

Bruxelles, 23. svibnja 2022.
(OR. fr, en)

9114/22

Međuinstitucijski predmet:
2021/0419(COD)

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

IZVJEŠĆE

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Vijeće
Br. preth. dok.:	8883/22
Br. dok. Kom.:	15114/21 + ADD1
Predmet:	Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2010/40/EU o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza – opći pristup

I. UVOD

1. Komisija je 15. prosinca 2021. Europskom parlamentu i Vijeću podnijela Prijedlog o izmjeni Direktive 2010/40/EU o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza („Direktiva o ITS-u”), koja je dio paketa od četiri inicijative za modernizaciju prometnog sustava Unije i potporu prelasku na čišću, zeleniju i pametniju mobilnost.

2. U nastavku su glavni ciljevi tog prijedloga, koji se temelji na članku 91. UFEU-a: (a) uzeti u obzir tehnološki napredak, kao što su povezana i automatizirana mobilnost ili aplikacije za mobilnost na zahtjev, i (b) poboljšati raspoloživost, ponovnu uporabu i interoperabilnost podataka.
3. Prijedlog je uslijedio nakon što je 2019. provedena evaluacija direktive koja je na snazi te su utvrđeni sljedeći problemi: i. nedostatak interoperabilnosti i kontinuiteta aplikacija; ii. nedostatak usklađenosti i djelotvorne suradnje među dionicima; i iii. nedovoljna raspoloživost podataka i nevoljkost kad je riječ o njihovoj razmjeni.
4. Kako bi se ti nedostaci uklonili, Komisija, među ostalim, predlaže proširenje područja primjene Direktive i uvođenje obvezne digitalizacije određenih informacija o cestovnom prometu koje se odnose na cestovnu sigurnost, promet i multimodalna putovanja u mreži TEN-T¹, a potom i u cijeloj cestovnoj mreži. Usporedno s time postalo bi obvezno uvođenje određenih ključnih usluga ITS-a.
5. Prijedlog je dio paketa zakonodavnih inicijativa kojima se nastoji doprinijeti ciljevima dekarbonizacije, digitalizacije i jačanja otpornosti prometnih infrastruktura.
6. Kad je riječ o digitalizaciji, Prijedlog je dio europske podatkovne strategije iz veljače 2020.², u kojoj je najavljeno stvaranje devet zajedničkih europskih podatkovnih prostora u strateškim gospodarskim sektorima i područjima od javnog interesa, uključujući zajednički europski prostor za podatke o mobilnosti. U zaključcima od 22. listopada 2021.³ Europsko vijeće pozvalo je na brz napredak u provedbi mjera potrebnih za stvaranje tih sektorskih podatkovnih prostora.

¹ Transeuropska prometna mreža, za koju su smjernice utvrđene u Uredbi (EU) br. 1315/2013. Revizija te uredbe glavna je inicijativa u okviru paketa za učinkovitu i zelenu mobilnost.

² COM(2020) 66 final.

³ EUCO 17/21.

7. Revizija Direktive o ITS-u, kao elementa tog zajedničkog europskog podatkovnog prostora, doprinosi podršci naprednim sustavima za pomoć vozaču, kao što su novi sustavi u vozilu u smislu Uredbe (EU) 2019/2144 o općoj sigurnosti⁴. Osim toga, Prijedlogom se dopunjuje prijedlog nove uredbe o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva od 14. srpnja 2021.⁵ u pogledu podataka o mjestima za punjenje i opskrbu. Uredba o infrastrukturi za alternativna goriva omogućit će utvrđivanje detaljnijih specifikacija od onih donesenih na temelju Direktive, jer bi te specifikacije bile usmjerene na tehničke pojedinosti.

II. ISPITIVANJE KOJE PROVODE DRUGE INSTITUCIJE

8. Europski parlament imenovao je Odbor za promet i turizam (TRAN) odborom nadležnim za Prijedlog, a gđa Rovana Plumb (RO, S&D) imenovana je njegovom izjaviteljicom. Očekuje se da će Europski parlament donijeti svoje stajalište na plenarnoj sjednici oko listopada 2022.
9. Europski gospodarski i socijalni odbor donio je mišljenje o navedenom prijedlogu 23. ožujka 2022., dok je Europski odbor regija odlučio ne dati svoje mišljenje.

III. TRENUTAČNO STANJE RASPRAVA U VIJEĆU

10. Radna skupina za promet – intermodalna pitanja i mreže započela je s radom na Prijedlogu 10. siječnja 2022., a nastavila ga je 17. i 24. siječnja, 2. i 16. veljače, 7., 14. i 28. ožujka, 4., 11. i 28. travnja te 5. i 11. svibnja 2022. Procjena učinka koju je provela Komisija proučena je u Radnoj skupini 17. siječnja 2022. Nekoliko delegacija izrazilo je sumnju u proporcionalnost pristupa koji je predvidjela Komisija i u neke od procjena troškova koje iz toga proizlaze. Delegacije koje su uložile parlamentarne analitičke rezerve (DK, PL, SK, SE) u međuvremenu su ih povukle. Nekoliko delegacija zadržava opću analitičku rezervu.

⁴ SL L 325, 16.12.2019., str. 1.

⁵ ST 10877/21 + ADD1.

11. Delegacije su općenito pozdravile Prijedlog te bi htjele da se uvođenje aplikacija i usluga u okviru Direktive o ITS-u dodatno razvije i ojača boljom suradnjom i koordinacijom. Glavne točke rasprave odnosile su se na: novu obvezu stavljanja određenih podataka na raspolaganje u strojno čitljivom digitalnom formatu; postupak donošenja odluka za utvrđivanje vrste podataka koje treba obvezno dostaviti, kao i povezanu geografsku pokrivenost i vremenski okvir; opis elemenata koje treba uključiti u specifikacije na razini Unije; ovlašćivanje Komisije za donošenje privremenih mjera u kriznim situacijama; pravila o zaštiti osobnih podataka i privatnosti; načela koja se primjenjuju na specifikacije i uvođenje ITS-a i rok za prenošenje Direktive.
12. Na temelju rasprava, pojašnjenja Komisije i pisanih komentara delegacija predsjedništvo je pripremilo nacrt kompromisnog prijedloga u cilju postizanja općeg pristupa na sastanku Vijeća za promet, telekomunikacije i energetiku (promet) 2. lipnja 2022. U nastavku su glavne izmjene teksta u odnosu na izvorni prijedlog Komisije.

Raspoloživost podataka i uvođenje obveznih usluga ITS-a (članak 1., stavak 2.a, članak 6.a, članak 7.⁶; prilozi III. i IV.)

13. Kompromisnim prijedlogom prihvaća se načelo da države članice moraju osigurati raspoloživost određenih vrsta podataka u strojno čitljivom digitalnom formatu i uvođenje određenih usluga ITS-a (članak 1. stavak 2.a, članak 6.a, prilozi III. i IV.).

⁶ Upućivanja na članke numerirana su u skladu s Direktivom kako je izmijenjena odredbama Prijedloga.

14. Međutim, s obzirom na potencijalno snažne učinke na nacionalne resurse, delegacije su uvelike ustrajale na boljoj kontroli te većem sudjelovanju država članica u postupku donošenja odluka, i u pogledu utvrđivanja početnog opsega obveza i u pogledu njegova razvoja tijekom vremena. Stoga se kompromisnim tekstom predsjedništva u Direktivi utvrđuju vrste podataka i usluge na koje se odnosi obveza raspoloživosti i uvođenja. Popisi relevantnih podataka i usluga mogu se izmijeniti delegiranim aktom (članak 1. stavak 2.a, članak 7., prilozi III. i IV.). U kompromisnom tekstu istodobno se predviđa da će se geografsko područje (mreže koje treba obuhvatiti) i vremenski okvir provedbe (članak 6.a, uvodna izjava 12.a) definirati provedbenim aktima. Tekstom se također jača okvir za delegiranje ovlasti dodijeljenih Komisiji za donošenje takvih delegiranih i provedbenih akata (članak 6.a stavak 3. i članak 7.). Time se zadržava cilj da raspoloživost određenih vrsta podataka postane obvezna kao i mogućnost ažuriranja tog popisa delegiranim aktom te se istodobno jača sudjelovanje država članica u aspektima povezanim s provedbom tog cilja, tj. u definiranju geografske pokrivenosti i vremenskog okvira.
15. Nadalje, u kompromisnom prijedlogu pojašnjava se da se obveza stavljanja određenih podataka na raspolaganje u strojno čitljivom digitalnom formatu odnosi samo na podatke za koje već postoje odgovarajuće osnovne informacije, bez obzira na njihov format.
16. Velika većina delegacija smatrala je da je kompromisni prijedlog dovoljno uravnotežen kad je riječ o toj strukturi donošenja odluka. Međutim, neke su delegacije izrazile sumnje te postavile pitanje o tome što je optimalan forum za odlučivanje o područjima i rokovima. Istodobno su istaknule kako je važno da se ne smanje ambicije u pogledu unapređenja usluga ITS-a.

17. Kad je riječ o vrstama relevantnih podataka, kompromisnim tekstom proširuje se popis (Prilog III.) tako što se dodaju određene vrste podataka navedene u nedavno donesenoj delegiranoj uredbi o specifikacijama za usluge prometnih informacija u realnom vremenu⁷. U vezi s navođenjem vrsta podataka i usluga u prilogima III. i IV., kompromisni tekst temelji se na Prijedlogu Komisije, ali se njime, zbog hijerarhije normi i ako to nije nužno potrebno, izbjegava izravno upućivanje na delegirane akte u kojima se može pronaći više pojedinosti.

Definicije (članak 4.)

18. Kompromisnim tekstom uvode se manje prilagodbe nekih definicija („usluga ITS-a”, „kooperativni inteligentni prometni sustavi”, „dostupnost podataka”).

Program rada (članak 4.a)

19. S obzirom na važnost koja se u Prijedlogu pridaje donošenju i sadržaju programa rada (članak 17. stavak 5.) kao i kronološkom slijedu različitih aktivnosti, u kompromisnom tekstu taj je alat za višegodišnje planiranje stavljen na početak pravila kojima se uređuje uvođenje aplikacija i usluga ITS-a (novi članak 4.a), a naglašena je i snažna povezanost tog alata i izrade specifikacija na razini Unije.

⁷ SL L 122, 25.4.2022., str. 1.

Primjena specifikacija i suradnja među državama članicama (članak 5.)

20. U kompromisnom se tekstu uglavnom preuzimaju odredbe Prijedloga čiji je cilj jačanje suradnje država članica u uvođenju aplikacija i usluga ITS-a, među ostalim u operativnim aspektima (članak 5.). U kompromisnom tekstu pojašnjavaju se neki od tih elemenata.

Specifikacije na temelju delegiranog akta (članak 6.)

21. Kompromisni tekst uključuje i izmjene sadržaja specifikacija iz Prijedloga (članak 6.). Dodaje se da je potrebno utvrditi parametre za ocjenu kvalitete podataka i da države članice mogu imenovati jedno ili više tijela za ocjenjivanje usklađenosti sa zahtjevima (stavak 6. i uvodna izjava 18.). Također se predviđa da se svaki delegirani akt mora odnositi na točno određeno prioritarno područje.

