

Брюксел, 23 май 2022 г.
(OR. fr, en)

9114/22

Междуетноститутуционално досие:
2021/0419(COD)

TRANS 285
TELECOM 220
IND 169
CODEC 694
DATAPROTECT 153
DIGIT 99
IA 73

ДОКЛАД

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Съвета
№ предх. док.:	8883/22
№ док. Ком.:	15114/21 + ADD1
Относно:	Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2010/40/ЕС относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт – Общ подход

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 15 декември 2021 г. Комисията представи на Европейския парламент и на Съвета предложение за изменение на Директива 2010/40/ЕС относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт („Директива за ИТС“), което е част от пакет от четири инициативи, насочени към модернизиране на транспортната система на Съюза и подпомагане на прехода към по-чиста, по-екологична и по-интелигентна мобилност.

2. Основните цели на предложението, което се основава на член 91 от ДФЕС, са: а) да се отчете технологичният напредък, като например свързаната и автоматизирана мобилност или приложенията за мобилността като услуга, и б) да се подобри наличността, повторното използване и оперативната съвместимост на данните.
3. Предложението е следствие от направената през 2019 г. оценка на действащата директива, при която бяха установени следните проблеми: i) липса на оперативна съвместимост и непрекъснатост на приложенията; ii) липсващо съгласуване и ефективно сътрудничество между заинтересованите страни; и iii) недостатъчна наличност на данните и нежелание за обмен на данни.
4. За да се преодолеят тези пропуски, Комисията предлага, наред с другото, да се разшири обхватът на директивата и цифровизацията на определена информация за пътищата, свързана с пътната безопасност, движението и мултимодалните пътувания, да стане задължителна за мрежата TEN-T¹, а впоследствие и за цялата пътна мрежа. В същото време внедряването на някои основни ИТС услуги също следва да стане задължително.
5. Предложението е част от пакет от законодателни инициативи, които следва да осигурят принос към целите за декарбонизация, цифровизация и по-голяма устойчивост на транспортната инфраструктура.
6. Що се отнася до цифровизацията, тя е част от Европейската стратегия за данните от февруари 2020 г.², в която се обявява създаването на девет общи европейски пространства на данни в стратегически икономически сектори и области от обществен интерес, включително общото европейско пространство на данни за мобилността. В заключенията си от 22 октомври 2021 г.³ Европейският съвет призова за бърз напредък в изпълнението на необходимите мерки за създаване на такива секторни пространства на данни.

¹ Трансевропейска транспортна мрежа, за която основните положения са определени в Регламент (ЕС) № 1315/2013. Преразглеждането на този регламент е основната инициатива на „Пакета за ефективна и екологосъобразна мобилност“.

² COM(2020) 66 final.

³ EUCO 17/21.

7. Преразглеждането на Директивата за ИТС, като елемент от това общо европейско пространство на данни, допринася за осигуряването на усъвършенствани системи за подпомагане на водача, например новите системи за превозните средства съгласно Регламент (ЕС) 2019/2144 относно общата безопасност⁴. Освен това предложението допълва предложението за нов регламент за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива от 14 юли 2021 г. (Регламент AFIR)⁵ по отношение на данните за точките за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво. Регламентът AFIR ще даде възможност за определяне на по-подробни спецификации от приетите съгласно директивата, които да се съсредоточат върху техническите договорености.

II. РАЗГЛЕЖДАНЕ ОТ ДРУГИТЕ ИНСТИТУЦИИ

8. Европейският парламент определи комисията по транспорт и туризъм (TRAN) за водеща комисия по предложението, а г-жа Rovana Plumb (RO, S&D) беше определена за докладчик. Очаква се Европейският парламент да приеме позицията си на пленарно заседание около октомври 2022 г.
9. Европейският икономически и социален комитет прие становището си по предложението на 23 март 2022 г., а Европейският комитет на регионите реши да не дава становище.

III. АКТУАЛНО СЪСТОЯНИЕ НА РАБОТАТА В РАМКИТЕ НА СЪВЕТА

10. Работна група „Транспорт — интермодални въпроси и мрежи“ започна работа по предложението на 10 януари 2022 г. и продължи на 17 и 24 януари, 2 и 16 февруари, 7, 14 и 28 март, 4, 11 и 28 април и 5 и 11 май 2022 г. Оценката на въздействието, извършена от Комисията, беше обсъдена в групата на 17 януари 2022 г. Няколко делегации изразиха съмнения във връзка с пропорционалността на подхода, предвиден от Комисията, и с някои от произтичащите от него очаквани разходи. Междувременно делегациите с резерви за парламентарно разглеждане (DK, PL, SK, SE) са ги оттеглили. Няколко делегации поддържат обща резерва за разглеждане.

⁴ OB L 325, 16.12.2019 г., стр. 1.

⁵ ST 10877/21 + ADD1.

11. Като цяло делегациите приветстваха предложението и изразиха желание внедряването на приложения и услуги съгласно Директивата за ИТС да бъде доразвито и укрепено чрез по-добро сътрудничество и координация. Основните спорни точки засягат: новото задължение някои данни да са налични в цифров машинночетим формат; процеса на вземане на решения за определяне на видовете данни, чието предоставяне е задължително, както и съответния географски обхват и график за това; описанието на елементите, които трябва да бъдат включени в спецификациите на равнището на Съюза; оправомощаването на Комисията да приема временни мерки в извънредни ситуации; правилата за защита на личните данни и неприкосновеността на личния живот; принципите за спецификациите и внедряването на ИТС; както и срока за транспониране на директивата.
12. Въз основа на обсъжданията, разясненията на Комисията и писмените бележки на делегациите председателството изготви проект за компромисен текст с оглед приемането на общ подход на заседанието на Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика (Транспорт) на 2 юни 2022 г. Основните промени в текста спрямо първоначалното предложение на Комисията са следните:

Наличност на данните и внедряване на задължителни ИТС услуги (член 1, параграф 2а, член 6а, член 7⁶; приложения III и IV)

13. В компромисния текст се приема принципното положение, че държавите членки трябва да гарантират наличността на определени видове данни в цифров машинночетим формат и че се осигурява внедряването на някои ИТС услуги (член 1, параграф 2а, член 6а, приложения III и IV).

⁶ Препратките към членове се номерират съгласно директивата, изменена с разпоредбите на предложението.

14. Въпреки това, като се има предвид потенциално значимото въздействие върху националните ресурси, делегациите категорично настояха за по-добър контрол и по-голямо участие на държавите членки в процеса на вземане на решения, както за определянето на първоначалния обхват на задълженията, така и за неговото развитие с течение на времето. В резултат на това в компромисния текст на председателството в директивата са посочени видовете данни и услугите, обхванати от задължението за наличност и внедряване. Списъците на съответните данни и услуги могат да бъдат изменяни посредством делегиран акт (член 1, параграф 2а, член 7, приложения III и IV). Същевременно в компромисния текст се предвижда, че определянето на географския обхват (мрежите, които трябва да бъдат обхванати) и графика за изпълнение (член 6а, съображение 12а) става посредством актове за изпълнение. Текстът също така укрепва рамката за делегиране на правомощия, предоставени на Комисията за приемането на такива делегирани актове и актове за изпълнение (член 6а, параграф 3 и член 7). По този начин се запазва амбицията наличността на определени видове данни да стане задължителна и възможността за актуализиране на този списък чрез делегиран акт, като същевременно се засилва участието на държавите членки по отношение на аспектите, свързани с изпълнението на тази амбиция, т.е. определянето на географския обхват и графика.
15. Освен това в компромисния текст се пояснява, че задължението определени данни да са налични в цифров машинночетим формат се отнася единствено за данни, за които съответната основополагаща информация вече съществува, независимо от формата, в която е представена.
16. Преобладаващото мнозинство от делегациите счита, че по отношение на тази структура за вземане на решения компромисният текст е достатъчно балансиран. Някои делегации обаче изразиха съмнения, като се питат кой е оптималният форум за вземане на решения относно обхвата и сроковете, като същевременно подчертаха, че е важно да не се намалява амбицията за напредък на ИТС услугите.

17. Що се отнася до обхванатите видове данни, компромисният текст разширява техния списък (приложение III), като добавя някои видове данни, посочени в наскоро приетия делегиран регламент относно спецификациите за информационни услуги в реално време за движението по пътищата⁷. Що се отнася до представянето на видовете данни и услуги в приложения III и IV, компромисният текст се основава на предложението на Комисията, но поради йерархията на нормативните актове и доколкото това не е абсолютно необходимо, не се позовава пряко на делегираните актове, които съдържат повече подробности.

Определения (член 4)

18. Компромисният текст внася незначителни корекции в някои определения („ИТС услуга“, „съвместни интелигентни транспортни системи“, „достъпност на данните“).

Работна програма (член 4а)

19. Като се има предвид значението, което се отдава в предложението на приемането и съдържанието на работната програма (член 17, параграф 5), както и хронологичната последователност на различните дейности, компромисният текст поставя този инструмент за многогодишно планиране в началото на правилата, уреждащи внедряването на ИТС приложения и услуги (нов член 4а), и подчертава силните връзки между този инструмент и разработването на спецификации на равнището на Съюза.

⁷ ОВ L 122, 25.4.2022 г., стр. 1.

Прилагане на спецификации и сътрудничество между държавите членки (член 5)

20. В компромисния текст до голяма степен са възпроизведени разпоредбите от предложението, целящи засилване на сътрудничеството между държавите членки при внедряването на ИТС приложения и услуги, включително по отношение на експлоатационните аспекти (член 5). В компромисния текст са изяснени някои от тези елементи.

