличните канали за търговия на дребно и методите за изпълнение за плащане на таксите (в съответствие с Делегиран регламент (ЕС) 2017/1926).

Както се подчертава в съображения 45 и 46 от Предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (COM(2021) 559 final), е необходимо на потребителите да се предостави достатъчно информация относно географското местоположение, характеристиките и услугите, предлагани в публично достъпните зарядни точки и точки за презареждане с алтернативни горива. Това включва информация относно наличието на услуги за интелигентно и двупосочно зареждане, както и информация за дела на възобновяемите енергийни източници в продаваните алтернативни горива, както е предвидено в член 20а от предложението за директива за изменение на Директива (ЕС) 2018/2001 за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници. Изискванията относно видовете данни и задълженията на заинтересованите страни по отношение на наличността и достъпността на съответните данни, свързани със зареждане с електроенергия и презареждане с гориво, следва да бъдат определени в рамките на разгръщането на инфраструктурата за алтернативните горива, въз основа на резултатите от текущата дейност за подкрепа по линия на Механизма за свързване на Европа за „Събиране на данни, свързани със зарядните точки и точките за презареждане с алтернативни горива и с уникалните идентификационни кодове за електромобилност на участниците“ (IDACS).

Към съответните членове са добавени разпоредби в подкрепа на достъпността и повторното използване на видовете данни в приложението като данни за предишни периоди, прогнозни данни и данни, генерирани в превозното средство.

5.2. Разширяване на географския обхват и приоритизиране на ключови видове данни

Географският обхват на делегирания регламент беше разширен, за да обхване цялата пътна мрежа, с изключение на частните пътища. Частните пътища, които са част от мрежата TEN-T или са определени като автомагистрала или първокласни пътища, не са част от това изключение. Това разширяване на географския обхват ще се прилага от 1 януари 2028 г. за всички видове данни, изброени в приложението към делегирания регламент.

Беше въведен междинен етап, за да се даде възможност на държавите членки постепенно да увеличат достъпа до данни, като от тях се иска да определят мрежа от първокласни пътища, определени като пътища, свързващи големи градове или региони, или и двете, които не са класифицирани като част от широкообхватната трансевропейска пътна мрежа или като автомагистрала. Всички видове данни, изброени в делегирания регламент относно мрежата TEN-T, другите автомагистрала и първокласните пътища, трябва да станат достъпни чрез НТД до 1 януари 2025 г.

⁶ Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1—20).

В списъка на видовете данни в приложението към делегирания регламент някои видове данни са обозначени като „ключови“ поради тяхното естество: те предоставят информация за разпоредби, ограничения или ситуации, свързани с безопасността, които биха могли да изправят участниците в пътното движение пред риск от блокирани пътища, глоби или опасни ситуации. За да се гарантира, че работата по осигуряването на достъп до тези видове данни започва възможно най-скоро, в новия делегиран регламент се определя същият краен срок за тяхната достъпност за цялата пътна мрежа — 1 януари 2025 г. (ако същите видове данни съществуват в цифров машинночетим формат).

5.3. Подобряване на повторното използване на данни в информационните услуги за движението по пътищата

За да се извлече полза от подобряването на достъпността на данните, е необходимо те да се използват повторно в информационните услуги за движението по пътищата. Поради това в новия делегиран регламент са предвидени по-строги разпоредби относно повторното използване на конкретни видове данни. Когато държава членка предоставя достъп чрез НТД до разпоредби за движението, планове за движението или временни мерки за управление на движението, се предлага доставчиците на услуги да бъдат задължени да използват повторно тези данни в своите услуги за участниците в пътното движение, така че информацията, предоставяна чрез тези услуги, да е съгласувана с данните, до които е предоставен достъп. Това повишава стимулите за публичните органи да цифровизират тези видове данни, тъй като предоставянето на достъп до тях ще увеличи ползите за обществото и ще подобри резултатите от политиките. Освен това съществуващите разпоредби относно докладването на неточности в данните пред публичните органи бяха подобрени и разширени, така че да обхванат всички притежатели на данни, което от своя страна следва да подобри качеството на данните.

5.4. Гъвкавост при по-нататъшното разработване на стандарти и изисквания за качество на данните

В делегирания регламент изрично са посочени редица различни стандарти, като DATEX II⁷ се използва за всички категории данни. По целесъобразност бяха добавени позовавания на INSPIRE⁸ и TN-ITS⁹, както и изискването държавите членки да си сътрудничат, когато липсват европейски стандарти за конкретни видове данни, или да определят стандарти, които могат да се използват като обща алтернатива. Целта е да се хармонизира всяка по-нататъшна работа по стандартизацията и да се избегне фрагментиране, дължащо се на използването на различни стандарти.

Същият подход беше възприет при определянето на изискванията за качество на данните, които трябва да бъдат разработени от сътрудническите си държави членки и съответните заинтересовани страни. Текущата работа по изискванията за качество и спецификациите на метаданните трябва непрекъснато да се надгражда и хармонизира.

⁷ <https://datex2.eu/>

⁸ <https://inspire.ec.europa.eu/>

⁹ <https://tn-its.eu/>

5.5. Подобряване на повторното използване на данни, генерирани в превозното средство

Данните, генерирани в превозното средство, са потенциален източник за редица видове данни съгласно делегирания регламент. Този източник може да се използва например за определяне на скоростта, времето за пътуване, лошите условия на пътя и произшествията и инцидентите, които се случват по пътната мрежа. За да се оползотвори този източник на данни за специфични задачи, свързани с експлоатацията на публична пътна инфраструктура, като управление на движението и управление на активи, съгласно новия делегиран регламент публичните органи могат да поискат от притежателите на данни, генерирани в превозното средство, и от доставчиците на услуги да споделят съответните видове данни при справедливи, разумни и недискриминационни (FRAND) условия. Ако се използват лични данни, тяхното обработване ще изисква публичните органи да могат да посочат правно основание в съответствие с член 6, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2016/679. Целта е да се намалят пречките пред публичните органи да получат достъп до данните или да се възползват от услугите, основани на тези данни, и да им се даде възможност да използват данните/услугите за подобряване на информацията за участниците в пътното движение, за оптимизиране на управлението на движението и за повишаване на пътната безопасност.

5.6. Поетапно изпълнение и докладване

За да се даде достатъчно време на държавите членки и на отрасъла да се съобразят с новия делегиран регламент, беше предложен поетапен график за неговото прилагане. До 1 януари 2023 г. държавите членки трябва да докладват относно определянето на първокласните пътища (т.е. пътища извън градските зони, свързващи големи градове или региони, или и двете, които не са класифицирани като част от широкообхватната трансевропейска пътна мрежа или като автомагистрала) на своята територия, за които могат да използват повторно определението, установено за Директивата относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури¹⁰.