Privremene mjere (članak 7.a)

22. Ovlašćivanje Komisije za donošenje odmah primjenjivih provedbenih akata u slučaju krizne situacije navedene u Prijedlogu (članak 7.a i uvodna izjava 14.) izazvalo je zabrinutost među delegacijama. Iako se u kompromisnom tekstu zadržava to načelo, dodatno se razrađuju dotične odredbe i daje im se okvir, s naglaskom na postupku, uvjetima koje treba ispuniti i komunikaciji između Komisije i država članica. Ne dovodeći u pitanje kompromisni tekst u cjelini, zabrinutost nekih delegacija u pogledu potrebe za navedenim ovlastima nisu se mogle u potpunosti otkloniti.

Zaštita osobnih podataka (članak 10.)

23. U kompromisnom tekstu članak o zaštiti osobnih podataka (članak 10.) dopunjen je odredbom o svrsi obrade osobnih podataka na temelju Direktive (članak 10. stavak 1.). Osim toga, taj se članak dopunjuje upućivanjem na procjenu učinka koja se provodi pri pripremi delegiranog akta koji bi rezultirao obradom takvih podataka (stavak 2.) i upućivanjem na tehniku pseudonimizacije (stavak 3.; vidjeti i uvodnu izjavu 15.).

Izvješćivanje (članak 17.) i završne odredbe

24. Članak o izvješćima država članica i Komisije (članak 17.) zadržan je u kompromisnom tekstu. Međutim, rok za prvo izvješće država članica (članak 17. stavak 1.) pomaknut je na 18 mjeseci nakon stupanja na snagu (u skladu s rokom za prenošenje), ovlast Komisije za utvrđivanje pokazatelja uspješnosti izmijenjena je i podliježe postupku preispitivanja (članak 17. stavak 2.), a istaknut je i cilj pojednostavnjenja izvješćivanja (članak 17. stavak 3. i uvodna izjava 22.a). Jednoj delegaciji bilo bi draže da se izvješća država članica vremenski podudaraju s programima rada, odnosno da se dostavljaju svakih pet godina.

Prilog I.

25. U Prilogu I. Prijedlogu opisani su elementi koje treba obuhvatiti specifikacijama u odnosu na prioriteta područja djelovanja na razini Unije. Izmjene tog priloga u kompromisnom tekstu ograničene su na nekoliko pojašnjenja.

Prilog II.

26. Kad je riječ o Prilogu II., u kojem su navedena načela koja se primjenjuju na specifikacije i uvođenje ITS-a, kompromisni tekst uglavnom je u skladu s izmjenama koje je predložila Komisija (u pogledu točaka (f), (h), (j) i (m)). U njemu se pružaju određena pojašnjenja točaka (h) „promicati jednakost pristupa”, (j) „postići kvalitetu vremenskog usklađivanja i pozicioniranja” i (m) „osigurati transparentnost i povjerenje” te se izmjenjuje točka (l) „poštovati koherentnost” kako bi se, među normama Unije koje treba poštovati, podsjetilo na načelo tehnološke neutralnosti kako je utvrđeno u Direktivi (EU) 2018/1972 o Europskom zakoniku elektroničkih komunikacija, na koje se upućuje u izmijenjenoj uvodnoj izjavi 8.a. Radna skupina spornim je smatrala pitanje mogućnosti dodavanja upućivanja na načelo „tehnološke neutralnosti”. Kompromisnim tekstom nastoji se postići ravnoteža, pri čemu se Prijedlog uzima kao osnova, ali se izričito naglašava važnost tog načela, kako je utvrđeno Europskim zakonikom elektroničkih komunikacija, pri izradi specifikacija.
27. Na sastanku Odbora stalnih predstavnika 18. svibnja 2022. države članice potvrdile su svoju potporu kompromisnom tekstu predsjedništva. Na zahtjev brojnih delegacija koje su ukazale na administrativne poteškoće povezane s prenošenjem odredaba Direktive na nacionalnoj razini rok za prenošenje produljen je na 24 mjeseca (članak 2. Prijedloga o izmjeni Direktive o ITS-u). Odbor je također razmotrio prijedlog izmjene opisa načela „usklađenosti s prethodnim sustavima” (Prilog II. točka (f)) kako bi naglasio da je njegovu primjenu potrebno opravdati pri izradi specifikacija za ITS. Dvije delegacije nisu podržale tu promjenu. Kompromisnim tekstom iz Priloga ovom izvješću uzimaju se u obzir te prilagodbe.

28. Nekoliko delegacija izrazilo je zabrinutost zbog odluka koje će trebati donijeti u kasnijoj fazi u vezi s geografskim područjima i rokovima za pružanje određenih podataka i usluga. Ta se zabrinutost odnosi na potrebna ulaganja, proporcionalnost s obzirom na gustoću prometa na određenim cestovnim dionicama, administrativnu koordinaciju i pouzdanost određenih podataka.
29. U ovoj fazi postupka predstavnik Komisije zadržava postupovnu rezervu u pogledu svih izmjena svojeg prijedloga. Predstavnik Komisije stavio je poseban naglasak na početnu strukturu Prijedloga kojom se utvrđuju rokovi i geografska područja za stavljanje na raspolaganje određenih vrsta podataka i uvođenje određenih usluga, uz mogućnost da ih se izmijeni delegiranim aktom.

IV. ZAKLJUČAK

30. S obzirom na navedeno Vijeće se poziva da postigne opći pristup o Prijedlogu direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2010/40/EU o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza na temelju kompromisnog teksta navedenog u Prilogu ovom izvješću.

Izmjene Direktive o inteligentnim prometnim sustavima (ITS)

[...]

budući da:

- (1) Komisija u komunikaciji naslovljenoj „Strategija za održivu i pametnu mobilnost”⁸ utvrđuje uvođenje inteligentnih prometnih sustava („ITS”) kao ključnu mjeru za postizanje povezane i automatizirane multimodalne mobilnosti koja stoga doprinosi transformaciji europskog prometnog sustava kako bi se ostvario cilj učinkovite, sigurne, održive, pametne i otporne mobilnosti. Time se dopunjuju mjere najavljene u okviru vodeće inicijative o ekologizaciji prijevoza tereta kako bi se potaknula multimodalna logistika. U toj je strategiji ujedno za 2022. najavljena revizija Delegirane uredbe (EU) 2017/1926 o pružanju informacija o multimodalnim putovanjima kako bi se uključila obvezna dostupnost dinamičnih skupova podataka, kao i procjena potrebe za regulatornim djelovanjem u području prava i obveza pružatelja multimodalnih digitalnih usluga zajedno s inicijativom u domeni izdavanja karata, uključujući izdavanje željezničkih karata.
- (2) U Strategiji za održivu i pametnu mobilnost potvrđuje se cilj da se do 2050. broj smrtnih slučajeva u svim vrstama prijevoza u Uniji dovede blizu nule. Nekoliko mjera u području primjene Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća⁹ doprinosi sigurnosti sudionika u cestovnom prometu, kao što su sustav eCall, usluge prometnih informacija u vezi s cestovnom sigurnosti te sigurna i zaštićena parkirališta¹⁰.

⁸ COM(2020) 789 final.

⁹ Direktiva 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza (SL L 207, 6.8.2010., str. 1.).

¹⁰ Certificirana u skladu s Delegiranom uredbom Komisije (EU).../... od 7. travnja 2022. o dopuni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu utvrđivanja standarda kojima se razrađuju razina usluge i zaštite sigurnih i zaštićenih parkirališta te postupci za njihovo certificiranje (C(2022) 2055 (final)).

- (3) U europskom zelenom planu¹¹ naglašava se sve veća uloga automatizirane i povezane multimodalne mobilnosti, zajedno s pametnim sustavima upravljanja prometom koje omogućuje digitalizacija, i cilj podupiranja novih usluga održivog prometa i mobilnosti kojima se može smanjiti zagušenje i onečišćenje, posebno u gradskim područjima.
- (4) Sve veća potreba da se bolje iskoriste podaci u povećanju održivosti, učinkovitosti i otpornosti prijevoznih lanaca iziskuje unaprijedeno usklađivanje okvira ITS-a s drugim inicijativama usmjerenima na usklađivanje i olakšavanje razmjene podataka u sektorima mobilnosti, prometa i logistike iz multimodalne perspektive¹².
- (5) S obzirom na potrebu za digitalizacijom cestovnog prometa, povećanjem cestovne sigurnosti i smanjenjem zagušenja trebalo bi dodatno proširiti uvođenje i uporabu inteligentnih prometnih sustava i usluga na cestama u transeuropskoj prometnoj mreži.
- (6) U mnogim državama članicama već se uvode nacionalne aplikacije tih sustava i usluga u sektoru cestovnog prometa. Međutim, unatoč poboljšanjima od njezina donošenja 2010., u evaluaciji Direktive 2010/40/EU¹³ utvrđeni su kontinuirani nedostaci koji i dalje uzrokuju fragmentirano i neusklađeno uvođenje te manjak geografskog kontinuiteta usluga ITS-a u cijeloj Uniji i na njezinim vanjskim granicama.

¹¹ Komunikacija Komisije – Europski zeleni plan, COM(2019) 640 final.

¹² Kao što su zajednički europski prostor za podatke o mobilnosti i njegove komponente, Uredba (EU) 2020/1056 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta (SL L 249, 31.7.2020., str. 33.) i rad Foruma za digitalni promet i logistiku (DTLF).

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

7. U kontekstu provedbe delegiranih uredbi Komisije¹⁴ o dopuni Direktive 2010/40/EU države članice uspostavile su nacionalne pristupne točke¹⁵. Nacionalne pristupne točke organiziraju pristup podacima povezanim s prometom i njihovu ponovnu uporabu kako bi se pomoglo u pružanju interoperabilnih putnih i prometnih usluga ITS-a krajnjim korisnicima u cijelom EU-u. Te su točke važna sastavnica zajedničkog europskog prostora za podatke o mobilnosti u okviru europske strategije za podatke¹⁶ i na njih bi se posebice trebalo osloniti kad je riječ o dostupnosti podataka.
- (8) Kako bi se osiguralo usklađeno i djelotvorno uvođenje ITS-a u Uniji kao cjelini, uz već donesene specifikacije, trebalo bi uvesti specifikacije, uključujući prema potrebi norme, kojima se utvrđuju daljnje detaljne odredbe i postupci. Prije donošenja dodatnih ili revidiranih specifikacija Komisija bi trebala ocijeniti njihovu usklađenost s određenim definiranim načelima utvrđenima u Prilogu II. Prednost bi prije svega trebalo dati četirima glavnim područjima razvoja i uvođenja ITS-a. Pri daljnjoj provedbi ITS-a trebalo bi uzeti u obzir njegovu postojeću infrastrukturu koju su uvele pojedine države članice u smislu tehnološkog napretka i poduzetih financijskih napora.

¹⁴ Delegirana uredba Komisije (EU) br. 885/2013 od 15. svibnja 2013. o dopuni Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na pružanje usluga informiranja o sigurnim i zaštićenim parkirališnim mjestima za kamione i gospodarska vozila (SL L 247, 18.9.2013., str. 1.);

Delegirana uredba Komisije (EU) br. 886/2013 od 15. svibnja 2013. o dopuni Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na podatke i postupke za pružanje korisnicima, gdje je to moguće, besplatnih osnovnih općih prometnih informacija u vezi s cestovnom sigurnosti (SL L 247, 18.9.2013., str. 6.);

Delegirana uredba Komisije (EU) 2015/962 od 18. prosinca 2014. o dopuni Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu pružanja usluga prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji u realnom vremenu (SL L 157, 23.6.2015., str. 21.); i Delegirana uredba Komisije (EU) 2017/1926 od 31. svibnja 2017. o dopuni Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu pružanja informacija o multimodalnim putovanjima na razini EU-a (SL L 272, 21.10.2017., str. 1.).