Спецификации чрез делегиран акт (член 6)

21. Компромисният текст включва и направените в предложението изменения на съдържанието на спецификациите (член 6). В текста се посочва също, че е необходимо да се установят параметри за оценка на качеството на данните и че държавите членки могат да определят един или повече органи, които да правят оценка на спазването на изискванията (параграф 6 и съображение 18). Освен това се посочва, че всеки делегиран акт трябва да се отнася до отделна приоритетна област.

Временни мерки (член 7а)

22. Оправомощаването на Комисията да приема актове за изпълнение с незабавно приложение в случай на извънредна ситуация, посочено в предложението (член 7а и съображение 14), породява съмнения сред делегациите. Като запазва принципа, компромисният текст доразвива и обосновава по-добре тези разпоредби, като поставя акцент върху процедурата, условията, които трябва да бъдат изпълнени, и комуникацията между Комисията и държавите членки. Без да се поставя под въпрос компромисният текст като цяло, съмненията сред някои делегации относно необходимостта от такова оправомощаване не бяха напълно преодоляни.

Защита на личните данни (член 10)

23. В компромисния текст членът относно защитата на личните данни (член 10) се допълва от разпоредба относно целта на обработването на лични данни съгласно директивата (член 10, параграф 1). Освен това в този член сега се споменава и че трябва да се направи оценка на въздействието при изготвянето на делегиран акт, който би довел до обработването на такива данни (параграф 2), и се споменава техниката на псевдонимизация (параграф 3; вж. също съображение 15).

Докладване (член 17) и заключителни разпоредби

24. Членът относно докладите на държавите членки и Комисията (член 17) е запазен в компромисния текст. Същевременно датата на първия доклад на държавите членки (член 17, параграф 1) е преместена 18 месеца след влизането в сила (в съответствие с крайния срок за транспониране), правомощието на Комисията да определя показатели за изпълнението е изменено и подлежи на процедура по разглеждане (член 17, параграф 2), а целта за опростяване на докладването е подчертана (член 17, параграф 3 и съображение 22а). Една делегация би предпочела докладването от страна на държавите членки да съвпада като време с работната програма на всеки пет години.

Приложение I

25. В приложение I към предложението са описани елементите, които трябва да бъдат обхванати от спецификациите по отношение на приоритетните области за действие на равнището на Съюза. Измененията, внесени с компромисния текст в това приложение, се свеждат до няколко пояснения.

Приложение II

26. В приложение II, в което са изброени принципите, приложими към спецификациите и внедряването на ИТС, компромисният текст като цяло съвпада с измененията, предложени от Комисията (по отношение на букви е), з), й) и м). Внесени са някои разяснения относно буква з) „насърчават равните възможности за достъп“, буква й) „осигуряват качествено определяне на времето и местоположението“ и буква м) „осигуряват прозрачност и доверие“ и е изменена буква л) „спазват съгласуваността“, за да се припомни, наред със стандартите на Съюза, които трябва да се спазват, принципът на технологична неутралност, установен в Директива (ЕС) 2018/1972 за установяване на Европейски кодекс за електронни съобщения, също посочен в измененото съображение 8а. Въпросът дали да се добави споменаване на принципа на „технологична неутралност“ доведе до спорове в работната група. Компромисният текст се опитва да постигне баланс въз основа на предложението, но изрично подчертава значението на този принцип, както е формулиран в Европейския кодекс за електронни съобщения, при разработването на спецификации.
27. На заседанието на Комитета на постоянните представители от 18 май 2022 г. държавите членки потвърдиха подкрепата си за компромисния текст на председателството. По искане на голям брой делегации, които се обосноваха с административните трудности, свързани с транспонирането на разпоредбите на директивата на национално равнище, крайният срок за транспониране беше удължен на 24 месеца (член 2 от предложението за изменение на Директивата за ИТС). Комитетът взе предвид и предложение за изменение на описанието на принципа на „обратната съвместимост“ (буква е) от приложение II), за да се подчертае необходимостта от обосноваване на неговото прилагане при изготвянето на спецификациите за ИТС; две делегации не бяха съгласни с тази промяна. Компромисният текст, изложен в приложението към настоящия доклад, отчита тези корекции.

28. Няколко делегации изразиха загриженост относно избора, който трябва да се направи на по-късен етап по отношение на географския обхват и датите за осигуряване на наличност на определени данни и услуги. Тези съмнения се отнасят до необходимите инвестиции, пропорционалността по отношение на гъстотата на движението по някои пътни участъци, административната координация и надеждността на определени данни.
29. На този етап от процедурата представителят на Комисията поддържа процедурна резерва по всички изменения на предложението на Комисията. Представителят на Комисията подчерта по-специално първоначалната структура на предложението, която определя датите и географския обхват за осигуряването на наличност на определени видове данни и внедряването на определени услуги, с възможност за внасяне на изменения в тях чрез делегиран акт.

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

30. Във връзка с посоченото по-горе Съветът се приканва да постигне общ подход по предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2010/40/ЕС относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт, въз основа на компромисния текст, изложен в приложението към настоящия доклад.
-

Изменения на Директивата за ИТС

[...]

като имат предвид, че:

- (1) В съобщението на Комисията „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност“⁸ внедряването на интелигентните транспортни системи (ИТС) се определя като ключово действие за постигане на свързана и автоматизирана мултимодална мобилност, като по този начин се допринася за преобразуването на европейската транспортна система с оглед постигане на целта за ефективна, безопасна, устойчива, интелигентна и стабилна мобилност. Това допълва действията, обявени в рамките на водещата инициатива за екологизиране на товарния транспорт с цел насърчване на мултимодалната логистика. В стратегията също така беше обявено преразглеждане през 2022 г. на Делегиран регламент (ЕС) 2017/1926 относно информационните услуги за мултимодални пътувания, за да включва задължителните изисквания за достъп до динамични набори от данни, както и извършване на оценка на необходимостта от регулаторни действия по отношение на правата и задълженията на доставчиците на мултимодални цифрови услуги, заедно с инициатива за продажба на билети, включително продажба на билети за железопътен транспорт.
- (2) В Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност се потвърждава целта до 2050 г. броят на смъртните случаи при всички видове транспорт в Съюза да се доближи до нула. Няколко действия в обхвата на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁹ допринасят за безопасността на участниците в движението по пътищата, като например системата eCall, информационните услуги за движението, свързани с безопасността, и зоните за безопасно и сигурно паркиране¹⁰.

⁸ COM(2020) 789 final.

⁹ 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).

¹⁰ Сертифицирани в съответствие с Делегиран регламент (ЕС) .../... на Комисията от 7 април 2022 г. за допълнение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на установяването на стандарти, предоставящи подробности относно нивото на обслужване и сигурност на безопасните и сигурни зони за паркиране и относно процедурите за тяхното сертифициране (C(2022) 2055 (final)).

- (3) В Европейския зелен пакт¹¹ се подчертава нарастващата роля на автоматизираната и свързаната мултимодална мобилност, заедно с интелигентните системи за управление на движението, създадени благодарение на цифровизацията, и целта за подкрепа на нови устойчиви услуги в областта на транспорта и мобилността, които могат да намалят задръстванията и замърсяването, по-специално в градските райони.
- (4) Увеличаващата се необходимост от по-добро използване на данните, за да станат транспортните вериги по-устойчиви, ефикасни и стабилни, изисква по-добра координация на рамката за ИТС с други инициативи, насочени към хармонизиране и улесняване на споделянето на данни в секторите на мобилността, транспорта и логистиката с мултимодална перспектива¹².
- (5) С оглед на необходимостта от цифровизиране на автомобилния транспорт, повишаване на пътната безопасност и намаляване на задръстванията внедряването и използването на интелигентни транспортни системи и услуги по пътищата следва допълнително да се развива в трансевропейската транспортна мрежа.
- (6) В много държави членки националните приложения на тези системи и услуги вече се въвеждат в сектора на автомобилния транспорт. Въпреки подобренията след приемането ѝ през 2010 г. обаче при оценката на Директива 2010/40/ЕС¹³ бяха установени трайни недостатъци, които водят до внедряване, което продължава да бъде разпокъсано и неkoordinирано, и липса на географска непрекъснатост на ИТС услугите в целия Съюз и по външните му граници.

¹¹ Съобщение на Комисията — Европейският зелен пакт, COM(2019) 640 final.

¹² Например общото европейско пространство на данни за мобилността и неговите компоненти, Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. относно електронната информация за товарни превози (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 33) и работата, извършвана от Форума за цифров транспорт и логистика (DTLF).

¹³ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive_en.

- (7) В контекста на изпълнението на делегираните регламенти на Комисията¹⁴ за допълване на Директива 2010/40/ЕС държавите членки създадоха национални точки за достъп¹⁵ (НТД). НТД организират достъпа и повторното използване на данни, свързани с транспорта, за да подпомогнат предоставянето на общоевропейски оперативно съвместими ИТС услуги за пътуване и движение на крайните потребители. Тези НТД са важен компонент от общото европейско пространство на данни за мобилността в рамките на Европейската стратегия за данните¹⁶ и на тях следва да се разчита по-специално по отношение на достъпността на данните.
- (8) За да се осигури координирано и ефективно внедряване на ИТС в рамките на Съюза като цяло, следва да се въведат спецификации, както и, когато е целесъобразно, стандарти, в които в допълнение към вече приетите спецификации се определят допълнителни подробни разпоредби и процедури. Преди да приеме допълнителни или преразгледани спецификации, Комисията следва да направи оценка на съответствието им с някои определени принципи, посочени в приложение II. Приоритет следва да се отдаде на първо място на четирите основни области на разработване и внедряване на ИТС. При по-нататъшното въвеждане на ИТС съществуващата инфраструктура за ИТС, внедрена от дадена държава членка, следва да бъде взета предвид по отношение на технологичния напредък и положените финансови усилия.