Последващата информация за прилагането на настоящия делегиран регламент, посочена в член 12, ще бъде част от докладите относно напредъка, предвидени в член 17, параграф 3 от Директива 2010/40/ЕС. Това следва да опрости задълженията за докладване, тъй като посочените доклади относно напредъка ще обхванат както прилагането на директивата, така и на настоящия делегиран регламент.

Първата етапна цел (достъп до ключови видове данни за цялата пътна мрежа, достъп до всички видове данни по мрежата TEN-T, други автомагистрала и първокласни пътища) е определена за 1 януари 2025 г. Достъпът до всички видове данни за цялата пътна мрежа трябва да бъде постигнат до 1 януари 2028 г., но това се отнася само за данните, които вече са били налични в цифров машинночетим формат и следователно могат да бъдат използвани повторно чрез НТД.

¹⁰ Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури (ОВ L 319, 29.11.2008 г., стр. 59).

ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) .../... НА КОМИСИЯТА

от 2.2.2022 година

за допълнение на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на предоставянето в целия ЕС на информационни услуги в реално време за движението по пътищата

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт¹¹, и по-специално член 7 от нея,

като има предвид, че:

- (1) В член 3, буква б) от Директива 2010/40/ЕС като приоритетно действие е определено предоставянето в целия ЕС на информационни услуги в реално време за движението по пътищата с цел разработване и използване на спецификации и стандарти.
- (2) В член 6, параграф 1 от Директива 2010/40/ЕС се изисква Комисията да приема спецификациите, необходими за гарантиране на съответствието, оперативната съвместимост и непрекъснатостта при внедряването и експлоатацията на интелигентните транспортни системи (ИТС) с оглед предоставянето на информационни услуги в реално време за движението по пътищата в целия ЕС. Комисията установява тези спецификации в Делегиран регламент (ЕС) 2015/962 на Комисията с цел подобряване на достъпността, обмена, повторното използване и актуализирането на данните, необходими за предоставянето на висококачествени и непрекъснати информационни услуги в реално време за движението по пътищата в целия Съюз.
- (3) Данните продължават да осигуряват контекстуалната основа за генериране на информация в реално време за движението по пътищата. С ускоряването на внедряването на ИТС в целия Съюз е необходима непрекъснатата подкрепа под формата на повишен и безпрепятствен достъп до съществуващи и нови видове данни, свързани с предоставянето на информационни услуги в реално време за движението по пътищата, с по-голям географски обхват. Поради това е необходимо да се актуализират изискванията за предоставяне на данни, за да продължи да се осигурява ефективното повторно използване на информационните услуги за крайните потребители. Тези актуализирани изисквания могат потенциално да засегнат цялата верига от данни — от

¹¹ Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1).

събирането на данни, форматирането и агрегирането до разпространението и включването им в информационните услуги за движението.

- (4) Съгласно член 5 от Директива 2010/40/ЕС спецификациите, приети в съответствие с член 6 от директивата, следва да се прилагат по отношение на приложенията и услугите ИТС при тяхното внедряване, без да се засяга правото на всяка държава членка да взема решения относно внедряването на такива приложения и услуги на своята територия.
- (5) Тези спецификации следва да се прилагат за предоставянето на всички информационни услуги в реално време за движението по пътищата, без да се засягат конкретните спецификации, приети в други актове съгласно Директива 2010/40/ЕС, по-специално Делегиран регламент (ЕС) № 885/2013 на Комисията¹² и Делегиран регламент (ЕС) № 886/2013 на Комисията¹³.
- (6) В Съюза вече съществува пазар за предоставяне на информационни услуги в реално време за движението по пътищата и потребителите и клиентите, както и доставчиците на такива услуги са заинтересовани от създаването на подходящи условия за този пазар, така че той да се запази и да продължи да се развива по новаторски начини. По отношение на предоставянето на информационни услуги в реално време за движението по пътищата в Директива (ЕС) 2019/1024 на Европейския парламент и на Съвета¹⁴ се определят минималните правила за повторното използване на информацията в общественния сектор в целия Европейски съюз. По отношение на повторното използване на данни, притежавани от пътни органи и пътни оператори от публичния сектор, се прилагат правилата, установени с настоящия регламент, и по-специално онези, които се отнасят за актуализациите на данни, без да се засягат правилата, установени с Директива (ЕС) 2019/1024. По отношение на повторното използване на данни, в разположение на частни притежатели на данни, правилата, установени с настоящия регламент, не налагат безплатно споделяне на данни. Данните, в разположение на частни притежатели на данни, могат да бъдат предмет на лицензионни споразумения за регулиране на тяхното повторно използване.
- (7) С Директива 2007/2/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹⁵ се създава инфраструктура за пространствени данни в Европейския съюз с цел да се даде възможност за обмен на пространствени данни и обществен достъп до такива данни (включително основния елемент на пространствените данни „транспортни мрежи“) на територията на Съюза, с оглед подпомагане на политиките на Съюза

¹² Делегиран регламент (ЕС) № 885/2013 на Комисията от 15 май 2013 г. за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (Директивата за ИТС) по отношение на предоставянето на информационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства (ОВ L 247, 18.9.2013 г., стр. 1).

¹³ Делегиран регламент (ЕС) № 886/2013 на Комисията от 15 май 2013 г. за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на данните и процедурите за предоставяне, когато това е възможно, на безплатна за потребителите обща минимална информация за движението, свързана с безопасността (ОВ L 247, 18.9.2013 г., стр. 6).

¹⁴ Директива (ЕС) 2019/1024 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. относно отворените данни и повторното използване на информацията от общественния сектор (ОВ L 172, 26.6.2019 г., стр. 56—83).

¹⁵ Директива 2007/2/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 14 март 2007 г. за създаване на инфраструктура за пространствена информация в Европейската общност (INSPIRE) (ОВ L 108, 25.4.2007 г., стр. 1).

в областта на околната среда, както и политики или дейности, които могат да окажат въздействие върху околната среда. Спецификациите, посочени в настоящия регламент, следва да бъдат съвместими със спецификациите съгласно Директива 2007/2/ЕО и с актовете за изпълнение на директивата, по-специално Регламент (ЕС) № 1089/2010 на Комисията¹⁶. Разширяването на обхвата на тези спецификации, така че да включват всички видове данни за инфраструктурата, може също така да насърчи по-нататъшната хармонизация в тази област.