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) Trebalo bi osigurati, osobito za C-ITS, da se u zahtjevima za sustave ITS-a ne nameće primjena određene vrste tehnologije niti postoji pristranost u korist primjene određene vrste tehnologije, u skladu s načelom tehnološke neutralnosti kako je utvrđeno u Direktivi (EU) 2018/1972¹⁷. Ako se mogu upotrebljavati komplementarne i pouzdane tehnologije C-ITS-a ispitane u stvarnim uvjetima, trebalo bi omogućiti supostojanje različitih aplikacija.
- (9) U specifikacijama bi trebalo uzeti u obzir i nadovezati se na već stečeno iskustvo i postignute rezultate u području ITS-a, kooperativnih inteligentnih prometnih sustava (C-ITS) te povezane, kooperativne i automatizirane mobilnosti (CCAM), pogotovo u kontekstu platformi za C-ITS¹⁸ i CCAM¹⁹, Europskog foruma za multimodalnu mobilnost putnika²⁰ i Europske platforme za provedbu usluge eCall²¹.
- (10) Specifikacije bi trebale poticati inovacije. Veća raspoloživost podataka trebala bi, na primjer, dovesti do razvoja novih usluga ITS-a te bi se obratno inovacijama trebale utvrditi potrebe za budućim specifikacijama. Nove tehnologije, posebno za C-ITS, potrebno je prije uvođenja testirati u stvarnim uvjetima cestovnog prometa kako bi se utvrdila pouzdanost njihovih usluga. Europsko partnerstvo za povezanu, kooperativnu i automatiziranu mobilnost u okviru programa Obzor Europa trebalo bi poduprijeti razvoj i testiranje novog vala usluga C-ITS-a, čime bi se pomoglo integraciji visokoautomatiziranih vozila u nove usluge multimodalne mobilnosti.

¹⁷ Direktiva (EU) 2018/1972 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o Europskom zakoniku elektroničkih komunikacija (SL L 321, 17.12.2018., str. 36.).

¹⁸ Oznaka E03188 u registru stručnih skupina Komisije i ostalih sličnih subjekata.

¹⁹ Oznaka E03657 u registru stručnih skupina Komisije i ostalih sličnih subjekata.

²⁰ Oznaka E03826 u registru stručnih skupina Komisije i ostalih sličnih subjekata.

²¹ Oznaka E02481 u registru stručnih skupina Komisije i ostalih sličnih subjekata.

- (11) C-ITS upotrebljava tehnologije koje omogućuju cestovnim vozilima da komuniciraju međusobno i s cestovnom infrastrukturom, uključujući prometnu signalizaciju. Usluge C-ITS-a kategorija su usluga ITS-a koje se temelje na otvorenoj arhitekturi koja omogućuje povezivanje između dviju ili više stanica C-ITS-a. To znači da bi sve stanice C-ITS-a trebale sigurno razmjenjivati poruke jedna s drugom i ne bi trebale biti ograničene na razmjenu poruka s unaprijed utvrđenim stanicama. Za većinu usluga potrebno je osigurati autentičnost i cjelovitost poruka C-ITS-a koje sadržavaju informacije kao što su položaj, brzina i smjer. Stoga je potrebno stvoriti jedan zajednički europski model pouzdanosti C-ITS-a kako bi se uspostavio odnos povjerenja među svim stanicama C-ITS-a, neovisno o upotrijebljenim komunikacijskim tehnologijama. Taj model pouzdanosti trebao bi se provesti donošenjem politike o uporabi infrastrukture javnih ključeva (PKI). Najviša razina tog PKI-ja trebao bi biti europski pouzdani popis certifikata, koji se sastoji od unosa svih pouzdanih vršnih certifikacijskih tijela u Europi. Kako bi se osiguralo neometano funkcioniranje tog modela pouzdanosti C-ITS-a, određene zadaće trebale bi se izvršavati na središnjoj razini. Komisija bi trebala osigurati izvršavanje tih ključnih zadaća, pogotovo kad je riječ o ulogama i. tijela za upravljanje politikom certifikata C-ITS-a u upravljanju politikom certifikata i odobravanju infrastrukture javnih ključeva, ii. upravitelja pouzdanog popisa certifikata u izradi i ažuriranju europskog pouzdanog popisa certifikata (ECTL) i, za redovite aktivnosti, u izvješćivanju tijela za upravljanje politikom certifikata C-ITS-a u pogledu sveukupnog sigurnog funkcioniranja modela pouzdanosti C-ITS-a te iii. kontaktne točke za C-ITS u vođenju komunikacije s upraviteljima vršnih certifikacijskih tijela i objavljivanju certifikata javnog ključa upravitelja pouzdanog popisa certifikata i ECTL-a. Komisija trenutačno ujedno ima ulogu europskog vršnog certifikacijskog tijela, koja se prema potrebi može nastaviti, primjerice kako bi se poduprli planovi za prijelaz u slučaju da je drugo vršno certifikacijsko tijelo ugroženo.

- (12) Većina mjera na temelju Direktive 2010/40/EU, uz iznimku sustava eCall, usmjerena je na donošenje specifikacija kako bi se osigurala interoperabilnost i dostupnost podataka koji su već raspoloživi u digitalnom strojno čitljivom formatu i na uvođenje usluga ITS-a, ali njima nisu propisane obveze relevantnih dionika za stavljanje tih podataka na raspolaganje u takvom formatu ili za uvođenje određenih usluga. Niz usluga ITS-a ušlo je u široku uporabu: primjerice otkrivanje nezgoda kojim se omogućuju usluge prometnih informacija u vezi s cestovnom sigurnosti ili podaci iz drugih prioritetnih područja utvrđenih u ovoj Direktivi, na primjer prometni propisi, kojima se podupiru važne usluge kao što su ograničenja brzine za podršku vozilima opremljenima inteligentnim sustavom za pomoć pri kontroli brzine na temelju Uredbe (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća²². Obvezno pružanje određenih usluga ITS-a i određenih podataka u strojno čitljivom formatu smatra se potrebnim kako bi se osigurala neprekidna raspoloživost takvih podataka i neprekidno pružanje takvih usluga u cijeloj Uniji. To podrazumijeva da osnovne informacije koje trebaju biti prisutne u strojno čitljivim podacima već postoje, neovisno o formatu u kojem su prikazane ili mediju na kojem su prikazane. Vrste podataka i usluge, čije bi pružanje trebalo učiniti obveznim na temelju ove Direktive, trebalo bi utvrditi na temelju specifikacija koje je Komisija donijela delegiranim aktima o dopuni Direktive 2010/40/EU, osobito delegiranim uredbama Komisije (EU) 2022/670²³, (EU) 885/2013, (EU) 886/2013 i (EU) 2017/1926, i trebale bi odgovarati vrstama podataka i uslugama utvrđenima u njima.
- (12a) U svrhu kontinuiteta, vrste podataka i usluge čije bi pružanje trebalo biti obvezno na temelju ove Direktive trebale bi biti raspoložive unutar konkretnog geografskog opsega. Za

²² Uredba (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenoga 2019. o zahtjevima za homologaciju tipa za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, o izmjeni Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 78/2009, (EZ) br. 79/2009 i (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća i uredbi Komisije (EZ) br. 631/2009, (EU) br. 406/2010, (EU) br. 672/2010, (EU) br. 1003/2010, (EU) br. 1005/2010, (EU) br. 1008/2010, (EU) br. 1009/2010, (EU) br. 19/2011, (EU) br. 109/2011, (EU) br. 458/2011, (EU) br. 65/2012, (EU) br. 130/2012, (EU) br. 347/2012, (EU) br. 351/2012, (EU) br. 1230/2012 i (EU) 2015/166 (SL L 325, 16.12.2019., str. 1.).

²³ Delegirana uredba Komisije (EU) 2022/670 od 2. veljače 2022. o dopuni Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu pružanja usluga prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji u realnom vremenu (SL L 122, 25.4.2022., str. 1.).

određivanje tog opsega trebalo bi primijeniti postupan i razmjeran pristup koji se temelji na iskustvu i rezultatima koji su već stečeni i koji se stječu se tijekom proširenja.

- (13) Studija iz 2020. pod nazivom „Mapping accessible transport for persons with reduced mobility” (Mapiranje pristupačnog prijevoza za osobe sa smanjenom pokretljivošću)²⁴ pokazuje da manjak dostatne količine podataka o značajkama pristupačnosti trenutačno sprečava pouzdano planiranje putovanja kad se kao varijable pretraživanja upotrebljavaju aspekti pristupačnosti. Kako bi se unaprijedila pristupačnost prometnog sustava i olakšalo putovanje za osobe s invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću, za multimodalne digitalne usluge mobilnosti trebaju biti raspoloživi podaci o pristupnim čvorovima i njihovim značajkama pristupačnosti.
- (14) Povećana integracija ITS-a i naprednih sustava za pomoć vozaču, ili sustava u vozilu i sustava infrastrukture općenito, ukazuje na to da će se takvi sustavi sve više oslanjati na informacije koje pružaju jedni drugima. To se posebice odnosi na C-ITS. Takvo oslanjanje povećavat će se s višim razinama automatizacije. Očekuje se da će te više razine automatizacije upotrebljavati komunikaciju između vozila i infrastrukture kako bi odredile manevre i ubrzale protoke prometa, čime će ujedno doprinijeti održivijem prometu. Ugrožavanje cjelovitosti usluga ITS-a stoga bi moglo snažno utjecati na cestovnu sigurnost, primjerice ako namjerno netočne informacije o opasnosti potaknu vozila na manevre kojima se ugrožavaju sudionici u cestovnom prometu, te bi moglo imati posljedice na prometni sustav Unije. Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Direktive, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti u situacijama u kojima je ugrožena cjelovitost usluga ITS-a i u kojima je hitno potrebna intervencija na razini Unije u cilju jamčenja sigurnog i pravilnog funkcioniranja prometnog sustava Unije ili cestovne sigurnosti kako bi ona donijela protumjere za otklanjanje uzroka i posljedica takve situacije. Te bi mjere trebalo donijeti što prije i trebale bi se odmah početi primjenjivati. Međutim, pri pripremi takvih protumjera Komisija bi trebala uložiti sve moguće napore kako bi provela savjetovanje sa stručnjacima iz država članica. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća²⁵. S obzirom na potrebu za osiguravanjem kontinuiteta prometa, primjereno je primijeniti

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

²⁵ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

produljenje valjanosti takve mjere na više od šest mjeseci na temelju mogućnosti predviđene člankom 8. stavkom 2. Uredbe (EU) br. 182/2011. Takve protumjere trebale bi završiti čim se provede alternativno rješenje ili prestane krizna situacija.

- (15) Svaka obrada osobnih podataka na temelju ove Direktive, kao što je obrada podataka o lokaciji kada se njome omogućuje izravna ili neizravna identifikacija osobe, trebala bi se provoditi u skladu s pravom Unije o zaštiti osobnih podataka i privatnosti, kako je posebice utvrđeno u Uredbi (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća²⁶ i Direktivi 2002/58/EZ Europskog parlamenta i Vijeća²⁷. U skladu s člankom 6. Uredbe (EU) 2016/679 u ovoj bi se Direktivi trebala utvrditi svrha u koju se osobni podaci mogu obrađivati na temelju ove Direktive.

Ako uključuju obradu osobnih podataka, specifikacijama koje treba izraditi na temelju ove Direktive trebalo bi predvidjeti prikladne i odgovarajuće mjere zaštite osobnih podataka u skladu sa zahtjevima Uredbe (EU) 2016/679 i Direktive 2002/58/EZ, među ostalim u pogledu maksimalnog trajanja pohrane podataka, anonimizacije ili pseudonimizacije podataka. Ne dovodeći u pitanje posebne zahtjeve utvrđene u pravu Unije u pogledu uporabe anonimnih ili pseudonimiziranih podataka, kad god je moguće u jednakoj mjeri postići željene svrhe, osobito bi trebalo poticati anonimizaciju ili pseudonimizaciju kao tehnike za poboljšanje privatnosti pojedinaca, u skladu s načelom tehničke zaštite podataka. Nadalje, u tim specifikacijama ili nacionalnom pravu, prema potrebi, trebalo bi utvrditi zaštitne mjere, posebice protiv zlouporabe, što uključuje nezakonit pristup, izmjenu ili gubitak, u skladu sa zahtjevima iz Uredbe (EU) 2016/679 i Direktive 2002/58/EZ.

- (17) Direktiva 2001/95/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o općoj sigurnosti proizvoda²⁸ primjenjuje se na proizvode za koje se sektorskim zakonodavstvom ne propisuju konkretnije odredbe s istim sigurnosnim ciljem, kao i ako sigurnosni zahtjevi sektorskog

²⁶ Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka) (SL L 119, 4.5.2016., str. 1.).

²⁷ Direktiva 2002/58/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 12. srpnja 2002. o obradi osobnih podataka i zaštiti privatnosti u području elektroničkih komunikacija (Direktiva o privatnosti i elektroničkim komunikacijama) (SL L 201, 31.7.2002., str. 37.).

²⁸ Direktiva 2001/95/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 3. prosinca 2001. o općoj sigurnosti proizvoda (SL L 11, 15.1.2002., str. 4.).

zakonodavstva ne obuhvaćaju aspekte i rizike ili kategorije rizika obuhvaćene tom direktivom (takozvana „sigurnosna mreža”).

- (18) Ako je to potrebno za provedbu ocjenjivanja sukladnosti, specifikacije bi trebale uključivati detaljne odredbe kojima se utvrđuje postupak za ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti komponenti za uporabu. Kad je riječ o određenim uslugama ITS-a, pogotovo uslugama C-ITS-a, neprekidna usklađenost s određenim zahtjevima i interoperabilnost ključni su za osiguravanje sigurnosti i pravilnog funkcioniranja sustava. Stoga bi se specifikacijama kojima se utvrđuju zahtjevi za proizvode prema potrebi trebali utvrditi i postupci povezani s nadzorom tržišta, uključujući zaštitnu klauzulu. Te bi se odredbe trebale temeljiti na Odluci br. 768/2008/EZ Europskog parlamenta i Vijeća²⁹, posebno u vezi s modulima za različite faze postupaka ocjenjivanja sukladnosti i nadzora tržišta. U Uredbi (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća³⁰ utvrđuje se okvir za homologaciju tipa i nadzor tržišta motornih vozila i njihovih dijelova ili povezane opreme, a u uredbama (EU) br. 167/2013³¹ i (EU) br. 168/2013³² Europskog parlamenta i Vijeća utvrđuju se pravila o homologaciji tipa vozila na dva ili tri kotača i četverocikala odnosno traktora za poljoprivredu i šumarstvo i njihovih dijelova ili povezane opreme. Stoga bi zahtijevanje ocjenjivanja sukladnosti opreme i aplikacija koje su obuhvaćene područjem primjene tih zakonodavnih akata predstavljalo udvostručavanje posla. Međutim, ti zakonodavni akti o homologaciji vozila primjenjuju se na opremu povezanu s ITS-om ugrađenu u vozila, ali ne i na vanjsku opremu i softver za ITS cestovne infrastrukture koji bi trebali biti obuhvaćeni područjem primjene ove Direktive. U potonjem slučaju specifikacijama bi se mogli predvidjeti postupci ocjenjivanja sukladnosti i nadzora tržišta. Takvi postupci trebali bi biti ograničeni na ono što bi bilo potrebno u svakom pojedinačnom slučaju i njima bi se,

²⁹ Odluka br. 768/2008/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 9. srpnja 2008. o zajedničkom okviru za stavljanje na tržište proizvoda i o stavljanju izvan snage Odluke Vijeća 93/465/EEZ (SL L 218, 13.8.2008., str. 82.).

³⁰ Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredbâ (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL L 151, 14.6.2018., str. 1.).

³¹ Uredba (EU) br. 167/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 5. veljače 2013. o homologaciji i nadzoru tržišta traktora za poljoprivredu i šumarstvo (SL L 60, 2.3.2013., str. 1.).

³² Uredba (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. siječnja 2013. o homologaciji i nadzoru tržišta vozila na dva ili tri kotača i četverocikala (SL L 60, 2.3.2013., str. 52.).

prema potrebi, trebalo težiti sustavnom pristupu pravilima o imenovanju tijela za ocjenjivanje sukladnosti i primjenjivim postupcima, posebno u pogledu prekograničnih aplikacija i usluga.

- (19) Ako uvođenje i uporaba opreme i softvera za ITS uključuju sustave umjetne inteligencije, trebalo bi uzeti u obzir relevantne odredbe predstojećeg Akta o umjetnoj inteligenciji³³.
- (20) Za aplikacije i usluge ITS-a za koje su potrebne točne i zajamčene usluge proračuna vremena i pozicioniranja trebalo bi koristiti satelitsku infrastrukturu ili bilo koju drugu tehnologiju koja pruža jednaku razinu preciznosti. Trebalo bi iskorištavati sinergiju između prometnog i svemirskog sektora Unije radi poticanja šire uporabe novih tehnologija, kojima se odgovara na potrebu za točnim i zajamčenim uslugama proračuna vremena i pozicioniranja. Svemirskim programom Unije uspostavljenim na temelju Uredbe (EU) 2021/696 Europskog parlamenta i Vijeća³⁴ pružaju se visokokvalitetni, aktualizirani i sigurni podaci, informacije i usluge povezani sa svemirom putem sustava Galileo, Europskog geostacionarnog navigacijskog sustava (EGNOS) i sustava Copernicus.
- (21) Pružanje zaštićenih i pouzdanih usluga proračuna vremena i pozicioniranja ključan je element djelotvornog funkcioniranja aplikacija i usluga ITS-a. Stoga je primjereno osigurati njihovu usklađenost s mehanizmom autentifikacije koji pruža program Galileo kako bi se smanjili napadi na globalne navigacijske satelitske sustave („GNSS”) lažiranjem signala.

³³ Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju usklađenih pravila o umjetnoj inteligenciji (Akt o umjetnoj inteligenciji) i izmjeni određenih zakonodavnih akata Unije (COM(2021) 206 final).

³⁴ Uredba (EU) 2021/696 Europskog parlamenta i Vijeća od 28. travnja 2021. o uspostavi Svemirskog programa Unije i osnivanju Agencije Europske unije za svemirski program (SL L 170, 12.5.2021., str. 69.).

- (22) Pri sastavljanju programa rada koje Komisija donosi na temelju Direktive 2010/40/EU trebalo bi provesti savjetovanje s državama članicama i drugim relevantnim dionicima, uključujući druge stručne skupine i odbore Komisije koji se bave digitalnim aspektima prometa.
- (22a) Trebalo bi pojednostavniti pravila o izvješćivanju i olakšati komparativnu analizu. Stoga bi izvješće jedne države članice svake tri godine, koje obuhvaća provedbu Direktive i svih delegiranih i provedbenih akata, trebalo zamijeniti različite postojeće obveze izvješćivanja te bi trebalo uspostaviti zajednički predložak koji uključuje određene ključne pokazatelje uspješnosti. Komisija bi na temelju iskustva s uporabom dobrovoljnih ključnih pokazatelja uspješnosti u izvješćima trebala moći odabrati neke od tih pokazatelja koje treba uključiti u usklađeni predložak.
- (23) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Direktive Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti u pogledu donošenja i ažuriranja programa rada, utvrđivanja geografske pokrivenosti i rokova unutar kojih države članice trebaju uvesti obvezne vrste podataka i usluge ITS-a te donošenja predložka za izvješća koja trebaju dostavljati države članice. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća³⁵.
- (24) Kako bi se ostvarili ciljevi ove Direktive, Komisiji bi trebalo dodijeliti ovlasti za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije kako bi izmijenila popis vrsta podataka za koje države članice trebaju osigurati raspoloživost podataka i kako bi izmijenila popis usluga ITS-a čije uvođenje trebaju osigurati države članice, i to u razdoblju od pet godina počevši od stupanja na snagu ove Direktive. To bi se razdoblje prešutno trebalo produljivati za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede primjerena savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka i s dionicima, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u

³⁵ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.³⁶ Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

- (25) Kako bi se zajamčio usklađeni pristup, Komisija bi trebala osigurati dosljednost aktivnosti odbora osnovanog ovom Direktivom i odbora osnovanih uredbama (EU) br. 165/2014³⁷, (EU) 2019/1239³⁸, (EU) 2020/1056³⁹ i (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća te Direktivom 2007/2/EZ⁴⁰ i Direktivom (EU) 2019/520 Europskog parlamenta i Vijeća⁴¹.
- (26) Budući da cilj ove Direktive, osiguravanje usklađenog i dosljednog uvođenja interoperabilnih inteligentnih prometnih sustava u Uniji, ne mogu dostatno ostvariti države članice i/ili privatni sektor, nego se zbog njegova opsega ili učinaka on na bolji način može ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj Uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.
- (27) U skladu sa Zajedničkom političkom izjavom država članica i Komisije od 28. rujna 2011. o dokumentima s objašnjenjima⁴², države članice obvezale su se da će u opravdanim slučajevima uz obavijest o svojim mjerama za prenošenje priložiti jedan ili više dokumenata u kojima se objašnjava veza između sastavnih dijelova direktive i odgovarajućih dijelova

³⁶ Međuinstitucijski sporazum Europskog parlamenta, Vijeća Europske unije i Europske komisije o boljoj izradi zakonodavstva (SL L 123, 12.5.2016., str. 1.).

³⁷ Uredba (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu (SL L 60, 28.2.2014., str. 1.).

³⁸ Uredba (EU) 2019/1239 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o uspostavi europskog okružja jedinstvenog pomorskog sučelja i stavljanju izvan snage Direktive 2010/65/EU (SL L 198, 25.7.2019., str. 64.).

³⁹ Uredba (EU) 2020/1056 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta (SL L 249, 31.7.2020., str. 33.).

⁴⁰ Direktiva 2007/2/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 14. ožujka 2007. o uspostavljanju infrastrukture za prostorne informacije u Europskoj zajednici (INSPIRE) (SL L 108, 25.4.2007., str. 1.).

⁴¹ Direktiva (EU) 2019/520 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2019. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine i olakšavanju prekogranične razmjene informacija o neplaćanju cestarina u Uniji (SL L 91, 29.3.2019., str. 45.).

⁴² SL C 369, 17.12.2011., str. 14.

nacionalnih instrumenata za prenošenje. U pogledu ove Direktive, zakonodavac smatra opravdanim dostavljanje takvih dokumenata.

- (28) Provedeno je savjetovanje s Europskim nadzornikom za zaštitu podataka u skladu s člankom 42. stavkom 1. Uredbe (EU) 2018/1725 Europskog parlamenta i Vijeća⁴³ te je on dao mišljenje 2. ožujka 2022.,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Izmjene Direktive 2010/40/EU

Direktiva 2010/40/EU mijenja se kako slijedi:

1. u članku 1. umeće se sljedeći stavak 2.a:
„2.a Ovom se Direktivom predviđa raspoloživost podataka i uvođenje usluga ITS-a unutar prioriternih područja iz članka 2. kako je navedeno u prilogima III. i IV.”;
2. u članku 2. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:
„1. Za potrebe ove Direktive sljedeća područja predstavljaju prioriteta područja za razvoj i uporabu specifikacija i normi:
 - (a) I. usluge ITS-a u području informiranja i mobilnosti;
 - (b) II. usluge ITS-a u području putovanja, prijevoza i upravljanja prometom;
 - (c) III. usluge ITS-a u području cestovne sigurnosti i zaštite;
 - (d) IV. usluge ITS-a za povezanu, kooperativnu i automatiziranu mobilnost.”;

⁴³ Uredba (EU) 2018/1725 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2018. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka u institucijama, tijelima, uredima i agencijama Unije i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 45/2001 i Odluke br. 1247/2002/EZ (SL L 295, 21.11.2018., str. 39.).

3. Članak 4. mijenja se kako slijedi:

(-a) točka 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. „usluga ITS-a” znači pružanje aplikacije ITS-a putem točno određenog organizacijskog i operativnog okvira u cilju doprinosa sigurnosti korisnika, učinkovitosti, održivoj mobilnosti, udobnosti i/ili za olakšanje ili podupiranje prijevoza i putovanja;”

(a) točka 18. zamjenjuje se sljedećim:

„18. „norma” znači norma kako je definirana u članku 2. stavku 1. Uredbe (EU) br. 1025/2012 Europskog parlamenta i Vijeća*;

* Uredba (EU) br. 1025/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2012. o europskoj normizaciji, o izmjeni direktiva Vijeća 89/686/EEZ i 93/15/EEZ i direktiva 94/9/EZ, 94/25/EZ, 95/16/EZ, 97/23/EZ, 98/34/EZ, 2004/22/EZ, 2007/23/EZ, 2009/23/EZ i 2009/105/EZ Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Odluke Vijeća 87/95/EEZ i Odluke br. 1673/2006/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 316, 14.11.2012., str. 12.).”;

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

„19. „kooperativni inteligentni prometni sustavi” ili „C-ITS” znači inteligentni prometni sustavi koji korisnicima ITS-a omogućuju interakciju i koordinaciju razmjenom zaštićenih i pouzdanih poruka iako se prethodno međusobno ne poznaju;

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

21. „raspoloživost podataka” znači postojanje podataka u digitalnom strojno čitljivom formatu;

22. „nacionalna pristupna točka” znači digitalno sučelje koje je uspostavila država članica i koje čini jedinstvenu pristupnu točku za podatke, kako je definirano u specifikacijama donesenima u skladu s člankom 6.;

23. „dostupnost podataka” znači mogućnost da se zatraže i dobiju podaci u digitalnom strojno čitljivom formatu;

24. „multimodalna digitalna usluga mobilnosti” znači usluga koja pruža informacije o prometnim i putnim podacima kao što su lokacija prometne infrastrukture, vozni redovi, raspoloživost ili cijene za više vrsta prijevoza, koja može uključivati značajke koje omogućuju rezerviranje, plaćanje ili izdavanje karata.”;

(3.a) umeće se sljedeći članak:

„Članak 4.a

Program rada⁴⁴

1. Do [datum stupanja na snagu + 12 mjeseci] Komisija nakon savjetovanja s relevantnim dionicima provedbenim aktom donosi program rada. Taj se provedbeni akt donosi u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 15. stavka 4. Program rada uključuje barem sljedeće elemente:

a) ciljeve i datume za njegovu provedbu svake godine, uz navođenje za koje bi stavke rada trebalo izraditi specifikacije u skladu s člankom 6.;

b) vrste podataka i usluge ITS-a za koje Komisija može donijeti delegirane akte u skladu s člankom 7. stavcima 1. i 2.

⁴⁴ Tekst je djelomično premješten iz članka 17. stavka 5. prijedloga.

2. Prije svakog sljedećeg petogodišnjeg produljenja ovlasti za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 12. stavkom 2. Komisija provedbenim aktima objavljuje novi program rada koji uključuje barem elemente iz stavka 1. točaka (a) i b. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 15. stavka 4.”

4. Članak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 5.

Primjena specifikacija na uvođenje ITS-a

1. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da se specifikacije koje Komisija donese u skladu s člankom 6. primjenjuju na aplikacije i usluge ITS-a, ako se one uvedu, u skladu s načelima navedenima u Prilogu II. Time se ne dovodi u pitanje pravo svake države članice da sama odluči o uvođenju takvih aplikacija i usluga na svojem državnom području. Tim pravom ne dovodi se u pitanje članak 6.a.

2. Prema potrebi države članice surađuju u pogledu prioritetnih područja u mjeri u kojoj za ta prioritetna područja nisu donesene specifikacije.

3. Države članice ujedno surađuju, primjerice putem koordinacijskih projekata koje podupire EU i prema potrebi s relevantnim dionicima, na operativnim aspektima provedbe specifikacija koje donese Komisija, kao što su norme i usklađeni profili EU-a, zajedničke definicije, zajednički metapodaci, zajednički zahtjevi u pogledu kvalitete i aspekti povezani s interoperabilnosti arhitektura nacionalnih pristupnih točaka, zajednički uvjeti za razmjenu podataka, kao i zajedničke aktivnosti osposobljavanja i informiranja. Kad je riječ o zahtjevima za pružatelje podataka, korisnike podataka i pružatelje usluga ITS-a utvrđenima u specifikacijama, države članice prema potrebi surađuju i u pogledu praksi ocjenjivanja usklađenosti s tim zahtjevima i razvoja mehanizama za provedbu usklađenosti.”;

5. Članak 6. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„5. Ne dovodeći u pitanje postupke utvrđene Direktivom (EU) 2015/1535 Europskog parlamenta i Vijeća*, u specifikacijama se, prema potrebi, određuju uvjeti pod kojima države članice, nakon što o tome obavijeste Komisiju, mogu uspostaviti dodatna pravila za pružanje usluga ITS-a na cijelom svojem državnom području ili na njegovu dijelu, pod uvjetom da se tim pravilima ne ometa interoperabilnost.”;

(b) stavak 6. zamjenjuje se sljedećim:

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

Specifikacije uključuju pravila za utvrđivanje parametara koji se odnose na kvalitetu i prikladnost za uporabu. Prema potrebi, a posebno ako je to opravdano u interesu sigurnosti i interoperabilnosti, specifikacije uključuju pravila o ocjenjivanju sukladnosti i nadzoru tržišta, uključujući zaštitnu klauzulu, u skladu s Odlukom br. 768/2008/EZ.

Države članice mogu imenovati barem jedno tijelo nadležno za ocjenjivanje usklađenosti sa zahtjevima utvrđenima u specifikacijama, podložno posebnim pravilima o ocjenjivanju koja u njima mogu biti utvrđena.

Specifikacije ispunjavaju načela utvrđena u Prilogu II.”;

(c) umeće se sljedeći stavak 8.:

„8. Komisija specifikacije iz ovog članka donosi putem provedbenih akata u skladu s člankom 12. Zaseban delegirani akt ne obuhvaća više od jednog prioritetnog područja i donosi se za svaku od prioritetnih mjera.”⁴⁵

* Direktiva (EU) 2015/1535 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. rujna 2015. o utvrđivanju postupka pružanja informacija u području tehničkih propisa i pravila o uslugama informacijskog društva (SL L 241, 17.9.2015., str. 1.);

6. umeće se sljedeći članak 6.a:

„*Članak 6.a*

Raspoloživost podataka i uvođenje usluga ITS-a

1. Države članice osiguravaju da su za svaku vrstu podataka navedenu u Prilogu III., ako već postoje osnovne informacije, podaci što prije raspoloživi za geografsku pokrivenost s obzirom na tu vrstu podataka, a najkasnije do datuma utvrđenog u provedbenim aktima iz stavka 3.

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

2. Države članice osiguravaju da se usluge ITS-a navedene u Prilogu IV. uvedu za geografsku pokrivenost najkasnije do datuma utvrđenog u provedbenim aktima iz stavka 3.

⁴⁵ Napomena: ovaj stavak 8. djelomično sadržava suštinu članka 7. stavaka 1. i 2. postojeće Direktive.

3. Komisija provedbenim aktima donesenima u skladu s člankom 15. stavkom 4. utvrđuje:

- a) geografsku pokrivenost s obzirom na vrstu podataka navedenu u Prilogu III. i rokove za provedbu;
- b) geografsku pokrivenost s obzirom na usluge ITS-a navedene u Prilogu IV. i rokove za provedbu.

Pri donošenju takvih provedbenih akata Komisija uzima u obzir rizik od zadiranja u osobne podatke, kao i troškove i ljudske resurse potrebne za stavljanje relevantnih podataka na raspolaganje i za uvođenje relevantnih usluga dostatne kvalitete kako bi se osiguralo da se ti troškovi i resursi, posebno oni koje snose javna tijela, svedu na najmanju moguću mjeru. Komisija također vodi računa o troškovima i administrativnom opterećenju privatnih operatora od kojih se može zatražiti da pruže podatke i usluge. Ako je dodavanje vrsta podataka ili usluga u priloge III. i IV. bilo predmet analize troškova i koristi te procjene učinka u skladu s člankom 7. stavcima 1. ili 2., Komisija se u svojim razmatranjima može ujedno koristiti rezultatima te analize i procjene učinka.”;

7. Članak 7. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 7.

Izmjena priloga III. i IV.

„1.⁴⁶ Nakon analize troškova i koristi te procjene učinka, uključujući odgovarajuća savjetovanja, Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 12. s obzirom na tržišni i tehnološki razvoj u cijeloj Uniji radi izmjene popisa vrsta podataka iz Priloga III. na sljedeće načine:

(a) dodavanjem ili izmjenom vrsta podataka koje su neodvojivo povezane s prioritetnim područjima utvrđenima u Prilogu I. i koje su navedene u specifikacijama utvrđenima u skladu s člankom 6. stavkom 8. ako raspoloživost takvih vrsta podataka, u skladu s analizom troškova i koristi te procjenom učinka, donosi važne i jasno opravdane koristi i poboljšanja u pogledu održivosti prometa, sigurnosti i zaštite u prometu ili učinkovitosti prometa i upravljanja njime, ili

(b) ako je to jasno opravdano, brisanjem vrsta podataka uključenih u Prilog III.

Svaki delegirani akt usklađen je s vrstama podataka utvrđenima u posljednjem programu rada donesenom u skladu s člankom 4.a i ne obuhvaća više od jednog prioritetnog područja.

⁴⁶ Napomena: postojeći stavak 1. uključen je u članak 6., u novi stavak 8.

2. Nakon analize troškova i koristi te procjene učinka, uključujući odgovarajuća savjetovanja, Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 12. s obzirom na tržišni i tehnološki razvoj u cijeloj Uniji radi izmjene popisa usluga ITS-a iz Priloga IV. na sljedeće načine:

(a) dodavanjem ili izmjenom usluga obuhvaćenih područjem primjene Priloga I. za koje su utvrđene specifikacije u skladu s člankom 6. stavkom 8. ako pružanje takvih usluga, u skladu s analizom troškova i koristi te procjenom učinka, donosi važne i jasno opravdane koristi i poboljšanja u pogledu održivosti prometa, sigurnosti i zaštite u prometu ili učinkovitosti prometa i upravljanja njime, ili

(b) ako je to jasno opravdano, brisanjem usluga uključenih u Prilog IV.

Svaki delegirani akt usklađen je s popisom usluga ITS-a utvrđenim u posljednjem programu rada donesenom u skladu s člankom 4.a i ne obuhvaća više od jednog prioritarnog područja.

3. Pri donošenju delegiranih akata u skladu s ovim člankom Komisija na odgovarajući način uzima u obzir rizik od zadiranja u osobne podatke, kao i troškove i ljudske resurse potrebne za stavljanje relevantnih podataka na raspolaganje ili za uvođenje relevantnih usluga dostatne kvalitete kako bi se osiguralo da se ti troškovi i resursi, posebno oni koje snose javna tijela, svedu na najmanju moguću mjeru. Komisija također vodi računa o troškovima i administrativnom opterećenju privatnih operatora od kojih se može zatražiti da pruže podatke i usluge.”;

8. umeće se sljedeći članak 7.a:

„Članak 7.a

Privremene mjere

1. Ne dovodeći u pitanje mehanizme za pripravnost i odgovor na incidente, poput onih uspostavljenih na temelju Direktive (EU) 2016/1148 Europskog parlamenta i Vijeća*, Komisija može, na zahtjev države članice ili na vlastitu inicijativu, u kriznoj situaciji donijeti odmah primjenjive provedbene akte u kojima se utvrđuju protumjere za rješavanje uzroka i posljedica te situacije, kao što je suspenzija obveza obuhvaćenih područjem primjene prioriternih područja utvrđenih na temelju članka 2. Komisija obavještuje države članice što je prije moguće kada smatra da je došlo do krizne situacije.
2. Komisija može donijeti provedbene akte u skladu sa stavkom 1. samo u slučaju nepredviđene krizne situacije do koje je došlo zbog ugrožene raspoloživosti ili cjelovitosti usluga ITS-a koje su predmet specifikacija donesenih u skladu s člankom 6. ako bi takva situacija mogla ugroziti sigurno i pravilno funkcioniranje prometnog sustava Unije ili negativno utjecati na cestovnu sigurnost te samo ako se ne može očekivati da će se primjenom mehanizma za odgovor na incidente ili izmjenom specifikacija u skladu s člankom 6. osigurati pravodoban i djelotvoran odgovor. Mjere koje donosi Komisija strogo su ograničene na otklanjanje uzroka i posljedica takvih kriznih situacija.
3. Donošenjem privremenih mjera u skladu s ovim člankom ne dovodi se u pitanje nadležnost država članica za poduzimanje mjera u kriznim situacijama koje se odnose na pitanja nacionalne sigurnosti ili obrane koja utječu na aplikacije i usluge ITS-a uvedene na njihovu državnom području.

4. Provedbeni akti iz stavka 1. donose se u skladu s postupkom navedenim u članku 15. stavku 3. Ti provedbeni akti vrijede najviše osam mjeseci. Komisija obavješćuje države članice kad smatra da je krizna situacija završila i te akte stavlja izvan snage nakon što ta situacija završi ili nakon što je izmijenila relevantne specifikacije kako bi ispravila situaciju, ovisno o tome što nastupi prije.⁴⁷;

*Direktiva (EU) 2016/1148 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. srpnja 2016. o mjerama za visoku zajedničku razinu sigurnosti mrežnih i informacijskih sustava širom Unije (SL L 194/1, 19.7.2016., p. 1.) NAPOMENA: direktivu treba ažurirati nakon što Direktiva NIS 2 stupi na snagu (Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o mjerama za visoku zajedničku razinu kibersigurnosti širom Unije i stavljanju izvan snage Direktive (EU) 2016/1148, 2020/0359(COD)).

9. u članku 8. stavku 1. upućivanje koje glasi „Direktivi 98/34/EZ” zamjenjuje se upućivanjem koje glasi „Direktivi (EU) 2015/1535”;

10. Članak 10. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 10.

Pravila o zaštiti podataka i privatnosti

1. Podaci koji su osobni podaci u smislu članka 4. točke 1. Uredbe (EU) 2016/679* obrađuju se u skladu s ovom Direktivom samo u mjeri u kojoj je takva obrada potrebna za funkcioniranje aplikacija, usluga i mjera ITS-a utvrđenih u Prilogu I. u cilju osiguravanja cestovne sigurnosti i zaštite te unaprijeđenog upravljanja prometom, mobilnošću ili neizgodbama.

⁴⁷ Napomena: zadnja rečenica premještena je iz članka 15. stavka 3.

2. Ako se specifikacije donesene na temelju članka 6. odnose na obradu podataka koji su osobni podaci kako je definirano u članku 4. točki 1. Uredbe (EU) 2016/679, njima se utvrđuju kategorije tih podataka i predviđaju primjerene mjere za zaštitu osobnih podataka u skladu s Uredbom (EU) 2016/679 i Direktivom 2002/58/EZ. U tom slučaju procjena učinka iz članka 6. stavka 7.⁴⁸ uključuje analizu učinka takve obrade na zaštitu dotičnih osobnih podataka.

3. Prema potrebi potiče se uporaba anonimnih podataka ili pseudonimizacija podataka.

* Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka) (SL L 119, 4.5.2016., str. 1.).”;

11. umeće se sljedeći članak 10.a:

„Članak 10.a

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

Specifikacijama za prioritetno područje iz članka 2. stavka 1. točke (d), koje Komisija treba donijeti pri izvršavanju svojih ovlasti u skladu s člankom 6. stavkom 8., utvrđuje se sustav EU-a za upravljanje sigurnosnim vjerodajnicama C-ITS-a iz točke 4.3. Priloga I. Uloge su tog sustava sljedeće:

- (a) tijelo za upravljanje politikom certifikata C-ITS-a;
- (b) upravitelj pouzdanog popisa certifikata C-ITS-a;
- (c) kontaktna točka za C-ITS.

Komisija je odgovorna za osiguravanje izvršenja tih uloga.” ;

⁴⁸ Napomena: članak 6. stavak 7. glasi: „Komisija provodi analizu učinaka, uključujući analizu troškova i koristi, prije donošenja specifikacija.”

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

13. Članak 15. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 15.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže Europski odbor za ITS (EIC). Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća*.

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

3. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 8. Uredbe (EU) br. 182/2011 u vezi s njezinim člankom 5.

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

Ako odbor ne da mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

* Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).”;

14. Članak 17. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 17.

Izvješćivanje ⁴⁹

1. Države članice do [datum stupanja na snagu + 18 mjeseci] Komisiji podnose izvješće o provedbi ove Direktive i delegiranih akata donesenih na temelju nje, kao i o svojim glavnim nacionalnim aktivnostima i projektima u vezi s prioritetnim područjima i s raspoloživosti podataka i usluga navedenih u prilogima III. i IV.
2. Komisija provedbenim aktima utvrđuje predložak za početna izvješća i izvješća o napretku, uključujući popis ključnih pokazatelja uspješnosti za ocjenjivanje provedbe ove Direktive te delegiranih i provedbenih akata donesenih na temelju nje. U tim se provedbenim aktima, s obzirom na načelo proporcionalnosti i na osnovi najboljih praksi, pravi razlika između obveznih ključnih pokazatelja uspješnosti koje treba uključiti u izvješća i dodatnih pokazatelja koji se prema potrebi mogu uključiti u takva izvješća. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 15. stavka 4.
3. Nakon početnog izvješća države članice svake tri godine izvješćuju o napretku ostvarenom u provedbi ove Direktive te delegiranih i provedbenih akata donesenih na temelju nje. Komisija osigurava da su rokovi za izvješćivanje utvrđeni u delegiranim aktima donesenima na temelju članka 6. usklađeni s tom učestalošću.
4. Komisija najkasnije 18 mjeseci nakon svakog roka za izvješća država članica podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o napretku postignutom u provedbi ove Direktive te delegiranih i provedbenih akata donesenih na temelju nje.. Izvješću se prilaže i analiza funkcioniranja i provedbe članaka od 5. do 11. i članka 16., uključujući upotrijebljena i potrebna financijska sredstva, te se njime prema potrebi procjenjuje potreba za izmjenom ove Direktive.

⁴⁹ Napomena: Uvjeti programa rada premješteni su u novi članak 4.a.

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

Članak 2.

Prenošenje

1. Države članice stavljaju na snagu zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom najkasnije do [datum stupanja na snagu + 24 mjeseci]. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.

Kada države članice donose te odredbe, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Države članice određuju načine tog upućivanja.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 3.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 4.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

[...]

PRILOG I.
PRIORITETNA PODRUČJA
(kako su navedena u članku 2.)

1. Prioritetno područje I: informacijske usluge i usluge mobilnosti u okviru ITS-a

Specifikacije i norme za informacijske usluge i usluge mobilnosti u okviru ITS-a za putnike uključuju sljedeće:

1.1. Specifikacije za multimodalne digitalne usluge mobilnosti u cijelom EU-u (uključujući pružanje informacija o multimodalnim putovanjima diljem EU-a)

Definiranje zahtjeva potrebnih kako bi se korisnicima ITS-a osigurala točnost i prekogranična raspoloživost multimodalnih digitalnih usluga mobilnosti i sličnih usluga kojima se pružaju funkcije informiranja, rezerviranja ili kupnje u cijelom EU-u za više prijevoznika unutar iste vrste prijevoza, na temelju:

1.1.1. raspoloživosti i dostupnosti pružateljima usluga ITS-a postojećih i točnih multimodalnih prometnih i putnih podataka koji se upotrebljavaju za multimodalne digitalne usluge mobilnosti, ne dovodeći u pitanje ograničenja u vezi sa sigurnosti i upravljanjem prometom;

1.1.2. olakšavanja prekogranične elektroničke razmjene podataka među relevantnim javnim tijelima i dionicima i relevantnim pružateljima usluga ITS-a, prije svega putem standardiziranih sučelja;

1.1.3. pravodobnog ažuriranja, koje provode relevantna javna tijela i dionici, raspoloživih multimodalnih prometnih i putnih podataka koji se upotrebljavaju za multimodalne digitalne usluge mobilnosti;

1.1.4. pravodobnog ažuriranja, koje provode pružatelji usluga ITS-a, multimodalnih putnih informacija uključujući prema potrebi informacije povezane s rezerviranjem i kupnjom prometnih usluga.

1.2. Specifikacije za usluge cestovnih prometnih informacija i navigacije u cijelom EU-u (uključujući usluge prometnih informacija u cijelom EU-u u stvarnom vremenu)

Definiranje zahtjeva potrebnih kako bi se korisnicima ITS-a osigurala točnost i prekogranična raspoloživost usluga cestovnih prometnih informacija i navigacije u cijelom EU-u, na temelju:

- 1.2.1. raspoloživosti i dostupnosti pružateljima usluga ITS-a i drugim relevantnim dionicima postojećih i točnih cestovnih i prometnih podataka, uključujući podatke u stvarnom vremenu, koji se upotrebljavaju za prometne informacije u stvarnom vremenu i za uporabu u digitalnim kartama, ne dovodeći u pitanje ograničenja u vezi sa sigurnosti i upravljanjem prometom;
- 1.2.2. olakšavanja prekogranične elektroničke razmjene podataka među relevantnim javnim tijelima, dionicima i relevantnim pružateljima usluga ITS-a, uključujući povratne informacije o kvaliteti podataka;
- 1.2.3. pravodobnog ažuriranja, koje provode relevantna javna tijela i dionici, raspoloživih cestovnih i prometnih podataka koji se upotrebljavaju za prometne informacije u stvarnom vremenu;
- 1.2.4. pravodobnog ažuriranja, koje provode pružatelji usluga ITS-a, prometnih informacija u stvarnom vremenu za sudionike u cestovnom prometu i druge relevantne dionike.
- 1.3. Specifikacije za multimodalne digitalne usluge mobilnosti i usluge cestovnih prometnih informacija i navigacije u cijelom EU-u
 - 1.3.1. Definiranje zahtjeva potrebnih kako bi relevantna javna tijela i/ili, prema potrebi, privatni sektor mogla prikupljati cestovne prometne podatke (tj. planove protoka prometa, prometne propise i preporučene pravce, prvenstveno za teška teretna vozila) i dostavljati te podatke pružateljima usluga ITS-a, na temelju:
 - 1.3.1.1. raspoloživosti za pružatelje usluga ITS-a postojećih cestovnih i prometnih podataka (npr. planova protoka prometa, prometnih propisa i preporučenih pravaca) koje su prikupila relevantna javna tijela i/ili privatni sektor;
 - 1.3.1.2. olakšavanja elektroničke razmjene podataka među relevantnim javnim tijelima i pružateljima usluga ITS-a i drugim relevantnim dionicima;
 - 1.3.1.3. pravodobnog ažuriranja cestovnih i prometnih podataka (npr. planova protoka prometa, prometnih propisa i preporučenih pravaca) koje provode relevantna javna tijela i/ili, prema potrebi, privatni sektor;
 - 1.3.1.4. pravodobnog ažuriranja, koje provode pružatelji usluga ITS-a, usluga i aplikacija ITS-a koje se koriste tim cestovnim i prometnim podacima.
 - 1.3.2. Definiranje zahtjeva potrebnih kako bi cestovni podaci, prometni podaci i relevantni putni podaci i podaci o multimodalnoj infrastrukturi koji se upotrebljavaju za digitalne karte bili točni i, gdje je to moguće, raspoloživi proizvođačima digitalnih karata i pružateljima usluga, na temelju:
 - 1.3.2.1. raspoloživosti, za proizvođače digitalnih karata i pružatelje usluga, postojećih cestovnih i prometnih podataka te relevantnih putnih podataka i podataka o multimodalnoj infrastrukturi, uključujući utvrđene pristupne čvorove koji se koriste za digitalne karte;
 - 1.3.2.2. olakšavanja elektroničke razmjene podataka među relevantnim javnim tijelima i dionicima i privatnim proizvođačima digitalnih karata i pružateljima usluga;

- 1.3.2.3. pravodobnog ažuriranja cestovnih i prometnih podataka za digitalne karte koje provode relevantna javna tijela i dionici;
- 1.3.2.4. pravodobnog ažuriranja digitalnih karata koje provode proizvođači digitalnih karata i pružatelji usluga.
- 2. Prioritetno područje II: usluge ITS-a u području upravljanja putovanjem, prijevozom i prometom

Specifikacije i norme za usluge ITS-a u području upravljanja putovanjem, prijevozom i prometom uključuju sljedeće:

2.1. Specifikacije za unaprijedene usluge upravljanja prometom i nezgodama

Definiranje zahtjeva potrebnih kako bi se poduprle i uskladile unaprijedene usluge upravljanja prometom i nezgodama, na temelju:

- 2.1.1. raspoloživosti i dostupnosti postojećih i točnih cestovnih i prometnih podataka i podataka o nesrećama i nezgodama potrebnih za usluge upravljanja prometom i nezgodama;
- 2.1.2. olakšavanja prekogranične elektroničke razmjene podataka, uključujući podatke o prijevozu tereta koji su relevantni za upravljanje prometom i nezgodama (npr. prijevoz opasnih tvari, ograničenja pristupa povezana s teretom, preveliki kamioni), među centrima za upravljanje prometom, centrima za prometne informacije, dionicima i relevantnim pružateljima usluga ITS-a, posebno putem standardiziranih sučelja;
- 2.1.3. pravodobnog ažuriranja, koje provode relevantni dionici, raspoloživih cestovnih i prometnih podataka i podataka o nesrećama i nezgodama potrebnih za unaprijedene usluge upravljanja prometom i nezgodama;
- 2.1.4. raspoloživosti podataka i sinergije s drugim inicijativama usmjerenima na podupiranje multimodalnosti, integraciju načina prijevoza i olakšavanje prijelaza načina prijevoza u europskoj prometnoj mreži na najodrživiji način prijevoza usklađivanjem i olakšavanjem razmjene podataka⁵⁰.

2.2. Specifikacije za usluge upravljanja mobilnošću

Definiranje zahtjeva potrebnih kako bi se tijela za javni prijevoz podržala u razvoju točnih usluga upravljanja mobilnošću, na temelju:

- 2.2.1. raspoloživosti i dostupnosti relevantnim javnim tijelima postojećih i točnih cestovnih i multimodalnih putnih i prometnih podataka potrebnih za upravljanje mobilnošću, ne dovodeći u pitanje zahtjeve za zaštitu podataka;
- 2.2.2. olakšavanja prekogranične elektroničke razmjene podataka među relevantnim javnim tijelima i dionicima i odgovarajućim pružateljima usluga ITS-a;

⁵⁰ Kao što je Uredba (EU) 2020/1056 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta (SL L 249, 31.7.2020., str. 33.) i rad Foruma za digitalni promet i logistiku (DTLF).

- 2.2.3. pravodobnog ažuriranja, koje provode relevantna javna tijela i dionici, raspoloživih cestovnih i multimodalnih putnih i prometnih podataka potrebnih za upravljanje mobilnošću.

2.3. Okvir EU-a za arhitekturu ITS-a

Definiranje mjera potrebnih za razvoj okvirne arhitekture EU-a za ITS, koje se izričito odnose na interoperabilnost, kontinuitet usluga i multimodalnost povezane s ITS-om, unutar koje države članice i njihova nadležna tijela u suradnji s privatnim sektorom mogu razvijati svoje vlastite arhitekture ITS-a za mobilnost na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini.

2.4. Aplikacije ITS-a i logistika prijevoza tereta

Definiranje zahtjeva potrebnih kako bi se podržalo ostvarivanje aplikacija ITS-a za logistiku prijevoza tereta, a posebice praćenja i lociranja tereta i drugih usluga vidljivosti na njegovu putu i između različitih vrsta prijevoza, na temelju:

- 2.4.1. raspoloživosti odgovarajućih tehnologija ITS-a autorima aplikacija ITS-a i njihove uporabe tih tehnologija;
- 2.4.2. raspoloživosti podataka povezanih s teretom, dostupnih putem drugih specifičnih okvira za razmjenu podataka⁵¹;
- 2.4.3. uključivanja rezultata pozicioniranja u alate i centre za upravljanje prometom.

3. Prioritetno područje III: usluge ITS-a u području cestovne sigurnosti i zaštite

Specifikacije i norme za usluge ITS-a u području cestovne sigurnosti i zaštite uključuju sljedeće:

3.1. Specifikacije za interoperabilnu uslugu eCall u cijelom EU-u

Definiranje mjera potrebnih za usklađeno pružanje interoperabilne usluge eCall u cijelom EU-u, uključujući:

- 3.1.1. raspoloživost u vozilima potrebnih podataka ITS-a koje treba razmijeniti;
- 3.1.2. raspoloživost potrebne opreme u pozivnim centrima za hitne slučajeve koji primaju podatke odaslane iz vozila;
- 3.1.3. olakšavanje elektroničke razmjene podataka između vozila i centara za hitne pozive, uključujući moguću interakciju s podacima u području primjene Uredbe (EU) 2020/1056 i s e-CMR*, primjerice u slučaju opasnih tvari.

⁵¹ Kao što je Uredba (EU) 2020/1056.

*Dodatni Protokol Konvenciji o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR) koji se odnosi na elektronički tovarni list.

3.2. Specifikacije za pružanje informacijskih usluga i usluga rezerviranja za sigurna i zaštićena parkirališna mjesta za kamione i gospodarska vozila

Definiranje mjera potrebnih za pružanje informacijskih usluga i, prema potrebi, usluga rezerviranja na temelju ITS-a za sigurna i zaštićena parkirališna mjesta za kamione i gospodarska vozila, posebno na benzinskim crpkama i odmorištima uz ceste, na temelju:

- 3.2.1. raspoloživosti, za korisnike, informacija o mogućnostima parkiranja uz cestu;
- 3.2.2. olakšavanja elektroničke razmjene podataka između parkirališta i parkirališnih mjesta uz ceste, centara i vozila;
- 3.2.3. uključivanja odgovarajućih tehnologija ITS-a i u vozila i u parkirališne objekte uz ceste radi ažuriranja informacija o raspoloživim parkirališnim mjestima u svrhu rezervacija.

3.3. Specifikacije za osnovne opće prometne informacije povezane s cestovnom sigurnosti

Definiranje minimalnih zahtjeva kako bi se, ako je moguće besplatno, svim korisnicima pružile „opće prometne informacije” povezane s cestovnom sigurnosti, kao i minimalnog sadržaja tih informacija, na temelju:

- 3.3.1. raspoloživosti i dostupnosti točnih podataka o događajima i uvjetima povezanim s cestovnom sigurnosti koji su potrebni za usluge prometnih informacija u vezi sa sigurnosti i za upravljanje nezgodama;
- 3.3.2. uvođenja ili uporabe sredstava za otkrivanje ili identifikaciju događaja i uvjeta povezanih sa sigurnosti;
- 3.3.3. identifikacije i uporabe standardiziranog popisa prometnih događaja povezanih sa sigurnosti („opće prometne poruke”) koje bi trebalo besplatno dostaviti korisnicima ITS-a;
- 3.3.4. usklađenosti „općih prometnih poruka” i njihova uključivanja u usluge ITS-a za pružanje prometnih informacija i multimodalnih putnih informacija u stvarnom vremenu.

3.4. Specifikacije za druge mjere

- 3.4.1. Definiranje mjera potrebnih za potporu sigurnosti sudionika u cestovnom prometu u vezi sa sučeljem čovjek-stroj u vozilu i uporabom nomadskih uređaja za potporu u vožnji i/ili prijevozu, kao i sigurnosti komunikacija u vozilu, koje su izvan područja primjene Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća⁵², Uredbe (EU) br. 167/2013 Europskog parlamenta i Vijeća⁵³ i Uredbe (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća⁵⁴.
- 3.4.2. Definiranje mjera potrebnih za poboljšanje sigurnosti i udobnosti nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu za sve relevantne aplikacije ITS-a koje su izvan područja primjene Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe (EU) br. 167/2013 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća.
- 3.4.3. Definiranje mjera potrebnih za ugradnju u vozila i cestovnu infrastrukturu naprednih informacijskih sustava za potporu vozaču koje su izvan područja primjene Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe (EU) br. 167/2013 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća.
- 3.4.4. Definiranje mjera potrebnih za olakšavanje razmjene informacija između pružatelja usluga aplikacija ITS-a u području sigurnosti, kao što je potpora za povratak ukradenih vozila ili robe, i relevantnih javnih tijela, uzimajući u obzir druge postojeće okvire i one u nastajanju usmjerene na olakšavanje razmjene podataka u području mobilnosti i prometa, koje su izvan područja primjene Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe (EU) br. 167/2013 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća.

⁵² Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL L 151, 14.6.2018., str. 1.).

⁵³ Uredba (EU) br. 167/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 5. veljače 2013. o homologaciji i nadzoru tržišta traktora za poljoprivredu i šumarstvo (SL L 60, 2.3.2013., str. 1.).

⁵⁴ Uredba (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. siječnja 2013. o homologaciji i nadzoru tržišta vozila na dva ili tri kotača i četverocikala (SL L 60, 2.3.2013., str. 52.).

4. Prioritetno područje IV: usluge ITS-a za povezanu, kooperativnu i automatiziranu mobilnost

Specifikacije i norme za povezivanje vozila s prometnom infrastrukturom, podizanje svijesti i omogućivanje visokoautomatiziranih usluga mobilnosti uključuju sljedeće, pri čemu se ne dovode u pitanje specifikacije i norme iz Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe (EU) br. 167/2013 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća:

- 4.1. Definiranje mjera potrebnih za daljnji napredak u razvijanju i provedbi kooperativnih (vozilo-vozilo, vozilo-infrastruktura, infrastruktura-infrastruktura) inteligentnih prometnih sustava, posebno radi potpore povezanoj, kooperativnoj i automatiziranoj mobilnosti, na temelju:
 - 4.1.1. olakšavanja razmjene podataka ili informacija između vozila, između infrastruktura, između vozila i infrastruktura te između drugih sudionika u prometu, vozila i infrastruktura;
 - 4.1.2. raspoloživosti za odgovarajuće strane, tj. vozila ili cestovne infrastrukture, relevantnih podataka ili informacija koje treba razmijeniti;
 - 4.1.3. uporabe standardiziranog formata poruke u razmjeni podataka ili informacija između vozila i infrastrukture;
 - 4.1.4. definicije komunikacijske infrastrukture za razmjenu podataka ili informacija između vozila, između infrastruktura i između vozila i infrastruktura;
 - 4.1.5. uporabe normizacijskih procesa radi donošenja odgovarajućih arhitektura.
- 4.2. Specifikacije za usluge:
 - 4.2.1. usluge informiranja i upozorenja C-ITS-a temeljene na podacima o statusu koje povećavaju svijest sudionika u prometu o predstojećim situacijama u prometu;
 - 4.2.2. usluge informiranja i upozorenja C-ITS-a temeljene na opažanjima koje dodatno povećavaju svijest sudionika u prometu o predstojećim situacijama u prometu, uključujući nepovezane sudionike u prometu;
 - 4.2.3. usluge C-ITS-a temeljene na namjerama koje omogućuju vozilima da se nose sa složenim prometnim scenarijima i omogućuju visokoautomatiziranu vožnju;
 - 4.2.4. infrastrukturne usluge C-ITS-a za potporu automatiziranoj vožnji.
- 4.3. Specifikacije za sustav EU-a za upravljanje sigurnosnim vjerodajnicama C-ITS-a:
 - 4.3.1. politika certifikata za upravljanje certifikatima javnih ključeva za usluge C-ITS-a;
 - 4.3.2. utvrđivanje uloge tijela za upravljanje politikom certifikata C-ITS-a, upravitelja pouzdanog popisa C-ITS-a i kontaktne točke za C-ITS;
 - 4.3.3. sigurnosna politika za upravljanje informacijskom sigurnosti C-ITS-a.”.

PRILOG II.

NAČELA ZA SPECIFIKACIJE I UVOĐENJE ITS-A

(kako je navedeno u člancima 5., 6., 7. i 8.)

Donošenje specifikacija, davanje mandata za norme i odabir i uvođenje aplikacija i usluga ITS-a temelje se na evaluaciji potreba koje uključuju sve relevantne dionike i u skladu su s načelima navedenima u nastavku. Te mjere moraju:

(a)	biti djelotvorne	–	dati zamjetan doprinos rješavanju ključnih izazova koji utječu na cestovni promet u Europi (npr. smanjenje zagušenja, smanjenje emisija, poboljšanje energetske učinkovitosti, postizanje više razine sigurnosti i zaštite, među ostalim i u pogledu nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu);
(b)	biti troškovno učinkovite	–	optimizirati omjer troškova i rezultata u odnosu na ispunjavanje ciljeva;
(c)	biti razmjerne	–	predvidjeti, prema potrebi, različite razine kvalitete usluga i uvođenja koje se mogu dostići, uzimajući u obzir posebnosti na lokalnoj, regionalnoj, nacionalnoj i europskoj razini;
(d)	podupirati kontinuitet usluga	–	osigurati neprekinute usluge u cijeloj Uniji pri uvođenju usluga ITS-a, posebno na transeuropskoj mreži, a gdje je to moguće, i na njezinim vanjskim granicama. Kontinuitet usluga trebalo bi osigurati na razini prilagođenoj karakteristikama prometnih mreža koje povezuju zemlje sa zemljama i, prema potrebi, regije s regijama i gradove s ruralnim područjima;
(e)	postići interoperabilnost	–	osigurati da sustavi i s njima povezani poslovni procesi mogu omogućiti razmjenu podataka, informacija i znanja kako bi se osiguralo učinkovito pružanje usluga ITS-a;
(f)	podupirati usklađenost s prethodnim	–	osigurati, kada je to opravdano, sposobnost sustava ITS-a da funkcioniraju s postojećim sustavima koji imaju istu namjenu, ne ometajući pritom razvoj novih tehnologija i

	sustavima		podupirući prema potrebi komplementarnost s novim tehnologijama ili prelazak na nove tehnologije;
(g)	poštovati postojeću nacionalnu infrastrukturu i karakteristike mreže	–	uzeti u obzir svojstvene razlike u karakteristikama prometnih mreža, posebno u veličini opsega prometa i u vremenskim uvjetima na cestama;
(h)	promicati jednakost pristupa	–	ne ometati pristup aplikacijama i uslugama ITS-a za nezaštićene sudionike u cestovnom prometu niti ih diskriminirati pri pristupu tim aplikacijama i uslugama. Prema potrebi, biti dostupne za osobe s invaliditetom u skladu sa zahtjevima za pristupačnost iz Priloga I. Direktivi 2019/882 ako su aplikacije i usluge ITS-a namijenjene za povezivanje korisnika ITS-a s invaliditetom ili pružanje informacija tim korisnicima; biti prilagođene osobama s ograničenim digitalnim znanjem;
(i)	podupirati tehničku zrelost	–	nakon odgovarajuće procjene rizika dokazati solidnost inovativnih sustava ITS-a putem dostatne razine tehničkog razvoja i operativne uporabe;
(j)	postići kvalitetu vremenskog usklađivanja i pozicioniranja	–	osigurati usklađenost aplikacija i usluga ITS-a, koje se oslanjaju na vremensko usklađivanje ili pozicioniranje, barem s navigacijskim uslugama koje pruža sustav Galileo, uključujući autentifikaciju navigacijskih poruka otvorene usluge i druge usluge sustava Galileo poput visoke preciznosti kad ta usluga bude dostupna, i sa sustavima Europskog geostacionarnog navigacijskog sustava (EGNOS). Osigurati, prema potrebi, da se u aplikacijama i uslugama ITS-a koje se oslanjaju na podatke o promatranju Zemlje upotrebljavaju podaci, informacije ili usluge programa Copernicus. Uz podatke programa Copernicus mogu se upotrebljavati i drugi podaci i usluge;

(k)	olakšati intermodalnost	–	pri uvođenju ITS-a prema potrebi uzeti u obzir usklađivanje različitih vrsta prijevoza;
(l)	poštovati koherentnost	–	uzeti u obzir postojeća pravila, politike i aktivnosti Unije koji su relevantni u području ITS-a, posebno u području normizacije i, kad je riječ o specifikacijama, načelo tehnološke neutralnosti, kako je utvrđeno u Direktivi 2018/1972;
(m)	osigurati transparentnost i povjerenje	–	osigurati transparentnost, primjerice tako da se zajamči transparentnost rangiranja pri predlaganju opcija mobilnosti kupcima.

”.

PRILOG III.

Popis vrsta podataka

1. Podaci koji se odnose na pružanje usluga cestovnih prometnih informacija i navigacije na razini EU-a (kako je navedeno u Prilogu I., Prioritetno područje I., stavci 1.2. i 1.3.):
1.1. statički i dinamički prometni propisi, ako je primjenjivo, u vezi sa sljedećim vrstama podataka: vrste podataka: – uvjeti pristupa za tunele – uvjeti pristupa za mostove – ograničenja brzine – propisi u vezi s isporukom tereta – zabrane pretjecanja za teška teretna vozila – smjer vožnje na voznim trakovima kojima se vozi u oba smjera – ograničenja u pogledu težine/duljine/širine/visine ⁵⁵ – jednosmjerne ulice ⁵⁶
– planovi protoka prometa
– trajna ograničenja pristupa – granice zabrana, ograničenja ili obveze s valjanošću u različitim zonama, trenutni status pristupa i uvjeti za vožnju u uređenim prometnim zonama ⁵⁷ .

⁵⁵ Napomena: Dodatak koji proizlazi iz Delegirane uredbe Komisije (EU) 2022/670 (usluge prometnih informacija u stvarnom vremenu u cijelom EU-u).

⁵⁶ Vidjeti prethodnu bilješku.

⁵⁷ Vidjeti prethodnu bilješku.

1.2. Podaci o stanju mreže
<u>Vrste podataka:</u> – zatvorene ceste – zatvoreni vozni trakovi – radovi na cesti – privremene mjere upravljanja prometom
2. Podaci koji se odnose na informacijske usluge i usluge rezerviranja za sigurna i zaštićena parkirališna mjesta za kamione i gospodarska vozila (kako je navedeno u Prilogu I., Prioritetno područje III., stavak 3.2.):
vrste podataka: – statični podaci povezani s parkiralištima – informacije o sigurnosti i opremi parkirališta – dinamični podaci o raspoloživosti parkirališnih mjesta, uključujući podatke o tome je li parkiralište puno ili zatvoreno te broj raspoloživih slobodnih mjesta.
3. Podaci o zapaženim događajima povezanim s cestovnom sigurnosti ili uvjetima povezanim s osnovnim općim prometnim informacijama u vezi s cestovnom sigurnosti (kako je navedeno u Prilogu I., Prioritetno područje III., stavak 3.3.):
vrste podataka: – privremeno skliska cesta - životinje, ljudi, prepreke, krhotine na cesti – nezaštićeno mjesto nesreće – kratkotrajni radovi na cesti – smanjena vidljivost – vozač koji vozi u krivom smjeru – neoznačena blokada ceste – iznimni vremenski uvjeti

4. Statični podaci u pogledu multimodalnog prometa za pružanje informacija o multimodalnim putovanjima u cijelom EU-u (kako je navedeno u Prilogu I., Prioritetnom području I., stavcima 1.1. i 1.3.):

vrste podataka:

Lokacija prepoznatih pristupnih čvorova za sve planirane načine prijevoza, uključujući informacije o dostupnosti pristupnih čvorova i prilaza na mjestu presjedanja (kao što su dizala, pokretne stube)

”.

PRILOG IV.

Popis usluga ITS-a

Usluga osnovnih općih prometnih informacija povezanih s cestovnom sigurnosti (SRTI) kako je navedeno u Prilogu I., Prioritetno područje III., stavak 3.3.

”.