¹⁴ Делегиран регламент (ЕС) № 885/2013 на Комисията от 15 май 2013 г. за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (Директивата за ИТС) по отношение на предоставянето на информационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства (ОВ L 247, 18.9.2013 г., стр. 1);

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

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

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

¹⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/national-access-points_en.

¹⁶ COM(2020) 66 final.

- (8a) Следва да се гарантира, по-специално за СИТС, че в изискванията за системите ИТС, в съответствие с принципа на технологична неутралност, установен в Директива (ЕС) 2018/1972¹⁷, нито се налага използването на определен вид технология, нито се дискриминира в полза на използването на определен вид технология. Ако могат да се използват допълващи се, надеждни и изпитани в реални условия технологии за СИТС, следва да бъдат активирани съвместно съществуващи приложения.
- (9) При спецификациите следва да се вземат предвид и да се надграждат придобитият вече опит и получените резултати в областта на ИТС, съвместните интелигентни транспортни системи (СИТС) и съвместната, свързана и автоматизирана мобилност (ССАМ), по-специално в контекста на платформите СИТС платформите¹⁸ и ССАМ платформите¹⁹, Европейския форум за мултимодална мобилност на пътниците²⁰ и Европейската платформа за въвеждане на системата eCall²¹.
- (10) Чрез спецификациите следва да се насърчават иновациите. По-голямата наличност на данни следва да доведе например до разработването на нови ИТС услуги и обратно, при иновациите следва да се набелязват нуждите от бъдещи спецификации. Новите технологии, по-специално за СИТС, трябва да бъдат изпитани в реални условия на движение по пътищата като надеждна услуга преди да бъдат внедрени. Европейското партньорство за съвместна, свързана и автоматизирана мобилност в рамките на „Хоризонт Европа“ следва да подкрепя разработването и изпитването на следващата вълна от СИТС услуги, като спомага за интегрирането на високоавтоматизирани превозни средства в новите услуги за мултимодална мобилност.

¹⁷ Директива (ЕС) 2018/1972 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за установяване на Европейски кодекс за електронни съобщения (ОВ L 321, 17.12.2018 г., стр. 36).

¹⁸ Код E03188 в Регистъра на експертните групи към Комисията и на други подобни структури

¹⁹ Код E03657 в Регистъра на експертните групи към Комисията и на други подобни структури

²⁰ Код XXXXX в Регистъра на експертните групи към Комисията и на други подобни структури

²¹ Код E02481 в Регистъра на експертните групи към Комисията и на други подобни структури

- (11) СИТС използват технологии, които позволяват на пътните превозни средства да комуникират помежду си и с крайпътната инфраструктура, включително пътната сигнализация. СИТС услугите са категория ИТС услуги, основаващи се на отворена архитектура, която дава възможност за установяване на връзка тип „от много точки до много точки“ или „от точка до точка“ между станциите на СИТС. Това означава, че всички станции на СИТС следва да обменят съобщения по сигурен начин помежду си и не следва да се ограничават до обмен на съобщения с предварително определени станции. Повечето услуги изискват да се гарантира автентичността и цялостността на съобщенията в СИТС, съдържащи информация, като например местоположение, скорост и направление. Ето защо трябва да се създаде един общ европейски модел на доверие относно СИТС, за да се установи отношение на доверие между всички станции на СИТС, независимо от използваните комуникационни технологии. Този модел на доверие следва да се прилага чрез приемането на политика за използване на инфраструктура на публичния ключ (ИПК). Най-високото равнище на тази ИПК следва да бъде доверителният списък на европейските удостоверения, състоящ се от данни за всички доверени базови удостоверяващи органи в Европа. За да се гарантира гладкото функциониране на този модел на доверие на СИТС, някои задачи следва да се изпълняват на централно равнище. Комисията следва да гарантира, че тези основни задачи се изпълняват, по-специално, що се отнася до ролите на: i) органа за политиката за предоставяне на удостоверения в СИТС при управлението на политиката за предоставяне на удостоверения и разрешението за ползване на инфраструктурата на публичните ключове, ii) администратора на доверителния списък при изготвянето и актуализирането на доверителния списък на европейските удостоверения и, за редовна дейност, при докладването на органа за политиката за предоставяне на удостоверения в СИТС по отношение на цялостното сигурно функциониране на модела на доверие на СИТС и iii) звеното за контакт за СИТС при работата по цялата комуникация с администраторите от базовите удостоверяващи органи и публикуването на удостоверението за публичен ключ на администратора на доверителния списък и доверителния списък на европейските удостоверения. Понастоящем Комисията изпълнява и ролята на европейски базов удостоверяващ орган, която може да се продължи, ако е целесъобразно, например в подкрепа на планове за миграция в случай че е компрометиран друг базов удостоверяващ орган.

- (12) Повечето действия по Директива 2010/40/ЕС, с изключение на eCall, са насочени към приемането на спецификации с цел гарантиране на оперативната съвместимост и достъпността на данните, които вече са налични в машинночетим цифров формат, и към внедряването на ИТС услуги, но не включват задължения съответните заинтересовани страни да предоставят тези данни в такъв формат или да внедряват конкретни услуги. Използването на редица ИТС услуги е вече широко разпространено: например информационни услуги за движението, свързани с безопасността, които дават възможност за откриване на инциденти, или данни в други приоритетни области, определени в настоящата директива, например правила за движението по пътищата, които поддържат важни услуги, като например ограничения на скоростта, с цел подпомагане на превозни средства, оборудвани с интелигентно регулиране на скоростта съгласно Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета²². Задължителното предоставяне на определени основни ИТС услуги и на определени данни в машинночетим формат се счита за необходимо, за да се гарантират както непрекъснатата наличност на такива данни, така и непрекъснатото предоставяне на такива услуги в целия Съюз. Това означава, че основополагащата информация, която трябва да бъде отразена в машинночетимите данни, вече съществува, независимо от формата или носителя, в който е представена. Видовете данни и услугите, чието предоставяне следва да стане задължително съгласно настоящата директива, следва да се определят въз основа на спецификациите, приети от Комисията посредством делегирани актове за допълване на Директива 2010/40/ЕС, и по специално делегирани регламенти (ЕС) 2022/670²³, (ЕС) 885/2013, (ЕС) 886/2013 и (ЕС) 2017/1926 на Комисията, и да отразяват видовете данни и услуги, определени в тях.
- (12a) В интерес на непрекъснатостта видовете данни и услугите, чието предоставяне следва да стане задължително съгласно настоящата директива, ще трябва да са налични в

²² Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2019 г. относно изискванията за одобряване на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства и защитата на пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 78/2009, (ЕО) № 79/2009 и (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 631/2009, (ЕС) № 406/2010, (ЕС) № 672/2010, (ЕС) № 1003/2010, (ЕС) № 1005/2010, (ЕС) № 1008/2010, (ЕС) № 1009/2010, (ЕС) № 19/2011, (ЕС) № 109/2011, (ЕС) № 458/2011, (ЕС) № 65/2012, (ЕС) № 130/2012, (ЕС) № 347/2012, (ЕС) № 351/2012, (ЕС) № 1230/2012 и (ЕС) 2015/166 на Комисията (ОВ L 325, 16.12.2019 г., стр. 1).

²³ Делегиран регламент (ЕС) 2022/670 на Комисията от 2 февруари 2022 г. 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 (ОВ L 122, 25.4.2022 г., стр. 1).

рамките на конкретен географски обхват. За определянето на този обхват следва да се използва постепенен и пропорционален подход, основан на опита и резултатите, които вече са получени и са в процес на получаване по време на разширяването.

- (13) Проучването от 2020 г. „Картографиране на достъпния транспорт за лица с намалена подвижност“²⁴ показва, че липсата на достатъчно данни относно характеристиките по отношение на достъпността възпрепятства понастоящем надеждното планиране на пътуването, когато аспектите, свързани с достъпността, се използват като променливи величини при търсенето. За да се подобри допълнително достъпността на транспортната система и да се улесни пътуването на хората с увреждания и хората с намалена подвижност, за услугите за мултимодална цифрова мобилност е необходимо да са налични данни за възлите за достъп и за характеристиките им по отношение на достъпността.
- (14) Увеличеното интегриране на ИТС и усъвършенствани системи за подпомагане на водача или системи за превозните средства и инфраструктурни системи като цяло предполага, че тези системи ще разчитат все повече на информацията, която си предоставят взаимно. Такъв е по-специално случаят със СИТС. Тази надеждност ще се увеличи с по-високите нива на автоматизация. При тези по-високи нива на автоматизация се очаква да се използва комуникацията между превозните средства и инфраструктурата, за да се направляват маневрите и да се облекчат потоците на движение, което допринася и за по-устойчив транспорт. Ето защо компрометирането на целостта на ИТС услугите би могло да окаже сериозно въздействие върху пътната безопасност, например когато умишлено невярна информация за опасност подтикне превозните средства към маневри, които излагат на риск участниците в пътното движение, и може да има верижен ефект върху транспортната система на Съюза. За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на настоящата директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия да предприема ответни мерки с цел справяне с причините за такива ситуации и последиците от тях, когато целостта на ИТС услугите е компрометирана и има спешна нужда от намеса на равнището на ЕС, за да се гарантира безопасното и точно функциониране на транспортната система на ЕС или пътната безопасност. Тези мерки следва да се предприемат възможно най-бързо и да се прилагат незабавно. Независимо от това при подготовката на такива ответни мерки Комисията следва да положи всички възможни усилия да се консултира с експерти от държавите членки. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета²⁵. Предвид необходимостта да се осигури непрекъснатост на транспорта е целесъобразно да се приложи удължаване на срока на действие на такава

²⁴ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/dfa0c844-3b5f-11eb-b27b-01aa75ed71a1>.

²⁵ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

мярка за повече от шест месеца, като се използва възможността, предвидена в член 8, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Тези ответни мерки следва да приключат веднага след като бъде приложено алтернативно решение или бъде намерено решение на извънредната ситуация.