- (8) С Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета¹⁷ се определя пътната транспортна инфраструктура, която е част от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа. Повтарящи се външни фактори, които засягат движението, и други трудности при управлението на движението, като задръствания, замърсяване на въздуха и шум, не са ограничени до трансевропейската пътна мрежа или автомагистралите. В действителност значителна част от повтарящите се задръствания в пътното движение възникват в градските зони. Освен това информационните услуги в реално време за движението по пътищата в целия ЕС следва да позволяват пътувания „от врата до врата“ и не следва да се ограничават до широкообхватната трансевропейска пътна мрежа и други автомагистралаи. Поради това държавите членки следва да прилагат тези спецификации за цялата пътна мрежа, с изключение на пътищата, които не са собственост на публичен пътен или транспортен орган. Пътищата, които са собственост на публичен пътен или транспортен орган, но са отдадени на частен субект под формата на концесия за управление, не следва да бъдат част от това изключение.
- (9) Пътните органи или пътните оператори следва да предоставят специфични видове данни, считани за ключови за по-нататъшното развитие на надеждни информационни услуги за движението по пътищата и за подобряване на безопасността на движението, като например разпоредби за движението, ограничения и затваряне на пътища или ленти за движение. Поради значимостта си тези видове данни трябва да бъдат достъпни като по-ранна етапна цел в сравнение с други видове данни.
- (10) За да се даде възможност за осъществяване на необходимите промени в областта на достъпността на данните и стандартизацията, следва да се обмисли поетапно прилагане. Това поетапно развитие следва да осигури осъществимо и постепенно увеличаване на географското покритие и на достъпността на данните. За тази цел държавите членки следва да определят първокласна пътна мрежа в рамките на своята територия. За да определят тази първокласна пътна мрежа, държавите членки могат да използват повторно определението за мрежа, както се изисква в член 1 от Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.
- (11) Като се има предвид разнообразието на източниците на данни, вариращи от инфраструктурни сензори до превозни средства, които действат като сензори, е

¹⁶ Регламент (ЕС) № 1089/2010 на Комисията от 23 ноември 2010 г. за прилагане на Директива 2007/2/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на оперативната съвместимост на масиви от пространствени данни и услуги за пространствени данни (ОВ L 323, 8.12.2010 г., стр. 11).

¹⁷ Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1).

важно спецификациите да са съобразени със съответните категории и видове данни, като обхващат различни възможни източници на данни и използвана технология за създаване или актуализиране на тези данни.

- (12) Когато мерките, предвидени в настоящия регламент, включват обработване на лични данни, те следва да се прилагат в съответствие с правото на Съюза относно защитата на личните данни и неприкосновеността на личния живот и по-специално с Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета¹⁸ и, когато е приложимо, с Директива 2002/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета. Части от Директива 2002/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета се прилагат и за обработката на нелични данни.
- (13) За изграждането на хармонизирано и безпрепятствено предоставяне на информационни услуги в реално време за движението по пътищата държавите членки следва да разчитат на съществуващите технически решения и стандарти, предоставени от европейските и международните организации по стандартизация, например стандарта DATEX II (CEN/TS 16157 и актуализираните впоследствие версии) и стандартите ISO. За видове данни, за които не е наличен стандартизиран формат, държавите членки и заинтересованите страни следва да бъдат насърчавани да си сътрудничат, за да постигнат споразумение относно определянето и формата на данните, както и метаданните.
- (14) Няколко метода за динамично обозначаване на местоположението вече съществуват в Съюза и се прилагат в държавите членки. Използването на различни методи за обозначаване на местоположението следва да продължи да бъде разрешено. Държавите членки и заинтересованите страни обаче следва да бъдат насърчавани да си сътрудничат с оглед постигане на споразумение относно разрешените методи за обозначаване на местоположението, при необходимост чрез европейските органи по стандартизация.
- (15) Достъпността и редовното актуализиране на данни от пътните органи и пътните оператори са от съществено значение, за да се осигури възможност за създаване на актуални и точни цифрови географски карти, които са ключов елемент за надеждни приложения на ИТС. Производителите на цифрови географски карти следва да бъдат насърчавани своевременно да интегрират актуализации на съответните данни в своите съществуващи карти, както и услуги за обновяване на картите. За да бъдат спазени изискванията на обществени политики като например тази за пътната безопасност, доставчиците на услуги и производителите на цифрови географски карти следва да си сътрудничат с публичните органи с цел коригиране на неточностите в своите данни.
- (16) Достъпността на точни и актуални статични данни е от съществено значение за предоставянето на информационни услуги в реално време за движението по пътищата на територията на Съюза. Съответните данни се събират и съхраняват от пътните органи, пътните оператори, притежателите на данни, генерирани в превозното средство, заинтересованите страни, свързани със зареждането с електроенергия и с гориво, операторите, които предоставят услуги за събиране на такса за изминато разстояние, и доставчиците на информационни услуги в

¹⁸ Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1).

реално време за движението по пътищата. С цел да се улеснят безпрепятственият обмен и повторното използване на тези данни за предоставяне на такива услуги пътните органи, пътните оператори, притежателите на данни, генерирани в превозното средство, заинтересованите страни, свързани със зареждането с електроенергия и с гориво, операторите, които предоставят услуги за събиране на такса за изминато разстояние, и доставчиците на информационни услуги в реално време за движението по пътищата следва да направят данните, съответните метаданни, както и информацията за качеството на данните откриваеми и достъпни и за други пътни органи, пътни оператори, заинтересовани страни, свързани със зареждането с електроенергия и с гориво, оператори, които предоставят услуги за събиране на такса за изминато разстояние, доставчици на информационни услуги в реално време за движението по пътищата и производители на цифрови географски карти чрез националната или общата точка за достъп. Точката за достъп може да приеме формата на хранилище, регистър, интернет портал или други подобни, в зависимост от вида на данните. В националните или общите точки за достъп може да има препратка и към други места, където данните могат да бъдат достъпни, без самите данни да бъдат предмет на хостинг. Държавите членки следва да реструктурират съществуващите публични и частни точки за достъп в една точка, осигуряваща достъп до всички видове налични данни по темата, които попадат в обхвата на настоящите спецификации. Държавите членки могат да продължат да използват точките за достъп, създадени по силата на Делегиран регламент (ЕС) 2015/962 на Комисията, и те следва да могат да решат да използват точките за достъп, които са създадени по силата на други делегирани актове, приети съгласно Директива 2010/40/ЕС, като национални точки за достъп по отношение на данните, които попадат в обхвата на настоящия регламент.

- (17) С цел да се даде възможност на пътните органи, пътните оператори, заинтересованите страни, свързани със зареждането с електроенергия и с гориво, операторите, които предоставят услуги за събиране на такса за изминато разстояние, доставчиците на услуги и производителите на цифрови географски карти успешно и по икономически ефективен начин да намират и използват съответните данни, е необходимо правилно да се опишат съдържанието и структурата на тези данни с помощта на подходящи метаданни.
- (18) Информационните услуги в реално време за движението по пътищата трябва да бъдат точни, за да предоставят на крайните ползватели възможно най-надеждна и най-навременна информация. За да се подобрят ползите за участниците в пътното движение по отношение на повишената пътна безопасност и намаляването на задръстванията, тези услуги следва също така да отразяват приоритетите на пътните органи, изразени например чрез планове за движението, достъпни в цифров формат.
- (19) Настоящите спецификации не следва да задължават никоя заинтересована страна да започне събиране на данни, каквито тя не е събирала досега, или да цифровизира данни, които все още не са налични в цифров машинночетим формат. Специфичните изисквания по отношение на актуализациите на данни следва да се прилагат само за данните, които към момента са събрани и достъпни в цифров машинночетим формат. В същото време държавите членки следва да бъдат насърчавани да търсят рентабилни начини, които са подходящи за техните потребности, за цифровизиране на съществуващите данни за инфраструктурата и за разпоредбите и ограниченията.

- (20) Настоящите спецификации не следва да задължават пътните органи или пътните оператори да изготвят или прилагат планове за движението и временни мерки за управление на движението. Те не следва да задължават доставчиците на услуги да споделят някои от своите данни с други доставчици на услуги. Доставчиците на услуги следва да могат да сключват търговски споразумения помежду си за повторното използване на съответните данни.
- (21) Държавите членки и заинтересованите страни в областта на ИТС следва да бъдат насърчавани да си сътрудничат за съгласуването на общи определения за качеството на данните с цел да се използват единни показатели за качество на данните по цялата верига на стойността на данните за движението, като например пълнота, точност и актуалност на данните, използваните методи на придобиване и методи за обозначаване на местоположението, както и прилаганите проверки на качеството. Те следва да бъдат насърчавани също да работят допълнително за установяване на свързани методи за измерване и контрол на качеството на различните видове данни. Държавите членки следва да бъдат насърчавани да споделят помежду си своите знания, опит и най-добри практики в тази област по отношение на текущите и бъдещите координационни проекти.
- (22) Известно е, че използването на данни и на информационни услуги в реално време за движението по пътищата, създадени от частни доставчици на услуги и притежатели на данни, генерирани в превозното средство, може да представлява икономически ефективен начин за пътните органи и пътните оператори да подобрят управлението на движението, пътната безопасност, както и управлението и поддръжката на инфраструктурата. При получаването на тези данни или услуги за горепосочените задачи публичните органи следва да използват общи условия FRAND с цел намаляване на пречките пред достъпа и създаване на прозрачност относно условията за повторно използване. Държавите членки и съответните заинтересовани страни се насърчават да определят общите условия FRAND, приложими за повторното използване на съответните видове данни при изпълнението на тези обществени задачи.
- (23) Частните доставчици на услуги могат да използват данни, събрани от пътните органи и пътните оператори, като входни данни за собствените си информационни услуги в реално време за движението по пътищата. Конкретните параметри и условия, приложими за такова повторно използване на данните, следва да се определят от заинтересованите страни, без да се засягат разпоредбите на Директива (ЕС) 2019/1024¹⁹. Някои видове данни, предоставяни от пътните органи и пътните оператори, като например плановете за движението, разпоредбите и ограниченията за движението и временните мерки за управление на движението, следва да се използват повторно от частните доставчици на услуги, за да се гарантира достъпът на участниците в пътното движение до съответната информация чрез информационни услуги в реално време за движението по пътищата.
- (24) С оглед да се гарантира правилното прилагане на настоящите спецификации, държавите членки следва да направят оценка на съответствието с изискванията,

¹⁹ Директива (ЕС) 2019/1024 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. относно отворените данни и повторното използване на информацията от обществения сектор (ОВ L 172, 26.6.2019 г., стр. 56—83).

отнасящи се за достъпа, обмена, повторното използване и актуализирането на данните от пътните органи, пътните оператори, производителите на цифрови географски карти, операторите, които предоставят услуги за събиране на такса за изминато разстояние, заинтересованите страни, свързани със зареждането с електроенергия и с гориво, притежателите на данни, генерирани в превозното средство, и доставчиците на услуги. За тази цел компетентните органи следва да могат да разчитат на основани на доказателства декларации за съответствие, представени от пътните органи, пътните оператори, производителите на цифрови географски карти, операторите, които предоставят услуги за събиране на такса за изминато разстояние, заинтересованите страни, свързани със зареждането с електроенергия и с гориво, притежателите на данни, генерирани в превозното средство, и доставчиците на услуги. Държавите членки следва да работят заедно за хармонизиране на своя подход към оценката на съответствието по текущите и бъдещите координационни проекти, които спомагат за прилагането на спецификациите от настоящия регламент.

- (25) Тези спецификации не ограничават свободата на словото на радиостанциите, доколкото те не ги задължават да застъпят някаква конкретна позиция по отношение на информацията, която се разпространява, и предоставят достатъчна свобода на действие на държавите членки да се съобразят със своите национални конституционни традиции по отношение на свободата на словото на радиостанциите.
- (26) Като се вземе предвид обхватът на необходимите промени, Делегиран регламент (ЕС) 2015/962 на Комисията следва да бъде отменен,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет и приложно поле

1. С настоящия регламент се установяват спецификациите, необходими, за да се гарантират достъпността, обменът, повторното използване и актуализирането на данни от страна на притежателите на данни и ползвателите на данни за предоставянето в целия ЕС на информационни услуги в реално време за движението по пътищата, както и за да се гарантира, че тези услуги са точни и достъпни за крайните ползватели отвъд националните граници.
2. Настоящият регламент се прилага за цялата пътна мрежа, която е публично достъпна за моторни превозни средства. По изключение, той не се прилага за частни пътища, освен ако те не са част от широкообхватната мрежа TEN-T или са определени като автомагистрали или като първокласни пътища.
3. Настоящият регламент се прилага в съответствие с член 5 от Директива 2010/40/ЕС.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат определенията в член 4 от Директива 2010/40/ЕС.

Прилагат се и следните определения:

- (1) „основна трансевропейска пътна мрежа“ означава пътната транспортна инфраструктура, която е част от основната пътна мрежа, определена в Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- (2) „широкообхватна трансевропейска пътна мрежа“ означава пътната транспортна инфраструктура, която е част от широкообхватната мрежа, определена в Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета;
- (3) „автомагистрала“ означава път, определен като такъв от държавата членка, в която се намира;
- (4) „достъпност на данните“ означава възможност данните да бъдат поискани и получени по всяко време в цифров машинночетим формат;
- (5) „статични данни“ означава данни, които не се променят често или редовно;
- (6) „динамични данни“ означава данни, които се променят често или редовно;
- (7) „актуализация на данни“ означава всяко изменение на съществуващите данни, включително заличаването им или вмъкването на нови или допълнителни елементи;
- (8) „информация в реално време за движението по пътищата“ означава информация, получена от данни за инфраструктурата, данни за разпоредбите и ограниченията, данни за състоянието на мрежата и данни за използването на мрежата в реално време, или комбинация от посочените;
- (9) „информационна услуга в реално време за движението по пътищата“ означава услуга за ИТС, която осигурява на крайните ползватели незабавно информация за движението по пътищата в реално време;
- (10) „пътен орган“ означава всеки публичен орган, който отговаря за планирането, контрола или управлението на пътищата, попадащи в неговата териториална компетентност;
- (11) „пътен оператор“ означава всеки публичен или частен субект, който отговаря за поддръжката и управлението на пътя, както и за управлението на потоците на пътното движение;
- (12) „доставчик на услуги“ означава всеки публичен или частен доставчик на информационна услуга в реално време за движението по пътищата, с изключение на обикновен приносител на данни за ползвателите на данни;
- (13) „оператор, който предоставя услуги за събиране на такса за изминато разстояние“ означава всеки публичен или частен субект, който изпълнява ролята на доставчик на услуга за таксуване за изминат участък или на структура, събираща пътна такса, както е определено в Директива (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета²⁰;
- (14) „притежател на данни“ означава всяко юридическо лице, субект на данни или публичен или частен субект, който има право да предоставя достъп или да