- (15) Всяко обработване на лични данни съгласно настоящата директива, като например обработването на данни за местонахождение, когато такова обработване позволява да се установи, пряко или непряко, самоличността на дадено лице, следва да се извършва в съответствие с правото на Съюза относно защитата на личните данни и неприкосновеността на личния живот, както е предвидено по-специално в Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета²⁶ и в Директива 2002/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета²⁷. В съответствие с член 6 от Регламент (ЕС) 2016/679 в настоящата директива следва да се посочи целта, за която съгласно нея могат да се обработват лични данни.

Когато в тях става въпрос за обработване на лични данни, спецификациите, които трябва да бъдат разработени съгласно настоящата директива, следва да предвиждат адекватни и подходящи гаранции за защита на личните данни в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) 2016/679 и Директива 2002/58/ЕО, включително по отношение на максималната продължителност на съхранението на данните, анонимизирането или псевдонимизацията на данните. По-специално, без да се засягат специфичните изисквания, предвидени в правото на Съюза по отношение на използването на анонимни или псевдонимизирани данни, когато е възможно да се постигнат в еднаква степен преследваните цели, анонимизирането или псевдонимизацията като техника за подобряване на неприкосновеността на личния живот на физическите лица следва да се насърчава в съответствие с принципа на защита на данните на етапа на проектирането. Освен това в тези спецификации или в националното законодателство, по целесъобразност, следва да бъдат определени гаранции, по-специално срещу злоупотреба, включително незаконен достъп, промяна или загуба, в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) 2016/679 и Директива 2002/58/ЕО.

- (17) Директива 2001/95/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно общата безопасност на продуктите²⁸ се прилага за продукти, за които в секторното

²⁶ Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1).

²⁷ Директива 2002/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 юли 2002 г. относно обработката на лични данни и защита на правото на неприкосновеност на личния живот в сектора на електронните комуникации (Директива за правото на неприкосновеност на личния живот и електронни комуникации) (ОВ L 201, 31.7.2002 г., стр. 37).

²⁸ Директива 2001/95/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 3 декември 2001 г. относно общата безопасност на продуктите (ОВ L 11, 15.1.2002 г., стр. 4).

законодателство не се предвиждат по-конкретни разпоредби със същата цел за осигуряване на безопасността, както и когато изискванията за безопасност, наложени от секторното законодателство, не обхващат аспектите и рисковете или категорията рискове, обхванати от посочената директива (т.нар. „защитна мрежа“).

- (18) Когато е необходимо да се извърши оценка на съответствието, спецификациите следва да включват подробни разпоредби, в които се определя процедурата, регулираща оценяването на съответствието или пригодността за употреба на съставните части. По отношение на някои ИТС услуги и по-специално по отношение на СИТС услугите непрекъснатото спазване на определените изисквания и оперативната съвместимост са от съществено значение за гарантиране на безопасността и правилното функциониране на системата. Поради това, когато е необходимо, в спецификациите, с които се определят изисквания за продуктите, следва също така да се определят процедури, свързани с надзора на пазара, включително предпазна клауза. Тези разпоредби следва да се основават на Решение № 768/2008/ЕО на Европейския парламент и на Съвета²⁹, по-специално по отношение на модулите за различните фази на процедурите за оценяване на съответствието и за надзор на пазара. С Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета³⁰ се установява рамка за одобряването на типа и за надзор на пазара на моторни превозни средства и техните части или свързано с тях оборудване, а с регламенти (ЕС) № 167/2013³¹ и (ЕС) № 168/2013³² на Европейския парламент и на Съвета се определят правила относно одобряването на типа на дву-, три- и четириколесни превозни средства, както и на земеделски или горски превозни средства и техните части или свързано с тях оборудване. Ето защо предвиждането на оценяване на съответствието на оборудването и приложенията, попадащи в обхвата на тези законодателни актове, би представлявало дублиране на работата. Тези законодателни актове относно одобряването на превозните средства обаче се прилагат за свързаното с ИТС оборудване, монтирано в превозни средства, но не и за оборудването и софтуера за ИТС за външната пътна инфраструктура, които следва да попадат в приложното поле на настоящата директива. В последния случай в спецификациите могат да бъдат

²⁹ Решение № 768/2008/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 г. относно обща рамка за предлагането на пазара на продукти и за отмяна на Решение 93/465/ЕИО (ОВ L 218, 13.8.2008 г., стр. 82).

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

³¹ Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 5 февруари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на земеделски и горски превозни средства (ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 1).

³² Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 15 януари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства (ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 52).

предвидени процедури за оценяване на съответствието и надзор на пазара. Тези процедури следва да бъдат ограничени до необходимото във всеки отделен случай и да имат за цел, когато е целесъобразно, установяването на систематичен подход към правилата за определяне на органи за оценяване на съответствието и приложимите процедури, по-специално по отношение на трансграничните приложения и услуги.

- (19) Когато внедряването и използването на оборудване и софтуер за ИТС включват системи за изкуствен интелект, следва да бъдат взети предвид съответните разпоредби от предстоящия законодателен акт за изкуствения интелект³³.
- (20) За ИТС приложения и услуги, за които се изискват услуги за точно и гарантирано определяне на времето и местоположението, следва да се използват инфраструктури на основата на спътници или всякаква друга технология с равностойна степен на точност. Полезните взаимодействия между транспортния и космическия сектор на Съюза следва да се използват, за да се насърчи по-широкото използване на нови технологии, които отговарят на необходимостта от услуги за точно и гарантирано определяне на времето и местоположението. Чрез космическата програма на Съюза, създадена с Регламент (ЕС) 2021/696 на Европейския парламент и на Съвета³⁴, се предоставят висококачествени, актуални и сигурни свързани с космическото пространство данни, информация и услуги чрез системите на „Галилео“, Европейската геостационарна служба за навигационно покритие (EGNOS) и „Коперник“.
- (21) Предоставянето на сигурни и надеждни услуги за определяне на времето и местоположението е съществен елемент от ефективното функциониране на ИТС приложенията и услугите. Ето защо е целесъобразно да се гарантира тяхната съвместимост с механизма за удостоверяване, осигуряван от програмата „Галилео“, за да се намалят злонамерените действия на нарушител, прикриващ се като редовен потребител („спуфинг“) срещу сигнала от глобалните навигационни спътникови системи (ГНСС).

³³ Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за определяне на хармонизирани правила относно изкуствения интелект (законодателен акт за изкуствения интелект) и за изменение на някои законодателни актове на Съюза (COM(2021) 206 final).

³⁴ Регламент (ЕС) 2021/696 на Европейския парламент и на Съвета от 28 април 2021 г. за създаване на космическа програма на Съюза и Агенция на Европейския съюз за космическата програма (ОВ L 170, 12.5.2021 г., стр. 69).

- (22) При изготвянето на работните програми, приети от Комисията съгласно Директива 2010/40/ЕС, следва да се проведат консултации с държавите членки и други заинтересовани страни, включително други експертни групи и комитети на Комисията, занимаващи се с цифровите аспекти на транспорта.
- (22a) Правилата за докладване следва да бъдат опростени и да дават по-добра възможност за сравнителен анализ. Поради това различните съществуващи задължения за докладване следва да се заменят с един доклад на държава членка на всеки три години, обхващащ прилагането на директивата и на всички делегирани актове и актове за изпълнение, както и да бъде установен общ образец, включващ някои ключови показатели за ефективност. Въз основа на опита от използването на доброволни ключови показатели за ефективност в докладите Комисията следва да може да избере някои от тези показатели, които да бъдат включени в хармонизирания образец.
- (23) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на настоящата директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия по отношение на приемането и актуализирането на работните програми, определянето на географските обхвати и съответните срокове за внедряването от държавите членки на задължителни видове данни и ИТС услуги, както и приемането на образца за докладите, които трябва да се предоставят от държавите членки. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета³⁵.
- (24) За да се постигнат целите на настоящата директива, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз за изменение на списъка на видовете данни, по отношение на които държавите членки трябва да гарантират наличността на данните, и за изменение на списъка на услугите на ИТС, чието внедряване държавите членки трябва да осигурят, за период от пет години, считано от влизането в сила на настоящата директива. Този период следва да се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване. Особено важно е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище и със заинтересованите страни, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложиени в Междунституционалното споразумение от

³⁵ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

13 април 2016 г. за по-добро законотворчество³⁶. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават редовно достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на тези актове.

- (25) За да се гарантира координиран подход, Комисията следва да осигури съгласуваност между дейностите на комитета, създаден с настоящата директива, и на комитетите, създадени с регламенти (ЕС) № 165/2014³⁷, (ЕС) 2019/1239³⁸, (ЕС) 2020/1056³⁹ и (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета, и с директиви 2007/2/ЕО⁴⁰ и (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета⁴¹.
- (26) Тъй като целта на настоящата директива, а именно да се осигури координирано и съгласувано внедряване на оперативно съвместими интелигентни транспортни системи в целия Съюз, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки и/или от частния сектор, а поради своя мащаб и последици може да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.
- (27) Съгласно Съвместната политическа декларация от 28 септември 2011 г. на държавите членки и на Комисията относно обяснителните документи⁴² държавите членки са поели ангажимент в обосновани случаи да прилагат към съобщението за своите мерки за транспониране един или повече документи, обясняващи връзката между

³⁶ Междуинституционално споразумение между Европейския парламент, Съвета на Европейския съюз и Европейската комисия за по-добро законотворчество (ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1).

³⁷ Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1).

³⁸ Регламент (ЕС) 2019/1239 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за създаване на единна европейска среда за морско информационно обслужване и за отмяна на Директива 2010/65/ЕС (ОВ L 198, 25.7.2019 г., стр. 64).

³⁹ Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. относно електронната информация за товарни превози (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 33).

⁴⁰ 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).

⁴¹ 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).

⁴² ОВ C 369, 17.12.2011 г., стр. 14.

елементите на дадена директива и съответстващите им части от националните инструменти за транспониране. По отношение на настоящата директива законодателят смята, че предоставянето на тези документи е обосновано.

- (28) В съответствие с член 42, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1725 на Европейския парламент и на Съвета⁴³ беше проведена консултация с Европейския надзорен орган по защита на данните, който представи становище на 2 март 2022 г.,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Изменения на Директива 2010/40/ЕС

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

- 1) В член 1 се добавя следният параграф 2а:
„2а. Настоящата директива предвижда наличността на данни и внедряването на ИТС услуги в приоритетните области, посочени в член 2, както е определено в приложения III и IV.“;
- 2) В член 2 параграф 1 се заменя със следното:
„1. За целите на настоящата директива приоритетните области за разработването и използването на спецификации и стандарти са следните:
 - а) I. Информационни ИТС услуги и ИТС услуги, свързани с мобилността;
 - б) II. ИТС услуги, свързани с пътувания, транспорт и управление на движението;
 - в) III. ИТС услуги за пътна безопасност и сигурност;
 - г) IV. ИТС услуги за съвместна, свързана и автоматизирана мобилност.“;

⁴³ Регламент (ЕС) 2018/1725 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2018 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни от институциите, органите, службите и агенциите на Съюза и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Регламент (ЕО) № 45/2001 и Решение № 1247/2002/ЕО (ОВ L 295, 21.11.2018 г., стр. 39).

3) Член 4 се изменя, както следва:

-а) точка 4 се заменя със следното:

„4. „ИТС услуга“ означава предоставяне на ИТС приложение чрез добре дефинирана организационна и оперативна рамка с цел да се допринесе за безопасността на ползвателите, ефикасността, устойчивата мобилност и удобството и/или да се улеснят или подпомогнат транспортните операции и дейностите при пътуване;“

а) точка 18 се заменя със следното:

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

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

б) добавят се следните точки 19—24:

„19. „съвместни интелигентни транспортни системи“ или „СИТС“ означава интелигентни транспортни системи, които позволяват на ползвателите на ИТС, без да се познават, да си взаимодействат и да извършват координация помежду си посредством обмен на защитени и надеждни съобщения;

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

21. „наличност на данните“ означава съществуването на данни в цифров машинночетим формат;

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

23. „достъпност на данните“ означава възможност за искане и получаване на данни в цифров машинночетим формат;

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

3а) Вмъква се следният член:

„Член 4а

Работна програма⁴⁴

1. До [датата на влизане в сила + 12 месеца] Комисията приема работна програма след консултация със съответните заинтересовани страни и посредством акт за изпълнение. Този акт за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 15, параграф 4. Работната програма съдържа най-малко следните елементи:

а) целите и сроковете за нейното ежегодно изпълнение, като се посочват работните елементи, за които следва да се разработят спецификации в съответствие с член 6;

б) видовете данни и ИТС услугите, за които Комисията може да приема делегирани актове съгласно член 7, параграфи 1 и 2.

⁴⁴ Текстът е частично преместен от член 17, параграф 5 от предложението.

2. Преди всяко последващо петгодишно удължаване в съответствие с член 12, параграф 2 на срока на правомощието за приемане на делегирани актове, Комисията издава посредством актове за изпълнение нова работна програма, съдържаща най-малко елементите, посочени в параграф 1, букви а) и б). Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 15, параграф 4.

4) Член 5 се заменя със следното:

„Член 5

Прилагане на спецификации за внедряването на ИТС

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

2. Когато е целесъобразно, държавите членки си сътрудничат по отношение на приоритетните области, доколкото не са приети спецификации по отношение на тези приоритетни области.

3. Държавите членки си сътрудничат също, например чрез подкрепени от ЕС проекти за координация и когато е необходимо със съответните заинтересовани страни, по експлоатационните аспекти на прилагането на спецификациите, приети от Комисията, като например стандарти и профили, хармонизирани на равнище ЕС, общи определения, общи метаданни, общи изисквания за качество и аспекти, свързани с оперативната съвместимост на архитектурата на НТД, общи условия за обмен на данни, както и общи дейности за обучение и популяризиране. По отношение на изискванията за доставчиците на данни, потребителите на данни и доставчиците на ИТС услуги, посочени в спецификациите, държавите членки си сътрудничат, когато е целесъобразно, и по отношение на практиките за оценка на спазването на тези изисквания и за разработването на механизми за осигуряване на спазването на изискванията.“;

5) Член 6 се изменя, както следва:

а) параграф 5 се заменя със следното:

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

б) параграф 6 се заменя със следното:

“6. Когато е целесъобразно, спецификациите се основават на стандарти от посочените в член 8.

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

Държавите членки могат да определят един или няколко органа, компетентни да извършват оценка на съответствието с изискванията, определени в спецификациите, при спазване на специфичните правила за оценка, които евентуално са определени в тях.

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

в) добавя се следният параграф 8:

“8. Комисията приема посочените в настоящия член спецификации чрез делегирани актове в съответствие с член 12. Отделен делегиран акт не обхваща повече от една приоритетна област и за всяко от приоритетните действия се приема отделен делегиран акт.”⁴⁵

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

6) Вмъква се следният член 6а:

„Член 6а

Наличност на данни и внедряване на ИТС услуги

1. В случай че основополагащата информация вече съществува, държавите членки гарантират по отношение на всеки вид данни, изброен в приложение III, наличността на данни за географския обхват, свързан с въпросния вид данни, възможно най-рано и не по-късно от съответната дата, определена в актовете за изпълнение, посочени в параграф 3.

До същата дата държавите членки осигуряват достъпността на тези данни в НТД.

2. Държавите членки гарантират внедряването на ИТС услугите, посочени в приложение IV, за географския обхват и до съответната дата, определена в актовете за изпълнение, посочени в параграф 3.

⁴⁵ Забележка: Настоящият параграф 8 отчасти съдържа същността на член 7, параграфи 1 и 2 от настоящата директива.

3. Чрез актове за изпълнение, приети съгласно член 15, параграф 4, Комисията установява:

а) географския обхват относно видовете данни, изброени в приложение III, и крайните срокове за изпълнение;

б) географския обхват относно ИТС услугите, изброени в приложение IV, и крайните срокове за изпълнение.

При приемането на такива актове за изпълнение Комисията взема предвид риска от намеса в личните данни, както и разходите и човешките ресурси, необходими за предоставянето на съответните данни и за внедряването на съответните услуги с достатъчно качество, за да се гарантира, че тези разходи и ресурси, по-специално тези, заделени от публичните органи, са сведени до минимум. Комисията също така разглежда разходите и административната тежест за частните оператори, от които може да се изисква да предоставят данните и услугите. Когато добавянето на видове данни или услуги в приложения III и IV е било предмет на анализ на разходите и ползите и оценка на въздействието в съответствие с член 7, параграфи 1 или 2, Комисията може да използва и резултатите от анализа и оценката на въздействието при своята преценка.“;

7) Член 7 се заменя със следното:

„Член 7

Изменение на приложения III и IV

„1.⁴⁶ На Комисията се предоставя правомощието да приема, след анализ на разходите и ползите и оценка на въздействието, включително подходящи консултации, делегирани актове в съответствие с член 12 с оглед на пазарното и технологичното развитие в целия Съюз, за да изменя списъка на видовете данни в приложение III, като:

- а) добавя или изменя видове данни, които са неразривно свързани с приоритетните области, посочени в приложение I, и които са изброени в спецификациите, установени съгласно член 6, параграф 8, когато наличността на такива видове данни води, съгласно анализа на разходите и ползите и оценката на въздействието, до важни и ясно обосновани ползи и подобрения по отношение на устойчивостта на транспорта, безопасността и сигурността на транспорта или ефективността и управлението на транспорта; или
- б) заличава видове данни, включени в приложение III, когато това е ясно обосновано.

Всеки делегиран акт е в съответствие с видовете данни, установени в последната работна програма, приета в съответствие с член 4а, и не обхваща повече от една приоритетна област.

⁴⁶ Забележка: настоящият параграф 1 е инкорпориран в член 6, нов параграф 8.

2. На Комисията се предоставя правомощието да приема, след анализ на разходите и ползите и оценка на въздействието, включително подходящи консултации, делегирани актове в съответствие с член 12 с оглед на пазарното и технологичното развитие в целия Съюз, за да изменя списъка на ИТС услугите в приложение IV, като:

- а) добавя или изменя услуги, попадащи в обхвата на приложение I, по отношение на които са установени спецификации съгласно член 6, параграф 8, когато предоставянето на такива услуги води, съгласно анализа на разходите и ползите и оценката на въздействието, до важни и ясно обосновани ползи и подобрения по отношение на устойчивостта на транспорта, безопасността и сигурността на транспорта или ефективността и управлението на транспорта; или
- б) заличава услуги, включени в приложение IV, когато това е ясно обосновано.

Всеки делегиран акт е в съответствие със списъка на ИТС услугите, установен в последната работна програма, приета в съответствие с член 4а, и не обхваща повече от една приоритетна област.

3. При приемането на делегирани актове съгласно настоящия член Комисията взема предвид надлежно риска от намеса в личните данни, както и разходите и човешките ресурси, необходими за предоставянето на съответните данни или за внедряването на съответните услуги с достатъчно качество, за да се гарантира, че тези разходи и ресурси, по-специално тези, заделени от публичните органи, са сведени до минимум. Комисията също така разглежда разходите и административната тежест за частните оператори, от които може да се изиска да предоставят данните и услугите.“;

8) Въмъква се следният член 7а:

„Член 7а

Временни мерки

1. Без да се засягат механизмите за подготвеност и реагиране при инциденти, като например установените съгласно Директива (ЕС) 2016/1148 на Европейския парламент и на Съвета*, Комисията може, по искане на държава членка или по своя собствена инициатива, в извънредна ситуация, да приеме актове за изпълнение с незабавно приложение за определяне на ответни мерки за справяне с причините и последиците от тази ситуация, като например спиране на изпълнението на задължения, попадащи в обхвата на приоритетните области, определени съгласно член 2. Комисията информира държавите членки във възможно най-кратък срок, когато прецени, че е възникнала извънредна ситуация.