²⁰ Директива (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2019 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване и за улесняване на трансграничния обмен на информация за неплащане на пътни такси в Съюза (ОВ L 91, 29.3.2019 г., стр. 45).

споделя под негов контрол видовете данни, изброени в приложението, в съответствие с приложимото право на Съюза или националното право;

- (15) „ползвател на данни“ означава всеки пътен орган, пътен оператор, оператор, който предоставя услуги за събиране на такса за изминато разстояние, доставчик на услуги и производител на цифрови географски карти или всеки друг субект, който използва данни за създаване на информация в реално време за движението или, когато това е допустимо съгласно условията, определени от притежателя на данните, използва данните за други цели, свързани с мобилността;
- (16) „краен ползвател“ означава всеки участник в пътното движение, независимо дали е физическо, или юридическо лице, който има достъп до информационни услуги в реално време за движението по пътищата;
- (17) „точка за достъп“ означава цифров интерфейс, където се предоставя достъп до данните, изброени в приложението, заедно със съответните метаданни, с оглед на повторното им използване от ползвателите на данни, или където се предоставя достъп до източниците и метаданните на тези данни с оглед на повторното им използване от ползвателите на данни;
- (18) „метаданни“ означава структурирано описание на съдържанието на данните, което улеснява намирането и използването на тези данни;
- (19) „услуги за намиране на информация“ означава услуги, позволяващи търсене на исканите данни с помощта на съдържанието на съответните метаданни и представяне на това съдържание;
- (20) „временни мерки за управление на движението“ означава временни мерки, насочени към разрешаване на дадено смущение в движението и предназначени например за контрол и насочване на потоците на пътното движение;
- (21) „планове за движението“ означава постоянни мерки за управление на движението, които са предназначени от управляващите движението за контрол и насочване на потоците на пътното движение в отговор на постоянни или повтарящи се нарушения на движението;
- (22) „пътни знаци“ означава всеки пътен знак, сигнал, устройство, известяване или пътна маркировка, които указват опасност, съветват лицата относно предпазните мерки, които трябва да се вземат срещу такава опасност, показват наличието на дадена разпоредба за движението по пътищата или прилагат такава разпоредба в съответствие с Виенската конвенция за пътните знаци и сигнали;
- (23) „първокласен път“ означава път извън градските зони, който свързва големи градове или региони, или и двете, който не е класифициран като част от широкообхватната трансевропейска пътна мрежа или като автомагистрала;
- (24) „частен път“ означава път, който не е собственост на публичен пътен или транспортен орган, с изключение на пътищата, които са собственост на публичен пътен или транспортен орган, но са отдадени на частен субект под формата на концесия за управление;
- (25) „данни за инфраструктурата“ означава данни, които описват пътната мрежа или съоръженията върху или по пътната мрежа;

- (26) „данни за разпоредбите и ограниченията“ означава данни, които са свързани с разпоредби или ограничения за движението по пътищата, приложими за превозни средства по пътната мрежа;
- (27) „данни за състоянието на мрежата“ означава данни, описващи временни ситуации, които биха могли да предотвратят или забавят пътуването, или информиращи крайния ползвател при опасни ситуации;
- (28) „данни за използването на мрежата в реално време“ означава данни, които описват текущото използване на пътната мрежа и вариантите за нейното използване;
- (29) „видове ключови данни“ означава видове данни, за които се счита, че са от решаващо значение за постигането на по-голяма надеждност на информационните услуги в реално време за движението по пътищата, които подпомагат безопасното и ефикасно пътуване „от врата до врата“ и бъдещите услуги за мобилност;
- (30) „данни, генерирани в превозното средство“ означава всички данни, генерирани от превозното средство или от бордово устройство, монтирано в превозното средство, или лични устройства, които предлагат приложения за ИТС, докато превозното средство се използва;
- (31) „притежател на данни, генерирани в превозното средство“ означава всеки субект, участващ в събиране, агрегиране или други видове обработка на данни, генерирани в превозното средство, при изпълнение на изискванията за неприкосновеност на личния живот;
- (32) „условия FRAND (справедливи, разумни и недискриминационни)“ означава лицензионни условия, договорени добросъвестно, които позволяват достъп до услуги или данни в замяна на справедливо възнаграждение, при същите или подобни условия, определени с други ползватели.

Член 3

Национални точки за достъп

1. Всяка държава членка определя национална точка за достъп. Националната точка за достъп представлява единна точка за достъп на ползвателите на данни до данните, изброени в приложението, включително актуализации на данни, предоставени от притежателите на данни, както е посочено в членове 4—11, които се отнасят за територията на дадена държава членка.
2. Съществуващите национални или общи точки за достъп, създадени в съответствие с член 3 от Делегиран регламент (ЕС) 2015/962 на Комисията или с изискванията, произтичащи от други делегирани актове, приети съгласно Директива 2010/40/ЕС, могат да се използват като национални точки за достъп за целите на настоящия регламент, ако това се счита за уместно от държавите членки.
3. Националните точки за достъп трябва да предоставят на ползвателите на данни услуги за намиране на информация — например услуги, даващи възможност за търсене на исканите данни посредством съдържанието на съответните метаданни и показване на това съдържание.

4. Публичните и частните притежатели на данни гарантират, че предоставят метаданните, за да се даде възможност на ползвателите на данни да откриват и използват набори от данни чрез националните точки за достъп.
5. Две или повече държави членки могат да създадат обща точка за достъп.
6. Всеки субект, предоставящ данни чрез националната точка за достъп, може да направи това чрез пълномощник в съответствие с приложимите договорености, например чрез база данни на трета страна или агрегатор. Това не освобождава първоначалния притежател на данни от отговорностите по отношение на качеството на оригиналните данни, които се предоставят.