2. Комисията може да приема актове за изпълнение в съответствие с параграф 1 само в случай на непредвидена извънредна ситуация, произтичаща от застрашаване на наличността или целостта на ИТС услугите, които са предмет на спецификации, приети в съответствие с член 6, когато има вероятност такава ситуация да застраши безопасното и правилно функциониране на транспортната система на Съюза или да окаже неблагоприятно въздействие върху пътната безопасност и само когато не може да се очаква, че прилагането на механизъм за реагиране при инциденти или изменението на спецификациите в съответствие с член 6 ще осигури навременна и ефективна реакция. Тези мерки, приети от Комисията, са строго ограничени до отстраняването на причините за такива извънредни ситуации и последиците от тях.

3. Приемането на временни мерки в съответствие с настоящия член не засяга компетентността на държавите членки да предприемат действия при извънредни ситуации, свързани с въпроси на националната сигурност или отбрана, които засягат ИТС приложенията и услугите, внедрени на тяхна територия.

4. Изпълнителните актове, посочени в параграф 1, се приемат в съответствие с процедурата, посочена в член 15, параграф 3. Тези актове за изпълнение имат срок на валидност не повече от 8 месеца. Комисията информира държавите членки, когато счете, че извънредната ситуация е приключила, и отменя тези актове, след като ситуацията е приключила или Комисията е изменила съответните спецификации, за да коригира ситуацията, в зависимост от това кое от двете събития настъпи по-рано.⁴⁷;

* Директива (ЕС) 2016/1148 на Европейския парламент и на Съвета от 6 юли 2016 година относно мерки за високо общо ниво на сигурност на мрежите и информационните системи в Съюза (ОВ L 194/1, 19.7.2016 стр. 1) БЕЛЕЖКА: да се актуализира, след като МИС 2 влезе в сила (Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета относно мерки за високо общо ниво на киберсигурност в Съюза и за отмяна на Директива (ЕС) 2016/1148, 2020/0359(COD)).

- 9) В член 8, параграф 1 препратката към Директива 98/34/ЕО се заменя с препратка към Директива (ЕС) 2015/1535;
- 10) Член 10 се заменя със следното:
- „Член 10*

Правила за защита на данните и неприкосновеността на личния живот

1. Данните, които представляват лични данни по смисъла на член 4, точка 1 от Регламент (ЕС) 2016/679*, се обработват съгласно настоящата директива само доколкото това обработване е необходимо за функционирането на ИТС приложения, услуги и действия, посочени в приложение I, с цел гарантиране на пътната безопасност или сигурност и подобряване на управлението на движението, мобилността или инцидентите.

⁴⁷ Забележка: последното изречение е преместено от член 15, параграф 3.

2. Когато спецификациите, приети в съответствие с член 6, се отнасят до обработването на данни, които представляват лични данни по смисъла на член 4, точка 1 от Регламент (ЕС) 2016/679, в тях се определят категориите на тези данни и се предвиждат подходящи гаранции за защита на личните данни съгласно Регламент (ЕС) 2016/679 и Директива 2002/58/ЕО. В този случай оценката на въздействието, посочена в член 6, параграф 7⁴⁸, включва анализ на въздействието на такова обработване върху защитата на въпросните лични данни.

3. Когато е целесъобразно, се насърчава използването на анонимни данни или псевдонимизацията на данни.“

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

11) Вмъква се следният член 10а:

„Член 10а

Система на ЕС за управление на пълномощията за сигурност в СИТС

В спецификациите за приоритетната област, посочена в член 2, параграф 1, буква г), които се приемат от Комисията при упражняване на правомощията ѝ съгласно член 6, параграф 8, се определя системата на ЕС за управление на пълномощията за сигурност в СИТС, посочена в точка 4.3 от приложение I. Определят се следните роли на въпросната система:

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

Комисията отговаря за осигуряване изпълнението на тези роли.“ ;

⁴⁸ Забележка: член 6, параграф 7 гласи: „Преди приемането на спецификациите Комисията прави оценка на въздействието, включително анализ на разходите и ползите.“

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

13) Член 15 се заменя със следното:

„Член 15

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Европейския комитет по ИТС (EIC). Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета*.

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

3. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 8 от Регламент (ЕС) № 182/2011 във връзка с член 5 от него.

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

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

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

14) Член 17 се заменя със следното:

„Член 17

Докладване⁴⁹

1. Държавите членки представят на Комисията до [датата на влизане в сила +18 месеца] доклад относно изпълнението на настоящата директива и на делегираните актове, приети въз основа на нея, както и относно своите основни национални дейности и проекти по отношение на приоритетните области и на наличността на данните и услугите, посочени в приложения III и IV.
2. Чрез актове за изпълнение Комисията определя образаца за първоначалния доклад и докладите за напредъка, включително списък на ключовите показатели за ефективност за оценка на прилагането на настоящата директива и на делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на нея. С оглед на принципа на пропорционалност и въз основа на най-добрите практики в тези актове за изпълнение се прави разграничение между задължителните ключови показатели за ефективност, които трябва да бъдат включени в докладите, и допълнителните показатели, които могат да бъдат включени в тези доклади, когато е целесъобразно. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 15, параграф 4.
3. След първоначалния доклад държавите членки докладват на всеки 3 години за напредъка, постигнат в изпълнението на настоящата директива и на делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на нея. Комисията гарантира, че сроковете за докладване, определени в делегираните актове, приети на основание член 6, са приведени в съответствие с въпросната периодичност.
4. Не по-късно от 18 месеца след изтичането на всеки срок за докладите на държавите членки Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за напредъка, постигнат в изпълнението на настоящата директива и на делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на нея. Докладът се придружава от анализ на функционирането и прилагането на членове 5—11 и на член 16, включително използваните и необходимите финансови средства, и в него се прави оценка на необходимостта от изменение на настоящата директива, когато е целесъобразно.

⁴⁹ Забележка: Условията на работната програма са преместени в нов член 4а.

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

Член 2

Транспониране

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, не по-късно от [датата на влизане в сила + 24 месеца]. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

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

Условията и редът на позоваване се определят от държавите членки.

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

Член 3

Влизане в сила

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

Член 4

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

[...]

ПРИЛОЖЕНИЕ I
ПРИОРИТЕТНИ ОБЛАСТИ
(както са посочени в член 2)

1. Приоритетна област I: Информационни ИТС услуги и ИТС услуги, свързани с мобилността

Спецификациите и стандартите за информационните ИТС услуги и ИТС услугите, свързани с мобилността, предназначени за пътници, включват следното:

- 1.1. Спецификации за услуги за мултимодална цифрова мобилност в целия ЕС (включително информационни услуги за мултимодални пътувания в целия ЕС)

Определяне на необходимите изисквания, за да станат услуги за мултимодална цифрова мобилност в целия ЕС и подобните услуги, които осигуряват функции за информация, резервиране или покупка по отношение на повече от един превозвач в рамките на един и същ вид транспорт, точни и достъпни в трансграничен план за ползвателите на ИТС, въз основа на:

- 1.1.1. наличността и достъпността за доставчиците на ИТС услуги на съществуващи точни данни за мултимодално движение и пътувания, използвани за услуги за мултимодална цифрова мобилност, без да се засягат ограниченията във връзка с безопасността и управлението на транспорта;
- 1.1.2. улесняването на презграничния електронен обмен данни между съответните публични органи и заинтересовани страни и съответните доставчици на ИТС услуги, по-специално чрез стандартизирани интерфейси;
- 1.1.3. своевременното актуализиране от съответните публични органи и заинтересовани страни на наличните данни за мултимодално движение и пътувания, използвани за услугите за мултимодална цифрова мобилност;
- 1.1.4. своевременното актуализиране от доставчиците на ИТС услуги на информацията за мултимодални пътувания, включително информацията, свързана с резервирането и закупуването, когато е целесъобразно, на транспортни услуги.
- 1.2. Спецификации за информационни и навигационни услуги за движението по пътищата в целия ЕС (включително информационни услуги в реално време за движението по пътищата в целия ЕС)

Определяне на необходимите изисквания, за да бъдат информационните и навигационни услуги за движението по пътищата в целия ЕС точни и достъпни в трансграничен план за ползвателите на ИТС, въз основа на:

- 1.2.1. наличността и достъпността за доставчиците на ИТС услуги и други заинтересовани страни на съществуващи точни данни за пътищата и за движението по тях, включително данни в реално време, използвани за информация в реално време за движението, както и за използване в цифрови карти, без да се засягат ограниченията във връзка с безопасността и управлението на транспорта;
- 1.2.2. улесняване на презграничния електронен обмен на данни между съответните публични органи, заинтересованите страни и съответните доставчици на ИТС услуги, включително обратна информация относно качеството на данните;
- 1.2.3. своевременно актуализиране от страна на съответните публични органи и заинтересовани страни на разполагаемите данни за пътищата и за движението по тях; използвани за информация в реално време за движението;
- 1.2.4. своевременно актуализиране от страна на доставчиците на ИТС услуги на информацията в реално време за движението по пътищата, предназначена за участниците в движението по пътищата и други заинтересовани страни.
- 1.3. Спецификации за услугите за мултимодална цифрова мобилност и информационните и навигационните услуги за движението по пътищата в целия ЕС
- 1.3.1. Определянето на необходимите изисквания за събиране от съответните публични органи и/или, когато е уместно, от частния сектор на данни за пътищата и за движението по тях (например планове за движението, правила за движение и препоръчителни пътища, по-специално за тежкотоварни превозни средства) и за предоставянето им на доставчиците на ИТС услуги въз основа на:
 - 1.3.1.1. наличността за доставчиците на ИТС услуги на съществуващи данни за пътищата и за движението по тях (например планове за движението, правила за движение и препоръчителни пътища), събирани от съответните публични органи и/или от частния сектор;
 - 1.3.1.2. улесняването на електронния обмен на данни между съответните публични органи и доставчиците на ИТС услуги и други заинтересовани страни;
 - 1.3.1.3. своевременното актуализиране от съответните публични органи и/или, когато е уместно, от частния сектор на данни за пътищата и за движението по тях (например планове за движението, правила за движение и препоръчителни пътища);
 - 1.3.1.4. своевременното актуализиране от доставчиците на ИТС услуги на ИТС услугите и приложенията, използващи тези данни за пътищата и за движението по тях.
- 1.3.2. Определянето на необходимите изисквания, за да се осигурят, когато е възможно, на производителите на цифрови карти и на доставчиците на услуги точни и разполагаеми данни за пътищата, за движението по тях и за съответните пътувания и мултимодални инфраструктури, използвани за цифрови карти, въз основа на:
 - 1.3.2.1. наличността за производителите на цифрови карти и за доставчиците на услуги на съществуващи данни за пътищата, движението по тях и съответните пътувания и мултимодални инфраструктури, включително за определени възли за достъп, използвани за цифрови карти;
 - 1.3.2.2. улесняването на електронния обмен на данни между съответните публични органи и заинтересовани страни и частните производители на цифрови карти и доставчиците на услуги;

- 1.3.2.3. своевременното актуализиране от съответните публични органи и заинтересовани страни на данните за пътищата и за движението по тях, използвани за цифрови карти;
- 1.3.2.4. своевременното актуализиране на цифровите карти от производителите на цифрови карти и доставчиците на услуги.
- 2. Приоритетна област II: ИТС услуги, свързани с пътувания, транспорт и управление на движението

Спецификациите и стандартите за ИТС услуги, свързани с пътувания, транспорт и управление на движението, включват следното:

2.1. Спецификации за подобрени услуги за управление на движението и на инцидентите
Определяне на необходимите изисквания за подкрепа и хармонизиране на подобрените услуги за управление на движението и на инцидентите въз основа на:

- 2.1.1. наличността и достъпността на съществуващи точни данни за пътищата и за движението по тях и за произшествията и инцидентите, необходими за услугите за управление на движението и на инцидентите;
- 2.1.2. улесняването на електронния обмен на данни, включително данни за товарите, които са от значение за управлението на движението и инцидентите (напр. превоз на опасни товари, ограничения на достъпа, свързани с товарите, вагони с размери над предвидените), между центровете за управление на движението, центровете за информация за движението, заинтересованите страни и съответните доставчици на ИТС услуги през граница, по-специално чрез стандартизирани интерфейси;
- 2.1.3. своевременното актуализиране от съответните заинтересовани страни на разполагаемите данни за пътищата и за движението по тях и за произшествията и инцидентите, необходими за подобряване на услугите за управление на движението и на инцидентите;
- 2.1.4. наличието на данни и полезни взаимодействия с други инициативи, насочени към подпомагане на мултимодалността, интегрирането на видовете транспорт и улесняването на преминаването от даден вид транспорт по европейските транспортни мрежи към най-устойчивите видове транспорт чрез хармонизиране и улесняване на обмена на данни⁵⁰.

2.2. Спецификации за услугите за управление на мобилността

Определяне на необходимите изисквания в подкрепа на разработването на точни услуги за управление на мобилността от страна на органите за обществен транспорт въз основа на:

- 2.2.1. наличността и достъпността за съответните публични органи на съществуващи точни данни за пътищата, мултимодалните пътувания и движението по пътищата, необходими за управлението на мобилността, без да се засягат изискванията за защита на данните;
- 2.2.2. улесняването на презграничния електронен обмен на данни между съответните публични органи и заинтересовани страни и съответните доставчици на ИТС услуги;

⁵⁰ Например Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. относно електронната информация за товарни превози (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 33) и работата, извършвана от Форума за цифров транспорт и логистика (DTLF).

- 2.2.3. съвременното актуализиране от съответните публични органи и заинтересовани страни на разполагаемите данни за пътищата, мултимодалните пътувания и движението по пътищата, необходими за управлението на мобилността.

2.3. Рамка на ЕС за архитектура на ИТС

Определяне на необходимите мерки за разработване на архитектурата на рамката на ЕС за ИТС, като по-специално се обърне внимание на свързаните с ИТС аспекти на оперативната съвместимост, непрекъснатостта на услугите и мултимодалността, в рамките на които държавите членки и техните компетентни органи могат да разработят в сътрудничество с частния сектор своя собствена архитектура на ИТС за мобилност на национално, регионално или местно равнище.

2.4. ИТС приложения и логистика на превоза на товари

Определяне на необходимите изисквания в подкрепа на реализацията на ИТС приложения за логистика на превоза на товари, по-специално услугите за локализиране и проследяване на товари и други услуги за видимост по време на пътуването и между различните видове транспорт, въз основа на:

- 2.4.1. наличността на съответни технологии за ИТС и тяхното използване от специалистите, разработващи ИТС приложения;
- 2.4.2. наличността на данни, свързани с товарите, достъпни чрез други специфични рамки за споделяне на данни⁵¹;
- 2.4.3. интегрирането на резултатите от определянето на местоположението в инструментите и центровете за управление на движението по пътищата

3. Приоритетна област III: ИТС услуги за пътна безопасност и сигурност

Спецификациите и стандартите за ИТС услуги за пътна безопасност и сигурност включват следното:

3.1. Спецификации за оперативно съвместимата система eCall в целия ЕС

Определянето на необходимите мерки за хармонизирано предоставяне на оперативно съвместима система eCall в целия ЕС, включително:

- 3.1.1. наличността на необходимите интегрирани в автомобилите данни от ИТС, които да се обменят;
- 3.1.2. наличността на необходимото оборудване в центровете за спешни повиквания, които получават предаваните от автомобилите данни;
- 3.1.3. улесняване на електронния обмен на данни между превозните средства и центровете за спешни повиквания, включително възможно взаимодействие с данни, попадащи в обхвата на Регламент (ЕС) 2020/1056, и с електронната товарителница (e-CMR)*, например в случай на опасни товари.

⁵¹ Например Регламент (ЕС) 2020/1056.

* Допълнителен протокол към Конвенцията за договора за международен автомобилен превоз на стоки относно електронната товарителница

3.2. Спецификации за информационни и резервационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства

Определяне на необходимите мерки за предоставяне на базирани на ИТС информационни и по целесъобразност резервационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства, по-специално в зоните за сервизно обслужване и за почивка по пътищата, въз основа на:

- 3.2.1. наличността за ползвателите на информация относно паркирането по пътищата;
 - 3.2.2. улесняването на електронния обмен на данни между пътните паркинги и местата за паркиране, центровете и превозните средства;
 - 3.2.3. интегрирането на съответните технологии за ИТС както в превозните средства, така и в пътните съоръжения за паркиране, за да се актуализира информацията за наличните места за паркиране с цел резервиране.
- 3.3. Спецификации за услуга за минимална обща информация за движението, свързана с безопасността на движението

Определяне на минимални изисквания за „универсална информация за движението“, свързана с безопасността на движението по пътищата, която се предоставя, когато е възможно, безплатно за всички ползватели, както и за нейното минимално съдържание, въз основа на:

- 3.3.1. наличността и достъпността на точни данни за събития, свързани с безопасността, и условия, необходими за предоставянето на информационни услуги за движението, свързани с безопасността, и услуги за управление на инциденти;
 - 3.3.2. внедряването или използването на средства за откриване или идентифициране на събития и условия, свързани с безопасността;
 - 3.3.3. определянето и използването на стандартизиран списък от ситуации от движението по пътищата, свързани с безопасността („универсални съобщения за движението“), които следва да се съобщават безплатно на ползвателите на ИТС;
 - 3.3.4. съвместимостта и интегрирането на „универсалните съобщения за движението“ в ИТС услугите за информация в реално време за движението по пътищата и за мултимодалните пътувания.
- 3.4. Спецификации за други действия:

- 3.4.1. Определянето на необходимите мерки в подкрепа на безопасността на участниците в движението по пътищата по отношение на бордовия интерфейс човек—машина и използването на преносими устройства за подпомагане на управлението на превозното средство и/или на транспортната операция, както и на сигурността на комуникациите в превозното средство, които не попадат в приложното поле на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета⁵², Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета⁵³ и Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета⁵⁴.
- 3.4.2. Определянето на необходимите мерки за подобряване на безопасността и удобството на уязвимите участници в движението по пътищата за всички съответни ИТС приложения, които не попадат в приложното поле на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета.
- 3.4.3. Определянето на необходимите мерки за интегриране на модерни информационни системи за подпомагане на водачите в превозните средства и пътната инфраструктура, които не попадат в приложното поле на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета.
- 3.4.4. Определянето на необходимите мерки за улесняване на обмена на информация между доставчиците на услуги за ИТС приложения в областта на сигурността, като например подкрепа за връщане на откраднати превозни средства или стоки, и съответните публични органи, като надлежно се вземат предвид други съществуващи и нововъзникващи рамки, насочени към улесняване на споделянето на данни в областта на мобилността и транспорта, които не попадат в приложното поле на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета.

⁵² Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1).