Член 4

Достъпност, обмен и повторно използване на данни за инфраструктурата

1. С цел да се улесни предоставянето на съгласувани, оперативно съвместими и непрекъснати информационни услуги в реално време за движението по пътищата в целия Съюз, пътните органи, пътните оператори, операторите, които предоставят услуги за събиране на такса за изминато разстояние, и заинтересованите страни, свързани със зареждането с електроенергия и с гориво, предоставят събираните от тях данни за инфраструктурата, изброени в приложението, в стандартизиран формат, като например спецификацията на данни по INSPIRE за транспортните мрежи, TN-ITS (CEN/TS17268 и актуализираните впоследствие версии) или DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 и актуализираните впоследствие версии). Всяко актуализиране на посочените данни се извършва съгласно член 8.

Ако трябва да бъдат определени допълнителни или алтернативни стандарти, се прилагат следните условия:

 - държавите членки си сътрудничат за определяне на тези допълнителни или алтернативни стандарти,
 - цифровите машинночетими формати трябва да са съвместими със съществуващите стандарти, посочени в първото изречение от настоящия параграф.
2. Данните, посочени в параграф 1, и съответните метаданни, включително информацията относно тяхното качество, трябва да бъдат достъпни за обмен и повторно използване от всички ползватели на данни в рамките на Съюза:
 - а) по недискриминационен начин;
 - б) при спазване на минималните изисквания за качество, които държавите членки договарят в сътрудничество със съответните заинтересовани страни;
 - в) в срок, съответстващ на надеждното и ефективно използване на данните за създаване на информация в реално време за движението по пътищата;
 - г) чрез националната или общата точка за достъп, посочена в член 3.
3. Ползвателите на данни, използващи данните, посочени в параграф 1, и притежателите на данни си сътрудничат, за да се гарантира, че всички неточности, свързани с данните, се сигнализируют незабавно на притежателя на данни, от който произхождат данните.

Член 5

Достъпност, обмен и повторно използване на данни за разпоредбите и ограниченията

1. С цел да се улесни предоставянето на съгласувани, оперативно съвместими и непрекъснати информационни услуги в реално време за движението по пътищата в целия Съюз, пътните органи, пътните оператори и операторите, които предоставят услуги за събиране на такса за изминато разстояние, предоставят събираните от тях данни за разпоредбите и ограниченията, изброени в приложението, във формат DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 и актуализираните впоследствие версии) или TN-ITS (CEN/TS17268 и актуализираните впоследствие версии). Всяко актуализиране на посочените данни се извършва съгласно член 9.

Ако трябва да бъдат определени допълнителни или алтернативни стандарти, се прилагат следните условия:

- държавите членки си сътрудничат за определяне на тези допълнителни или алтернативни стандарти,
 - цифровите машинночетими формати трябва да са съвместими със съществуващите стандарти, посочени в първото изречение от настоящия параграф.
2. Данните, посочени в параграф 1, и съответните метаданни, включително информация относно тяхното качество, трябва да бъдат достъпни за обмен и повторно използване от всички ползватели на данни в рамките на Съюза:
 - а) по недискриминационен начин;
 - б) при спазване на минималните изисквания за качество, които държавите членки договарят в сътрудничество със съответните заинтересовани страни;
 - в) в срок, съответстващ на надеждното и ефективно използване на данните за създаване на информация в реално време за движението по пътищата;
 - г) чрез националната или общата точка за достъп, посочена в член 3.
 3. Ползвателите на данни, използващи данните, посочени в параграф 1, и притежателите на данни си сътрудничат, за да се гарантира, че всички неточности, свързани с данните, се сигнализируют незабавно на притежателя на данни, от който произхождат данните.
 4. Доставчиците на услуги обработват и включват в съответните услуги, които предоставят, без допълнителни разходи за крайния ползвател, данни за всички планове за движението и разпоредбите и ограниченията за движението, разработени от компетентните органи и достъпни чрез националната или общата точка за достъп в цифров машинночетим формат.

Член 6

Достъпност, обмен и повторно използване на данни за състоянието на мрежата

1. С цел да се улесни предоставянето на съгласувани, оперативно съвместими и непрекъснати информационни услуги в реално време за движението по пътищата в целия Съюз, пътните органи, пътните оператори, притежателите на

данни, генерирани в превозното средство, и доставчиците на услуги предоставят събираните от тях данни за състоянието на мрежата, изброени в приложението, във формат DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 и актуализираните впоследствие версии). Всяко актуализиране на посочените данни се извършва съгласно член 10.

Ако трябва да бъдат определени допълнителни или алтернативни стандарти, се прилагат следните условия:

- държавите членки си сътрудничат за определяне на тези допълнителни или алтернативни стандарти,
 - цифровите машинночетими формати трябва да са съвместими със съществуващите стандарти, посочени в първото изречение от настоящия параграф.
2. Данните, посочени в параграф 1, и съответните метаданни, включително информацията относно тяхното качество, трябва да бъдат достъпни за обмен и повторно използване от всички ползватели на данни в рамките на Съюза:
 - а) по недискриминационен начин, когато данните се предоставят от пътните органи и пътните оператори;
 - б) при спазване на минималните изисквания за качество, които държавите членки договарят в сътрудничество със съответните заинтересовани страни;
 - в) в срок, съответстващ на надеждното и ефективно използване на данните за създаване на информация в реално време за движението по пътищата;
 - г) чрез националната или общата точка за достъп, посочена в член 3;
 - д) без никакво задължение за притежателите на данни, генерирани в превозното средство, и частните доставчици на услуги да предоставят достъп до своите данни или да ги споделят с частни ползватели на данни. Обменът и повторното използване на техните данни може да е предмет на условия, определени от частния притежател на данни.
 3. Ползвателите на данни, използващи данните, посочени в параграф 1, и притежателите на данни си сътрудничат, за да се гарантира, че всички неточности, свързани с данните, се сигнализируют незабавно на притежателя на данни, от който произхождат данните.
 4. Доставчиците на услуги обработват и включват в съответните услуги, които предоставят, без допълнителни разходи за крайния ползвател, всички временни мерки за управление на движението, разработени от компетентните органи и достъпни чрез националната или общата точка за достъп в цифров машинночетим формат.
 5. С цел пряко предоставяне на подходяща информация на крайните ползватели и оптимизиране на поддръжката на пътищата и пътната безопасност, пътните органи и пътните оператори могат да поискат от притежателите на данни, генерирани в превозното средство, и доставчиците на услуги да предоставят видовете данни за състоянието на мрежата, които събират и актуализират съгласно член 10. Когато в отговор на искане от пътен орган или пътен оператор притежателят на данните предоставя достъп до данните, се прилагат условия FRAND (справедливи, разумни и недискриминационни). Данните се предоставят във формат DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 и

актуализираните впоследствие версии) или в който и да е цифров машинночетим формат, договорен от държавите членки, придружен от съответните метаданни, включително информация за тяхното качество.

6. Данните за състоянието на мрежата, които са архивирани от пътните органи или пътните оператори, могат да се използват за целите на управлението на безопасността на пътната инфраструктура и цялостната оценка на пътната безопасност. Освен ако не са забранени с лицензионни споразумения, тези данни се предоставят за обмен и повторно използване по недискриминационен начин чрез националната или общата точка за достъп, посочена в член 3.
7. В рамките на приложимите лицензионни споразумения прогнозните данни за състоянието на мрежата, които са изчислени от пътните органи или пътните оператори, се предоставят за обмен и повторно използване по недискриминационен начин чрез националната или общата точка за достъп, посочена в член 3.
8. Държавите членки си сътрудничат при определянето на общи стандарти за обмена и повторното използване на данните, посочени в параграфи 6 и 7.

Член 7

Достъпност, обмен и повторно използване на данни за използването на мрежата в реално време

1. С цел да се улесни предоставянето на съгласувани, оперативно съвместими и непрекъснати информационни услуги в реално време за движението по пътищата в целия Съюз, пътните органи, пътните оператори, доставчиците на услуги, притежателите на данни, генерирани в превозното средство, и заинтересованите страни, свързани със зареждането с електроенергия и с гориво, предоставят събираните от тях данни за използването на мрежата в реално време, изброени в приложението, във формат DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 и актуализираните впоследствие версии). Всяко актуализиране на посочените данни се извършва съгласно член 11.

Ако трябва да бъдат определени допълнителни или алтернативни стандарти, се прилагат следните условия:

- държавите членки си сътрудничат за определяне на тези допълнителни или алтернативни стандарти,
 - цифровите машинночетими формати трябва да са съвместими със съществуващите стандарти, посочени в първото изречение от настоящия параграф.
2. Данните, посочени в параграф 1, и съответните метаданни, включително информация относно тяхното качество, трябва да бъдат достъпни за обмен и повторно използване от всички ползватели на данни в рамките на Съюза:
 - а) по недискриминационен начин, когато данните се предоставят от пътните органи и пътните оператори;
 - б) при спазване на минималните изисквания за качество, които държавите членки договарят в сътрудничество със съответните заинтересовани страни;

- в) в срок, съответстващ на надеждното и ефективно използване на данните за създаване на информация в реално време за движението по пътищата;
 - г) чрез националната или общата точка за достъп, посочена в член 3;
 - д) без никакво задължение за притежателите на данни, генерирани в превозното средство, и частните доставчици на услуги да предоставят достъп до своите данни или да ги споделят с частни ползватели на данни. Обменът и повторното използване на техните данни може да е предмет на условия, определени от частния притежател на данни.
3. С цел пряко предоставяне на подходяща информация на крайните ползватели и оптимизиране на управлението на движението и пътната безопасност, пътните органи и пътните оператори могат да поискат от притежателите на данни, генерирани в превозното средство, и доставчиците на услуги да предоставят видовете данни за използването на мрежата в реално време, които събират и актуализират съгласно член 11. Когато в отговор на искане от пътен орган или пътен оператор притежателят на данните предоставя достъп до данните, се прилагат условия FRAND (справедливи, разумни и недискриминационни). Данните се предоставят във формат DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 и актуализираните впоследствие версии) или в който и да е цифров машинночетим формат, договорен от държавите членки, придружен от съответните метаданни, включително информация за тяхното качество.
4. Данните за използването на мрежата в реално време, които са архивирани от пътните органи или пътните оператори, могат да се използват за целите на управлението на безопасността на пътната инфраструктура и цялостната оценка на пътната безопасност. Освен ако не са забранени с лицензионни споразумения, тези данни се предоставят за обмен и повторно използване по недискриминационен начин чрез националната или общата точка за достъп, посочена в член 3.
5. В рамките на приложимите лицензионни споразумения прогнозните данни за използването на мрежата в реално време, които са изчислени от пътните органи или пътните оператори, се предоставят за обмен и повторно използване по недискриминационен начин чрез националната или общата точка за достъп, посочена в член 3.
6. Държавите членки си сътрудничат при определянето на общи стандарти за обмена и повторното използване на данните, посочени в параграфи 4 и 5.

Член 8

Актуализиране на данните за инфраструктурата

1. Актуализациите на данните за инфраструктурата трябва да се отнасят най-малко за следните параметри:
- а) вида на данните, определени в точка 1 от приложението, за които се отнася актуализацията;
 - б) местоположението на обстоятелството, за което се отнася актуализацията;
 - в) вида на актуализацията (изменение, вмъкване или заличаване);

- г) описанието на актуализацията, съдържащо актуализираните стойности и полета и актуализираната информация и, когато е приложимо, причините за замяната на неактуалните стойности и полета;
- д) дата, на която са актуализирани данните;
- е) датата и часа, когато е настъпила или е планирано да настъпи промяната в дадено обстоятелство;
- ж) качеството на актуализацията на данните, както е определено в изискванията за качество, за които държавите членки се договарят в сътрудничество със съответните заинтересовани страни.

Местоположението на обстоятелството, за което се отнася актуализацията, се определя с помощта на стандартизиран или друг широко използван и общоприет метод за динамично обозначаване на местоположението, който позволява еднозначно дешифриране и тълкуване на това местоположение.

- 2. Съответните притежатели на данни гарантират актуализирането на данните за инфраструктурата в срок, който е подходящ за надеждното и ефективно използване на данните в информационните услуги в реално време за движението по пътищата, и — ако тази информация е налична и може да се представи, предоставят предварително тези актуализации на ползвателите на данни.
- 3. Съответните притежатели на данни коригират своевременно всички неточности, открити от тях в техните данни или за които им е сигнализирано от ползвателите на данни или крайните ползватели.
- 4. Когато производителите на цифрови географски карти и доставчиците на услуги предоставят информация на крайните ползватели, те гарантират, че съответните актуализации на данните за инфраструктурата се обработват в срок, който е подходящ за надеждното и ефективно използване на данните в информационните услуги в реално време за движението по пътищата.

Член 9

Актуализиране на данните за разпоредбите и ограниченията:

- 1. Актуализациите на данните за разпоредбите и ограниченията трябва да се отнасят най-малко за следните параметри:
 - а) вида на данните, определени в точки 2 и 3 от приложението, за които се отнася актуализацията;
 - б) местоположението на обстоятелството, за което се отнася актуализацията;
 - в) вида на актуализацията (изменение, вмъкване или заличаване);
 - г) описание на актуализацията, включително периода на възникване на събитието и наложените условия, например за определени типове превозни средства, засегнати от актуализацията;
 - д) дата, на която са актуализирани данните;
 - е) датата и часа, когато е настъпила или е планирано да настъпи промяната в дадено обстоятелство;

- ж) качеството на актуализацията на данните, както е определено в изискванията за качество, за които държавите членки се договарят в сътрудничество със съответните заинтересовани страни.