⁵³ Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 5 февруари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на земеделски и горски превозни средства (ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 1).

⁵⁴ Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 15 януари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства (ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 52).

4. Приоритетна област IV: ИТС услуги за съвместна, свързана и автоматизирана мобилност

Спецификациите и стандартите за свързване на превозните средства с транспортната инфраструктура, повишаване на осведомеността и предоставяне на възможност за високо автоматизирани услуги за мобилност включват следното, без да се засягат спецификациите и стандартите в Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета:

- 4.1. Определяне на необходимите мерки за по-нататъшен напредък в разработването и прилагането на съвместни (между превозни средства, между превозни средства и инфраструктури, между инфраструктури) интелигентни транспортни системи, в частност за подкрепа на CCAM, основаващи се на:
 - 4.1.1. улесняването на обмена на данни или информация между превозните средства, между инфраструктурите, между превозните средства и инфраструктурите, както и между другите участници в движението по пътищата и превозните средства и инфраструктурите;
 - 4.1.2. наличността на съответни данни или информация, които да се обменят със съответните страни — превозни средства или пътна инфраструктура;
 - 4.1.3. използването на стандартизиран формат на съобщения за обмен на данни или информация между превозното средство и инфраструктурата;
 - 4.1.4. определянето на комуникационна инфраструктура за обмен на данни или информация между превозните средства, между инфраструктурите и между превозните средства и инфраструктурите;
 - 4.1.5. използването на процеси на стандартизация за приемане на съответните архитектури.
- 4.2. Спецификации за услугите
 - 4.2.1. Информационни и предупредителни СИТС услуги въз основа на данни за състоянието, които повишават осведомеността на ползвателите на транспорт за предстоящите ситуации в движението;
 - 4.2.2. Информационни и предупредителни СИТС услуги въз основа на наблюдения, които допълнително повишават осведомеността на ползвателите на транспорт относно предстоящи ситуации в движението, включително несвързаните ползватели на транспорт;
 - 4.2.3. СИТС услуги въз основа на намерения, които позволяват на превозните средства да се справят със сложни сценарии за движението и дават възможност за силно автоматизирано шофиране;
 - 4.2.4. Инфраструктурни СИТС услуги в подкрепа на автоматизираното шофиране.
- 4.3. Спецификации за системата на ЕС за управление на пълномощията за сигурност на СИТС:
 - 4.3.1. политика за предоставяне на удостоверения за управлението на удостоверения за публичен ключ за СИТС услуги;
 - 4.3.2. определяне на ролята на органа за политиката за предоставяне на удостоверения в СИТС, на администратора на доверителния списък на СИТС и на звеното за контакт за СИТС;
 - 4.3.3. политика за сигурност за управление на сигурността на информацията в СИТС.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ПРИНЦИПИ ЗА СПЕЦИФИКАЦИИТЕ И ВНЕДРЯВАНЕТО НА ИТС

(посочени в членове 5, 6, 7 и 8)

Приемането на спецификации, предоставянето на мандати за изготвяне на стандарти и подборът и внедряването на ИТС приложения и услуги се основават на оценка на нуждите, която включва всички имащи отношение заинтересовани страни, и при тях се спазват следните принципи. Тези мерки:

а)	са ефективни	–	имат осезателен принос за разрешаването на ключовите предизвикателства пред автомобилния транспорт в Европа (напр. намаляване на задръстванията, понижаване на емисиите, подобряване на енергийната ефективност, достигане на по-високи нива на безопасност и сигурност, включително на уязвимите участници в движението по пътищата);
б)	са икономически изгодни	–	спомогат за оптимизиране на съотношението между разходите и крайния резултат по отношение на постигането на целите;
в)	са пропорционални	–	предвиждат, когато е целесъобразно, различни нива на постижимо качество на услугите и внедряване, като се отчитат особеностите на местно, регионално, национално и европейско равнище;
г)	поддържат непрекъснатост на услугите	–	гарантират услуги без прекъсване в целия Съюз, по-специално по трансевропейската мрежа, и където е възможно по неговите външни граници, при внедряването на ИТС услуги. Непрекъснатостта на услугите следва да бъде гарантирана на равнище, адаптирано към характеристиките на транспортните мрежи, свързващи едни държави с други, и където е целесъобразно, едни региони с други и градовете със селските райони;
д)	осигуряват оперативна съвместимост	–	гарантират, че системите и стоящите в основата им бизнес процеси имат капацитет за обмен на данни и споделяне на информация и знания, за да дадат възможност за ефективно предоставяне на ИТС услуги;
е)	поддържат обратната съвместимост	–	гарантират, където е обосновано, способността на ИТС да работят със съществуващите системи, които имат обща цел, без да се възпрепятства развитието на нови технологии и като същевременно се подкрепят, когато е

			уместно, допълняемостта с новите технологии или преходът към тях;
ж)	спазват съществуващите характеристики на националните инфраструктури и мрежи	–	отчитат разликите, присъщи на характеристиките на транспортните мрежи, и по-специално величината на пътничкопотока и метеорологичните условия по пътищата;
з)	насърчават равните възможности за достъп	–	не препятстват или не дискриминират уязвимите участници в движението по пътищата при достъпа им до ИТС приложенията и услугите. Когато е уместно, са достъпни за лица с увреждания в съответствие с изискванията за достъпност от приложение I към Директива 2019/882, когато ИТС приложенията и услугите са предназначени за осигуряване на връзка или информация на ползвателите на ИТС с увреждания; са лесни за ползване от лица с ограничена цифрова грамотност;
и)	позволяват достигане на зрялост	–	след подходяща оценка на риска демонстрират стабилността на новаторските ИТС чрез достатъчно високо ниво на техническо развитие и оперативна експлоатация;
й)	осигуряват качествено определяне на времето и местоположение то	–	гарантират съвместимостта на ИТС приложенията и услугите, които разчитат на определяне на времето или на местоположението, поне с навигационните услуги, предоставяни от „Галилео“, включително Open Service Navigation Message Authentication (отворената система за автентикация на навигационните съобщения), и други услуги на „Галилео“, като например High Accuracy Service (услугата за висока точност), когато такава услуга стане налична, и системите на Европейската геостационарна служба за навигационно покритие (EGNOS). Когато е целесъобразно, гарантират, че ИТС приложенията и услугите, които разчитат на данни от наблюдение на Земята, използват данни, информация или услуги от „Коперник“. В допълнение към данните от „Коперник“ могат да се използват и други данни и услуги;

к)	улесняват интермодалност та	—	при внедряването на ИТС се отчита по целесъобразност координацията на различните видове транспорт;
л)	спазват съгласуваността	—	при тях се отчитат съществуващите правила, политики и дейности на Съюза, които имат отношение към областта на ИТС, по-специално в сферата на стандартизацията, а по отношение на спецификациите — принципа на технологична неутралност, установен в Директива 2018/1972;
м)	осигуряват прозрачност и доверие	—	предоставят прозрачност, например като гарантират прозрачност на йерархията при предлагането на варианти за мобилност на клиентите.

“

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Списък на видовете данни

1. Свързани с предоставянето на информационни и навигационни услуги за движението по пътищата в целия ЕС (както е посочено в приложение I, приоритетна област I, точки 1.2 и 1.3):
1.1. Статични и динамични правила за движение по пътищата, когато е приложимо, относно следните видове данни: Видове данни: - условия на достъпа до тунели - условия на достъпа до мостове - ограничения на скоростта - правила за доставки на товари - забрани за изпреварване за тежкотоварни превозни средства - посока на движението по пътни ленти с обръщаема посока - ограничения за тегло/дължина/широчина/височина ⁵⁵ - еднопосочни улици ⁵⁶
- планове за движението
- постоянни ограничения на достъпа - граници на ограниченията, забраните или задълженията, валидни за определени зони, настоящ статус на достъпа и условия за движение в регулираните зони за движение ⁵⁷

⁵⁵ Забележка: Допълнение, въведено с Делегиран регламент (ЕС) 2022/670 на Комисията (по отношение на предоставянето в целия ЕС на информационни услуги за движението по пътищата в реално време).

⁵⁶ Вж. предишната бележка под линия.

⁵⁷ Вж. предишната бележка под линия.

1.2. Данни за състоянието на мрежата
<u>Видове данни:</u> - затворени пътища - затворени пътни ленти - пътно строителство - временни мерки за управление на движението
2. Данни, свързани с информационни и резервационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства (както е посочено в приложение I, приоритетна област III, точка 3.2):
<u>Видове данни:</u> - статични данни, свързани със зоните за паркиране - информация относно безопасността и оборудването на зоната за паркиране - динамични данни за наличието на свободни места за паркиране, включително дали паркингът е: пълен/затворен или брой на свободните места, които са на разположение.
3. Данни за засечени инциденти, свързани с пътната безопасност, или за условията, отнасящи се до общата минимална информация за движението, свързана с пътната безопасност (както е посочено в приложение I, приоритетна област III, точка 3.3):
<u>Видове данни:</u> - временно хлъзгаво пътно платно - животни, хора, препятствия, отломки по пътното платно - необезопасено местопроизшествие - краткосрочно пътно строителство - намалена видимост - автомобилист в насрещното движение - необезопасено препятствие на пътното платно - извънредни метеорологични условия

4. Статични данни за мултимодалното движение по пътищата за информационните услуги за мултимодални пътувания в целия ЕС (както е посочено в приложение I, приоритетна област I, точки 1.1 и 1.3):

Видове данни:

Местоположение на установените възли за достъп за всички видове транспорт по разписание, включително информация относно достъпността на възлите за достъп и път в точките на прекачване (например наличие на асансьори, ескалатори)

“.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Списък на ИТС услугите

Услуга за минимална обща информация за движението, свързана с безопасността на движението (SRTI) (както е посочено в приложение I, приоритетна област III, точка 3.3)

“