Местоположението на обстоятелството, за което се отнася актуализацията, се определя с помощта на стандартизиран или друг широко използван и общоприет метод за динамично обозначаване на местоположението, който позволява еднозначно дешифриране и тълкуване на това местоположение.

2. Съответните притежатели на данни гарантират актуализирането на данните за разпоредбите и ограниченията в срок, който е подходящ за надеждното и ефективно използване на данните в информационните услуги в реално време за движението по пътищата, и — ако тази информация е налична и може да се представи, предоставят предварително тези актуализации на ползвателите на данни.
3. Съответните притежатели на данни коригират своевременно всички неточности, открити от тях в техните данни или за които им е сигнализирано от ползвателите на данни или крайните ползватели.
4. Когато производителите на цифрови географски карти и доставчиците на услуги предоставят информация на крайните ползватели, те гарантират, че съответните актуализации на данните за разпоредбите и ограниченията се обработват в срок, който е подходящ за надеждното и ефективно използване на данните в информационните услуги в реално време за движението по пътищата.
5. Информацията в реално време за движението по пътищата се изменя съответно или се заличава възможно най-скоро след настъпване на промяна в състоянието на данните, за които се отнася актуализацията.

Член 10

Актуализиране на данните за състоянието на мрежата

1. Актуализациите на данните за състоянието на мрежата трябва да се отнасят най-малко за следните параметри:
 - а) вида на данните, определени в точки 4 и 5 от приложението, за които се отнася актуализацията, и — когато е уместно, кратко описание на актуализацията;
 - б) местоположението на събитието или обстоятелството, за което се отнася актуализацията;
 - в) периода на възникване на събитието или обстоятелството, за което се отнася актуализацията;
 - г) качеството на актуализацията на данните, както е определено в изискванията за качество, за които държавите членки се договарят в сътрудничество със съответните заинтересовани страни.

Местоположението на събитието или обстоятелството, за което се отнася актуализацията, се определя с помощта на стандартизиран или друг широко използван и общоприет метод за динамично обозначаване на местоположението, който позволява еднозначно дешифриране и тълкуване на това местоположение.

2. Съответните притежатели на данни гарантират актуализирането на данните за състоянието на мрежата в срок, който е подходящ за надеждното и ефективно използване на данните в информационните услуги в реално време за движението по пътищата, и — ако тази информация е налична и може да се представи, предоставят предварително тези актуализации.
3. Съответните притежатели на данни коригират своевременно всички неточности, открити от тях в техните данни или за които им е сигнализирано от ползвателите на данни или крайните ползватели.
4. Информацията в реално време за движението по пътищата се изменя съответно или се заличава възможно най-скоро след настъпване на промяна в състоянието на данните, за които се отнася актуализацията.
5. Когато доставчиците на услуги предоставят информация на крайните ползватели, те гарантират, че съответните актуализации на данните за състоянието на мрежата се обработват в срок, който е подходящ за надеждното и ефективно използване на данните в информационните услуги в реално време за движението по пътищата.

Член 11

Актуализиране на данните за използването на мрежата в реално време

1. Актуализациите на данните за използването на мрежата в реално време трябва да включват най-малко следните параметри:
 - а) вида на данните, определени в точка 6 от приложението, за които се отнася актуализацията, и — когато е уместно, кратко описание на актуализацията;
 - б) местоположението на събитието или обстоятелството, за което се отнася актуализацията;
 - в) качеството на актуализацията на данните, както е определено в изискванията за качество, за които държавите членки се договарят в сътрудничество със съответните заинтересовани страни.Местоположението на събитието или обстоятелството, за което се отнася актуализацията, се определя с помощта на стандартизиран или друг широко използван и общоприет метод за динамично обозначаване на местоположението, който позволява еднозначно дешифриране и тълкуване на това местоположение.
2. Информацията в реално време за движението по пътищата или свързаните данни се изменят съответно или се заличават възможно най-скоро след настъпване на промяна в състоянието на данните, за които се отнася актуализацията.
3. Когато доставчиците на услуги предоставят информация на крайните ползватели, те гарантират, че съответните актуализации на данните за използването на мрежата в реално време се обработват в срок, който е подходящ за надеждното и ефективно използване на данните в информационните услуги в реално време за движението по пътищата.

Член 12

Оценка на съответствието

1. Държавите членки оценяват дали изискванията, посочени в членове 3—11, се спазват от притежателите и ползвателите на данни, за които се прилагат посочените членове в съответствие с параграфи 2 и 3.
2. За да се пристъпи към оценка, компетентните органи на държавите членки могат да поискат от притежателите и ползвателите на данни следните документи:
 - а) описание на данните, на цифровата географска карта или информационните услуги в реално време за движението по пътищата, които те предоставят, както и информацията относно тяхното качество и условията за повторно използване на тези данни;
 - б) основана на доказателства декларация за съответствие с изискванията в членове 3—11.
3. Държавите членки проверяват на случаен принцип точността на декларациите, посочени в параграф 2, буква б).

Член 13

Докладване

1. Най-късно до 1 януари 2023 г. държавите членки предоставят на Комисията списък и визуализация във вид на карта на пътищата, включени в първокласната пътна мрежа.
2. Държавите членки предоставят на Комисията следната информация като част от докладите относно напредъка, предвидени в член 17, параграф 3 от Директива 2010/40/ЕС:
 - а) постигнатия напредък по отношение на достъпността, обмена и повторното използване на видовете данни, посочени в приложението;
 - б) географския обхват на данните, достъпни чрез националната точка за достъп, промените в първокласната пътна мрежа и в съдържанието на данните за информационните услуги в реално време за движението по пътищата и тяхното качество, включително и критериите за определяне на това качество и средствата, използвани за следенето му;
 - в) резултатите от оценката на съответствието, посочена в член 12, заедно с изискванията в членове 3—11;
 - г) когато е приложимо — описание на промените в националната точка за достъп или общата точка за достъп.

Член 14

Преходни разпоредби

За преходния период, който приключва на 31 декември 2027 г., задълженията, свързани с видовете данни по точки 1, 3, 5 и 6 от приложението, не се прилагат по отношение на пътища, различни от следните:

- а) широкообхватната трансевропейска пътна мрежа;
- б) други автомагистрала, които не са включени в широкообхватната трансевропейска пътна мрежа;
- в) първокласните пътища.

Член 15

Отмяна

Делегиран регламент (ЕС) 2015/962 се отменя, считано от 1 януари 2025 г.

Член 16

Влизане в сила и прилагане

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от 1 януари 2025 г.

При все това член 13 се прилага от 1 януари 2023 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 2.2.2022 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN