

Bruselj, 23. maj 2022
(OR. fr, en)

9114/22

Medinstitucionalna zadeva:
2021/0419(COD)

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

POROČILO

Pošiljatelj:	Generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Svet
Št. predh. dok.:	8883/22
Št. dok. Kom.:	15114/21 + ADD1
Zadeva:	Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2010/40/EU o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih načinov prevoza – splošni pristop

I. UVOD

1. Komisija je 15. decembra 2021 Evropskemu parlamentu in Svetu predložila predlog o spremembi Direktive 2010/40/EU o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih načinov prevoza (v nadaljnjem besedilu: direktiva o inteligentnih prometnih sistemih), ki je del svežnja štirih pobud, namenjenih posodobitvi prometnega sistema Unije ter podpiranju prehoda na čistejšo, okolju prijaznejšo in pametnejšo mobilnost.

2. Glavna cilja tega predloga, ki temelji na členu 91 PDEU, sta: (a) upoštevati tehnološki napredek, na primer povezano in avtomatizirano mobilnost ali aplikacije za mobilnost kot storitev, ter (b) izboljšati razpoložljivost, ponovno uporabo in interoperabilnost podatkov.
3. Predlog je pripravljen na podlagi ocene veljavne direktive, opravljene leta 2019, v kateri so bile ugotovljene naslednje težave: (i) pomanjkanje interoperabilnosti in kontinuitete aplikacij; (ii) pomanjkanje usklajevanja in učinkovitega sodelovanja med deležniki ter (iii) nezadostna razpoložljivost podatkov in nepripravljenost za njihovo izmenjavo.
4. Za odpravo teh pomanjkljivosti Komisija med drugim predlaga razširitev področja uporabe direktive in uvedbo obvezne digitalizacije nekaterih informacij, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, prometom in večmodalnimi potovanji, v omrežju TEN-T¹ in nato v celotnem cestnem omrežju. Hkrati bi bilo obvezno tudi uvajanje nekaterih bistvenih storitev inteligentnih prometnih sistemov (v nadaljnjem besedilu: ITS).
5. Predlog je del svežnja zakonodajnih pobud, ki naj bi prispevale k ciljem razogljičenja, digitalizacije in večje odpornosti prometne infrastrukture.
6. Digitalizacija je del evropske strategije za podatke iz februarja 2020², v kateri je bila napovedana vzpostavitev devetih skupnih evropskih podatkovnih prostorov v strateških gospodarskih sektorjih in na področjih javnega interesa, vključno s skupnim evropskim podatkovnim prostorom za mobilnost. Evropski svet je v sklepih z dne 22. oktobra 2021³ pozval k hitremu napredku pri izvajanju ukrepov, potrebnih za vzpostavitev takšnih sektorskih podatkovnih prostorov.

¹ Vseevropsko prometno omrežje, za katero so bile smernice določene z Uredbo (EU) št. 1315/2013. Revizija navedene uredbe predstavlja glavno pobudo iz svežnja o učinkoviti in zeleni mobilnosti.

² COM(2020) 66 final.

³ EUCO 17/21.

7. Revizija direktive o inteligentnih prometnih sistemih, ki je del tega skupnega evropskega podatkovnega prostora, prispeva k podpiranju naprednih sistemov za pomoč voznikom, kot so novi sistemi vozil v smislu Uredbe (EU) 2019/2144 o splošni varnosti⁴. Poleg tega predlog dopolnjuje predlagano novo uredbo o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva z dne 14. julija 2021 (uredba o infrastrukturi za alternativna goriva)⁵ v zvezi s podatki o polnilnih in oskrbovalnih mestih. Uredba o infrastrukturi za alternativna goriva bo omogočila določitev specifikacij, ki bodo podrobnejše od tistih, sprejetih v skladu z direktivo, ki naj bi bile osredotočene na tehnične podrobnosti.

II. PREUČITEV V DRUGIH INSTITUCIJAH

8. Evropski parlament je Odbor za promet in turizem (TRAN) imenoval za odbor, pristojen za zadevni predlog, Rovano Plumb (RO, S&D) pa za poročevalko. Evropski parlament naj bi stališče predvidoma sprejel na plenarnem zasedanju oktobra 2022.
9. Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje o zadevnem predlogu sprejel 23. marca 2022, Evropski odbor regij pa mnenja ni želel dati.

III. TRENTNO STANJE V SVETU

10. Delovna skupina za intermodalni promet in omrežja je predlog začela obravnavati 10. januarja 2022 ter delo nadaljevala 17. in 24. januarja, 2. in 16. februarja, 7., 14. in 28. marca, 4., 11. in 28. aprila ter 5. in 11. maja 2022. O oceni učinka, ki jo je izvedla Komisija, je razpravljala 17. januarja 2022. Več delegacij je podvomilo v sorazmernost pristopa, ki ga je predvidela Komisija, in nekatere ocene stroškov, ki iz njega izhajajo. Delegacije s parlamentarnimi preužitvenimi pridržki (DK, PL, SK, SE) so jih medtem umaknile. Številne delegacije ohranjajo splošne preužitvene pridržke.

⁴ UL L 325, 16.12.2019, str. 1.

⁵ ST 10877/21 + ADD1.

11. Delegacije so na splošno pozdravile predlog in se zavzele za nadaljnji razvoj in okrepitev uvajanja aplikacij in storitev v okviru direktive o inteligentnih prometnih sistemih na podlagi boljšega sodelovanja in usklajevanja. Glavne točke razprave so zadevale: novo obveznost zagotavljanja nekaterih podatkov v digitalni strojno berljivi obliki; postopek odločanja za določitev vrst podatkov, katerih zagotavljanje naj bi bilo obvezno, ter s tem povezana geografska pokritost in časovni okvir; opis elementov, ki jih je treba vključiti v specifikacije na ravni Unije; pooblastilo Komisije za sprejemanje začasnih ukrepov v izrednih razmerah; pravila o varstvu osebnih podatkov in zasebnosti; načela za specifikacije in uvajanje ITS in rok za prenos direktive.
12. Predsedstvo je na podlagi razprav, pojasnil Komisije in pisnih pripomb delegacij pripravilo osnutek kompromisnega besedila z namenom sprejetja splošnega pristopa na seji Sveta za promet, telekomunikacije in energijo (promet) 2. junija 2022. Glavne spremembe besedila v primerjavi s prvotnim predlogom Komisije so naslednje:

Razpoložljivost podatkov in uvajanje obveznih storitev ITS (člen 1, odstavek 2a, člen 6a, člen 7⁶; prilogi III in IV)

13. V kompromisnem besedilu je upoštevano načelo, da morajo države članice zagotoviti razpoložljivost nekaterih vrst podatkov v digitalni strojno berljivi obliki in uvajanje nekaterih storitev ITS (člen 1, odstavek 2a, člen 6a ter prilogi III in IV).

⁶ Sklicevanja na člene so oštevilčena v skladu z direktivo, kakor je bila spremenjena z določbami predloga.

14. Vendar so delegacije glede na potencialno velik učinek na nacionalne vire odločno vztrajale pri njihovem večjem nadzoru in vključenosti v postopku odločanja tako pri določanju začetnega obsega obveznosti kot njegovem razvoju skozi čas. S kompromisnim besedilom predsedstva se zato v direktivi določajo vrste podatkov in storitve, za katere velja obveznost razpoložljivosti in uvajanja. Seznami zadevnih podatkov in storitev se lahko spremenijo z delegiranim aktom (člen 1, odstavek 2a, člen 7, prilogi III in IV). Hkrati kompromisno besedilo določa, da se z izvedbenimi akti opredelita geografsko področje uporabe (omrežja, ki jih je treba vključiti) in časovni okvir izvajanja (člen 6a, uvodna izjava 12a). Besedilo krepi tudi okvir za prenos pooblastil na Komisijo za sprejetje takšnih delegiranih in izvedbenih aktov (člen 6a, odstavek 3, in člen 7). S tem ohranja ambicije, da bi postala razpoložljivost nekaterih vrst podatkov obvezna, in možnost posodobitve tega seznama z delegiranim aktom, hkrati pa krepi sodelovanje držav članic pri vidikih, povezanih z izvajanjem te ambicije, tj. pri opredelitvi geografske pokritosti in časovnega razporeda.
15. Poleg tega je v kompromisnem besedilu pojasnjeno, da se obveznost dajanja nekaterih podatkov na voljo v digitalni strojno berljivi obliki nanaša zgolj na podatke, za katere ustrezne osnovne informacije že obstajajo ne glede na obliko predstavitve.
16. Velika večina delegacij je menila, da je kompromisno besedilo dovolj uravnoteženo, kar zadeva to strukturo odločanja. Vendar so nekatere delegacije izrazile pomisleke glede optimalnega foruma za odločanje o področjih in rokih, pri čemer so poudarile, da se pri tem ambicije za napredek storitev ITS ne smejo zmanjšati.

17. Kar zadeva vrste zadevnih podatkov, kompromisno besedilo razširja seznam (Priloga III) z dodajanjem nekaterih vrst podatkov, navedenih v nedavno sprejeti delegirani uredbi o specifikacijah storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času⁷. Kar zadeva predstavitev vrst podatkov in storitev v prilogah III in IV, kompromisno besedilo temelji na predlogu Komisije, vendar se zaradi hierarhije predpisov in kolikor to ni nujno potrebno, izogiba neposrednemu sklicevanju na delegirane akte, v katerih je mogoče najti več podrobnosti.

Opredelitve (člen 4)

18. Kompromisno besedilo vsebuje manjše prilagoditve nekaterih opredelitev („storitev ITS“, „kooperativni inteligentni prometni sistemi“, „dostopnost podatkov“).

Delovni program (člen 4a)

19. Glede na pomen sprejetja in vsebine delovnega programa v predlogu (člen 17, odstavek 5) ter časovnega zaporedja različnih dejavnosti kompromisno besedilo postavlja to orodje za večletno načrtovanje v ospredje pravil, ki urejajo uvajanje aplikacij in storitev ITS (novi člen 4a), ter poudarja močne povezave med tem orodjem in razvojem specifikacij na ravni Unije.

⁷ UL L 122, 25.4.2022, str. 1.

Uporaba specifikacij in sodelovanje med državami članicami (člen 5)

20. Kompromisno besedilo v veliki meri vključuje določbe predloga, katerih cilj je okrepiti sodelovanje držav članic pri uvajanju aplikacij in storitev ITS, vključno z operativnimi vidiki (člen 5). V kompromisnem besedilu so pojasnjeni nekateri od teh elementov.

Specifikacije, sprejete z delegiranim aktom (člen 6)

21. V kompromisu so vključene tudi spremembe, ki jih predlog uvaja glede vsebine specifikacij (člen 6). Dodano je, da je treba določiti parametre za oceno kakovosti podatkov in da lahko države članice imenujejo enega ali več organov za oceno spoštovanja zahtev (odstavek 6 in uvodna izjava 18). Določeno je tudi, da bi se moral vsak delegirani akt nanašati na ločeno prednostno področje.

Začasni ukrepi (člen 7a)

22. Pooblastilo Komisije za sprejemanje izvedbenih aktov, ki se začnejo uporabljati takoj, v izrednih razmerah, navedeno v predlogu (člen 7a in uvodna izjava 14), je med delegacijami vzbudilo dvome. Kompromisno besedilo ob ohranjanju tega načela nadalje razvija in obravnava te določbe, pri čemer se osredotoča na postopek, pogoje, ki jih je treba izpolniti, ter komunikacijo med Komisijo in državami članicami. Pomislekov nekaterih delegacij glede potrebe po tem pooblastilu ni bilo mogoče v celoti odpraviti, ne da bi postavili pod vprašaj kompromis kot celoto.

Varstvo osebnih podatkov (člen 10)

23. V kompromisnem besedilu je člen o varstvu osebnih podatkov (člen 10) dopolnjen z določbo o namenu obdelave osebnih podatkov na podlagi direktive (člen 10, odstavek 1). Poleg tega je navedeni člen dopolnjen s sklicevanjem na oceno učinka, ki jo je treba izvesti pri pripravi delegiranega akta, na podlagi katerega bi prišlo do obdelave takih podatkov (odstavek 2), in s sklicevanjem na tehniko psevdonimizacije (odstavek 3; glej tudi uvodno izjavo 15).

Poročanje (člen 17) in končne določbe

24. Člen o poročanju držav članic in Komisije (člen 17) je v kompromisu ohranjen. Vendar je bil datum prvega poročanja držav članic (člen 17, odstavek 1) preložen na 18 mesecev po začetku veljavnosti (v skladu z rokom za prenos), pristojnost Komisije za določitev kazalnikov uspešnosti je bila spremenjena in je postala predmet postopka pregleda (člen 17, odstavek 2), poudarjen pa je bil tudi cilj poenostavitve poročanja (člen 17, odstavek 3, in uvodna izjava 22a). Ena delegacija je bolj naklonjena časovnemu sovpadanju poročanja držav članic z delovnim programom vsakih pet let.

Priloga I

25. V Prilogi I k predlogu so opisani elementi, ki jih morajo zajemati specifikacije v zvezi s prednostnimi področji za ukrepanje na ravni Unije. Spremembe te priloge, uvedene s kompromisom, so omejene na nekaj pojasnil.

Priloga II

26. V Prilogi II, v kateri je seznam načel, ki se uporabljajo za specifikacije in uvajanje ITS, je kompromisno besedilo večinoma skladno s spremembami, ki jih je predlagala Komisija (glede točk (f), (h), (j) in (m)). Vsebuje nekaj pojasnil v zvezi s točkami (h) „spodbujanje enakosti dostopa“, (j) „zagotavljanje kakovosti časovne razporeditve in pozicioniranja“ in (m) „zagotavljanje preglednosti in zaupanja“ ter spreminja točko (l) „spoštovanje usklajenosti“, da se pri standardih Unije, ki jih je treba upoštevati, opozori na načelo tehnološke nevtralnosti, kot je določeno v Direktivi (EU) 2018/1972 o Evropskem zakoniku o elektronskih komunikacijah in ki je prav tako navedeno v spremenjeni uvodni izjavi 8a. Vprašanje, ali bi bilo treba dodati sklicevanje na načelo tehnološke nevtralnosti, je v delovni skupini naletelo na nasprotujoča si stališča. V kompromisnem besedilu se poskuša doseči ravnovesje na podlagi predloga, ob tem pa se pri oblikovanju specifikacij izrecno poudarja pomen tega načela, kot je določeno v Evropskem zakoniku o elektronskih komunikacijah.
27. Na seji Odbora stalnih predstavnikov 18. maja 2022 so države članice potrdile, da podpirajo kompromisno besedilo predsedstva. Na zahtevo več delegacij, ki so se sklicevale na upravne težave, povezane s prenosom določb direktive na nacionalno raven, je bil rok za prenos podaljšan na 24 mesecev (člen 2 predloga o spremembi direktive o inteligentnih prometnih sistemih). Odbor je upošteval tudi predlog za spremembo opisa načela „združljivosti s sedanji sistemi“ (točka (f) Priloge II), pri čemer je poudaril potrebo po utemeljitvi njegove uporabe pri pripravi specifikacij za ITS; dve delegaciji nista podprli te spremembe. Kompromis iz priloge k temu dopisu upošteva te prilagoditve.

28. Več delegacij je izrazilo zaskrbljenost v zvezi z naknadnimi odločitvami glede geografskih področij uporabe in datumov za zagotavljanje nekaterih podatkov in storitev. Ti dvomi se nanašajo na potrebne naložbe, sorazmernost v zvezi z gostoto prometa na nekaterih cestnih odsekih, upravno usklajevanje in zanesljivost nekaterih podatkov.
29. Predstavnik Komisije v tej fazi postopka ohranja postopkovni pridržek glede vseh sprememb predloga Komisije. Opozoril je na pomen prvotne strukture predloga, s katero so določeni datumi in geografska področja uporabe za zagotavljanje nekaterih vrst podatkov in uvajanje nekaterih storitev, z možnostjo sprememb z delegiranim aktom.

IV. SKLEPNA UGOTOVITEV

30. Glede na navedeno naj Svet na podlagi kompromisa iz priloge k temu dopisu doseže dogovor o splošnem pristopu glede predloga direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2010/40/EU o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza.

Spremembe Direktive o ITS

[...]

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V *sporočilu Komisije o strategiji za trajnostno in pametno mobilnost*⁸ je uvajanje inteligentnih prometnih sistemov (v nadaljnjem besedilu: ITS) opredeljeno kot ključni ukrep za doseganje povezane in avtomatizirane večmodalne mobilnosti ter s tem za prispevanje k preobrazbi evropskega prometnega sistema za doseganje cilja učinkovite, varne, trajnostne, pametne in odporne mobilnosti. To dopolnjuje ukrepe, napovedane v okviru vodilne pobude o ekologizaciji tovarnega prometa za spodbujanje večmodalne logistike. V strategiji sta za leto 2022 napovedani tudi revizija Delegirane uredbe (EU) 2017/1926 o storitvah zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij za vključitev obvezne dostopnosti dinamičnih naborov podatkov in ocena potrebe po regulativnih ukrepih glede pravic in obveznosti ponudnikov digitalnih storitev večmodalne mobilnosti skupaj s pobudo za izdajanje vozovnic, vključno z izdajo vozovnic v železniškem prometu.
- (2) V strategiji za trajnostno in pametno mobilnost je potrjen cilj, da se do leta 2050 število smrtnih žrtev pri vseh načinih prevoza v Uniji zmanjša skoraj na nič. Več ukrepov s področja uporabe Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta⁹ prispeva k varnosti udeležencev v cestnem prometu, kot so sistem eCall, prometne informacije, povezane z varnostjo v cestnem prometu, ter varna in varovana parkirišča¹⁰.

⁸ COM(2020)789 final.

⁹ Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza (UL L 207, 6.8.2010, str. 1).

¹⁰ Kot so potrjena v skladu z Delegirano uredbo Komisije (EU).../... z dne 7. aprila 2022 o dopolnitvi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta glede določitve standardov, v katerih so podrobno opredeljeni raven storitve in varnosti varnih in varovanih parkirišč, ter postopkov za njihovo certificiranje (C(2022) 2055 final).

- (3) V evropskem zelenem dogovoru¹¹ sta poudarjena vse večja vloga avtomatizirane in povezane večmodalne mobilnosti, skupaj s pametnimi sistemi za upravljanje prometa, ki jih omogoča digitalizacija, ter cilj podpiranja novih trajnostnih storitev prevoza in mobilnosti, s katerimi se lahko zmanjšajo zastoji in onesnaževanje, zlasti na mestnih območjih.
- (4) Naraščajoča potreba po boljši uporabi podatkov za večjo trajnostnost, učinkovitost in odpornost prometnih verig zahteva boljše usklajevanje okvira ITS z drugimi pobudami, namenjenimi uskladitvi in olajšanju izmenjave podatkov v sektorjih mobilnosti, prometa in logistike iz večmodalnega vidika¹².
- (5) Zaradi potrebe po digitalizaciji cestnega prometa, povečanju varnosti v cestnem prometu in zmanjšanju zastojev bi bilo treba v vseevropskem prometnem omrežju še naprej razvijati uvajanje in uporabo inteligentnih prometnih sistemov in storitev na cestah.
- (6) V številnih državah članicah se nacionalne aplikacije takih sistemov in storitev že uporabljajo v sektorju cestnega prometa. Kljub izboljšavam od sprejetja Direktive 2010/40/EU¹³ leta 2010 pa so bile v oceni te direktive ugotovljene trajne pomanjkljivosti, ki povzročajo še vedno razdrobljeno in neusklajeno uvajanje ter pomanjkanje geografske kontinuitete storitev ITS po vsej Uniji in na njenih zunanjih mejah.

¹¹ Sporočilo Komisije – Evropski zeleni dogovor (COM(2019) 640 final).

¹² Kot so skupni evropski podatkovni prostor za mobilnost in njegovi sestavni deli, Uredba (EU) 2020/1056 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o elektronskih informacijah o prevozu blaga (UL L 249, 31.7.2020, str. 33) in delo, ki ga opravlja Forum za digitalni promet in logistiko (DTLF).

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

- (7) V okviru izvajanja delegiranih uredb Komisije¹⁴, ki dopolnjujejo Direktivo 2010/40/EU, so države članice vzpostavile nacionalne točke dostopa¹⁵. Nacionalne točke dostopa organizirajo dostop do podatkov, povezanih s prometom, in njihovo ponovno uporabo v podporo zagotavljanju interoperabilnih potovalnih in prometnih storitev ITS za končne uporabnike po vsej EU. Te nacionalne točke dostopa so pomemben sestavni del skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost v okviru evropske strategije za podatke¹⁶ in bi se bilo treba nanje opreti zlasti v zvezi z dostopnostjo podatkov.
- (8) Za zagotovitev usklajenega in učinkovitega uvajanja ITS v Uniji kot celoti bi bilo treba poleg že sprejetih specifikacij uvesti specifikacije in po potrebi standarde, ki bi določali nadaljnje podrobne določbe in postopke. Pred sprejetjem kakršnih koli dodatnih ali spremenjenih specifikacij bi morala Komisija oceniti njihovo skladnost z nekaterimi opredeljenimi načeli iz Priloge II. Prednost bi bilo treba dati zlasti štirim glavnim področjem razvoja in uvajanja ITS. Pri nadaljnjem izvajanju ITS bi bilo treba upoštevati obstoječo infrastrukturo ITS, ki jo uporablja posamezna država članica, v smislu tehnološkega napredka in finančnih prizadevanj.

¹⁴ Delegirana uredba Komisije (EU) št. 885/2013 z dne 15. maja 2013 o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z zahtevami za zagotavljanje storitev obveščanja glede varnih in varovanih parkirišč za tovornjake in komercialna vozila (UL L 247, 18.9.2013, str. 1);

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

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

in Delegirana uredba Komisije (EU) 2017/1926 z dne 31. maja 2017 o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z opravljanjem storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij po vsej EU (UL L 272, 21.10.2017, str. 1).

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) Zagotoviti bi bilo treba, zlasti za C-ITS, da z zahtevami za sisteme ITS ni določena ali diskriminirana uporaba določene vrste tehnologije v skladu z načelom tehnološke nevtralnosti, kot je določeno v Direktivi (EU) 2018/1972¹⁷. Če se lahko uporabijo komplementarne, zanesljive in dejansko preskušene tehnologije C-ITS, bi bilo treba omogočiti soobstoj različnih aplikacij.
- (9) V specifikacijah bi bilo treba upoštevati in nadgraditi že pridobljene izkušnje in rezultate na področju ITS, kooperativnih inteligentnih prometnih sistemov (C-ITS) ter kooperativne, povezane in avtomatizirane mobilnosti (CCAM), zlasti v okviru platform C-ITS¹⁸ in CCAM¹⁹, Evropskega foruma za večmodalno mobilnost potnikov²⁰ in evropske platforme za izvajanje storitve eCall²¹.
- (10) Specifikacije bi morale spodbujati inovacije. Večja razpoložljivost podatkov bi morala na primer privedi do razvoja novih storitev ITS in obratno, inovacije bi morale opredeliti potrebe po prihodnjih specifikacijah. Nove tehnologije, zlasti za C-ITS, je treba preskusiti v dejanskih razmerah cestnega prometa kot zanesljivo storitev pred njihovo uvedbo. Evropsko partnerstvo za kooperativno, povezano in avtomatizirano mobilnost v okviru programa Obzorje Evropa bi moralo podpirati razvoj in preskušanje naslednjega vala storitev C-ITS ter pomagati pri vključevanju visoko avtomatiziranih vozil v nove storitve večmodalne mobilnosti.

¹⁷ Direktiva (EU) 2018/1972 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o Evropskem zakoniku o elektronskih komunikacijah (UL L 321, 17.12.2018, str. 36).

¹⁸ Oznaka E03188 v registru strokovnih skupin Komisije in drugih podobnih subjektov.

¹⁹ Oznaka E03657 v registru strokovnih skupin Komisije in drugih podobnih subjektov.

²⁰ Oznaka E03826 v registru strokovnih skupin Komisije in drugih podobnih subjektov.

²¹ Oznaka E02481 v registru strokovnih skupin Komisije in drugih podobnih subjektov.

- (11) C-ITS uporabljajo tehnologije, ki cestnim vozilom omogočajo medsebojno komunikacijo in komunikacijo z obcestno infrastrukturo, vključno s semaforji. Storitve C-ITS so kategorija storitev ITS, ki temeljijo na odprti arhitekturi, ki omogoča povezavo „od mnogih do mnogih“ ali „vsak z vsakim“ med postajami C-ITS. To pomeni, da bi si morale vse postaje C-ITS varno izmenjevati sporočila in ne bi smele biti omejene na izmenjavo sporočil z vnaprej določenimi postajami. Za večino storitev je treba zagotoviti verodostojnost in celovitost sporočil C-ITS, ki vsebujejo informacije, kot so položaj, hitrost in smer. Zato bi bilo treba oblikovati en skupni evropski model zaupanja za C-ITS za vzpostavitev odnosa zaupanja med vsemi postajami C-ITS, ne glede na uporabljene komunikacijske tehnologije. Ta model zaupanja bi bilo treba uvesti s sprejetjem politike o uporabi infrastrukture javnih ključev (PKI). Najvišja raven infrastrukture javnih ključev bi moral biti zanesljivi seznam za evropska potrdila, na katerem so navedeni vsi zanesljivi korenski overitelji potrdil v Evropi. Za zagotovitev nemotenega delovanja takega modela zaupanja za C-ITS bi bilo treba nekatere naloge izvajati na centralni ravni. Komisija bi morala zagotoviti, da se te bistvene naloge izvajajo, zlasti kar zadeva vloge (i) organa za politiko potrdil C-ITS pri upravljanju politike potrdil in dovoljenj za infrastrukturo javnih ključev, (ii) upravljavca zanesljivega seznama pri pripravi in posodabljanju zanesljivega seznama za evropska potrdila (ECTL) in, za redne dejavnosti, pri poročanju organu za politiko potrdil C-ITS v zvezi s splošnim varnim delovanjem modela zaupanja C-ITS ter (iii) kontaktne točke C-ITS pri vseh komunikacijah z upravljavci overiteljev korenskih potrdil in objavljanju potrdil javnih ključev upravljavca zanesljivega seznama in ECTL. Komisija trenutno opravlja tudi vlogo evropskega overitelja korenskih potrdil, ki se lahko po potrebi ohrani, na primer za zagotavljanje podpore načrtom za prehod, če bi bil drug overitelj korenskih potrdil ogrožen.

- (12) Večina ukrepov na podlagi Direktive 2010/40/EU, z izjemo sistema eCall, je osredotočenih na sprejemanje specifikacij za zagotavljanje interoperabilnosti in dostopnosti podatkov, ki so že na voljo v digitalni strojno berljivi obliki, ter na uvajanje storitev ITS, vendar ustreznim deležnikom ne predpisuje nobenih obveznosti glede dajanja takih podatkov na voljo v taki obliki ali uvajanja posebnih storitev. Uporaba nekaterih storitev ITS je postala splošno razširjena: na primer, odkrivanje incidentov, ki omogoča storitve zagotavljanja prometnih informacij, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, ali podatki v okviru drugih prednostnih področij, opredeljenih v tej direktivi, na primer prometni predpisi, ki podpirajo pomembne storitve, kot so omejitve hitrosti za podporo vozilom, opremljenim z inteligentnim sistemom za uravnavanje hitrosti v skladu z Uredbo (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta²². Obvezno zagotavljanje določenih storitev ITS in določenih podatkov v strojno berljivi obliki se šteje za potrebno, da se zagotovita stalna razpoložljivost takih podatkov in stalno zagotavljanje takih storitev po vsej Uniji. To pomeni, da osnovne informacije, ki morajo biti prisotne v strojno berljivih podatkih, že obstajajo, ne glede na obliko ali medij, v katerem so predstavljene. Vrste podatkov in storitve, katerih zagotavljanje bi moralo biti obvezno na podlagi te direktive, bi bilo treba opredeliti na podlagi specifikacij, ki je sprejela Komisija z delegiranimi akti, ki dopolnjujejo Direktivo 2010/40/EU, zlasti z delegiranimi uredbami Komisije (EU) 2022/670²³, (EU) 885/2013, (EU) 886/2013 in (EU) 2017/1926, ter bi morale odražati vrste podatkov in storitve, določene v teh aktih.

²² Uredba (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2019 o zahtevah za homologacijo motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, v zvezi z njihovo splošno varnostjo in zaščito potnikov v vozilu ter izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu in o spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 78/2009, (ES) št. 79/2009 in (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta in uredb Komisije (ES) št. 631/2009, (EU) št. 406/2010, (EU) št. 672/2010, (EU) št. 1003/2010, (EU) št. 1005/2010, (EU) št. 1008/2010, (EU) št. 1009/2010, (EU) št. 19/2011, (EU) št. 109/2011, (EU) št. 458/2011, (EU) št. 65/2012, (EU) št. 130/2012, (EU) št. 347/2012, (EU) št. 351/2012, (EU) št. 1230/2012 in (EU) 2015/166 (UL L 325, 16.12.2019, str. 1).

²³ Delegirana uredba Komisije (EU) 2022/670 z dne 2. februarja 2022 o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z opravljanjem storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU (UL L 122, 23.6.2015, str. 1).

- (12a) Zaradi kontinuitete bi morale biti vrste podatkov in storitve, katerih zagotavljanje bi moralo biti obvezno na podlagi te direktive, razpoložljive znotraj konkretnega geografskega področja uporabe. Za določitev tega področja uporabe bi bilo treba uporabiti postopen in sorazmeren pristop, ki bi temeljil na izkušnjah in rezultatih, ki so bili že pridobljeni in pridobljeni med širitvijo.
- (13) Študija iz leta 2020 z naslovom „Mapping accessible transport for persons with reduced mobility“ (Evidentiranje dostopnega prevoza za osebe z omejeno mobilnostjo)²⁴ kaže, da pomanjkanje zadostnih podatkov o značilnostih dostopnosti trenutno onemogoča zanesljivo načrtovanje potovanj, kadar se vidiki dostopnosti uporabljajo kot iskalne spremenljivke. Za dodatno izboljšanje dostopnosti prometnega sistema in olajšanje potovanj invalidom in osebam z omejeno mobilnostjo je za digitalne storitve večmodalne mobilnosti potrebna razpoložljivost podatkov o vozliščih dostopa in značilnostih njihove dostopnosti.
- (14) Večje vključevanje ITS in naprednih sistemov za pomoč voznikom ali sistemov vozil in infrastrukture na splošno pomeni, da bodo taki sistemi vse bolj odvisni od informacij, ki jih posredujejo drug drugemu. To še zlasti velja za C-ITS. Taka odvisnost se bo z višjimi stopnjami avtomatizacije še povečala. Pričakuje se, da bodo te višje stopnje avtomatizacije uporabljale komunikacijo med vozili in infrastrukturo za organiziranje manevrov in bolj nemotene prometne tokove, kar bo prispevalo tudi k bolj trajnostnemu prometu. Tako bi lahko ogrožanje celovitosti storitev ITS resno vplivalo na varnost v cestnem prometu, na primer, če vozilo zaradi namerno napačne informacije o nevarnosti izvede manevre, ki ogrožajo udeležence v cestnem prometu, kar bi lahko posredno vplivalo na prometni sistem Unije. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te direktive bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila, da v situacijah, ko je ogrožena celovitost storitev ITS in je za zagotovitev varnega in pravilnega delovanja prometnega sistema Unije ali varnosti v cestnem prometu nujno potrebno ukrepanje na ravni Unije, sprejme protiukrepe za odpravo vzrokov in posledic take situacije. Take ukrepe bi bilo treba sprejeti čim prej in jih takoj uporabiti. Vseeno bi si morala Komisija pri pripravi takih protiukrepov po najboljših močeh prizadevati za posvetovanje s strokovnjaki iz držav članic. Ta pooblastila bi bilo treba

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

izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta²⁵. Ob upoštevanju potrebe po zagotovitvi neprekinjenosti prometa je primerno, da se veljavnost takega ukrepa podaljša na več kot šest mesecev z uporabo možnosti iz člena 8(2) Uredbe (EU) št. 182/2011. Taki protiukrepi bi se morali končati takoj, ko se izvede alternativna rešitev ali ko se izredne razmere odpravijo.

- (15) Vsakršno obdelavo osebnih podatkov na podlagi te direktive, kot je obdelava podatkov o lokaciji, ki omogočajo neposredno ali posredno identifikacijo osebe, bi bilo treba izvajati v skladu s pravom Unije o varstvu osebnih podatkov in zasebnosti, kot je določeno zlasti v Uredbi (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta²⁶ in Sveta ter Direktivi 2002/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta²⁷. V skladu s členom 6 Uredbe (EU) 2016/679 bi bilo treba v tej direktivi določiti namen, za katerega se lahko obdelujejo osebni podatki na podlagi te direktive.

Kadar specifikacije, ki jih je treba pripraviti na podlagi te direktive, vključujejo obdelavo osebnih podatkov, bi morale te specifikacije določati ustrezne in primerne zaščitne ukrepe za varstvo osebnih podatkov v skladu z zahtevami iz Uredbe (EU) 2016/679 in Direktive 2002/58/ES, tudi v zvezi z najdaljšim trajanjem hrambe podatkov, anonimizacijo ali psevdonimizacijo podatkov. Brez poseganja v kakršne koli posebne zahteve, določene v pravu Unije v zvezi z uporabo anonimnih ali psevdonimiziranih podatkov, bi bilo treba v skladu z načelom vgrajenega varstva podatkov – če je mogoče zastavljene namene doseči tudi na tak način – kot tehniki za krepitev zasebnosti posameznikov spodbujati zlasti anonimizacijo ali psevdonimizacijo. Poleg tega bi bilo treba v navedenih specifikacijah ali nacionalnem pravu, kot je ustrezno, v skladu z zahtevami iz Uredbe (EU) 2016/679 in Direktive 2002/58/ES določiti zaščitne ukrepe, zlasti pred zlorabo, vključno z nezakonitim dostopom, spreminjanjem ali izgubo.

²⁵ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

²⁶ Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (Splošna uredba o varstvu podatkov) (UL L 119, 4.5.2016, str. 1).

²⁷ Direktiva 2002/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. julija 2002 o obdelavi osebnih podatkov in varstvu zasebnosti na področju elektronskih komunikacij (Direktiva o zasebnosti in elektronskih komunikacijah) (UL L 201, 31.7.2002, str. 37).

- (17) Direktiva 2001/95/ES Evropskega parlamenta in Sveta o splošni varnosti proizvodov²⁸ se uporablja za proizvode, za katere sektorska zakonodaja ne vsebuje bolj specifičnih določb z enakim varnostnim ciljem, in kadar varnostne zahteve, ki jih določa sektorska zakonodaja, ne zajemajo vidikov in tveganj ali kategorije tveganj, ki jih zajema navedena direktiva (tako imenovana „varnostna mreža“).
- (18) Kadar je treba izvesti postopek ugotavljanja skladnosti, bi morale specifikacije vključevati podrobne določbe o postopku ugotavljanja skladnosti ali primernosti komponent za uporabo. Pri nekaterih storitvah ITS in zlasti pri storitvah C-ITS sta stalno izpolnjevanje nekaterih zahtev in interoperabilnost bistvena za zagotavljanje varnosti in pravilnega delovanja sistema. Zato bi morale specifikacije, ki določajo zahteve za proizvode, po potrebi določati tudi postopke v zvezi z nadzorom trga, vključno z zaščitno klavzulo. Navedene določbe bi morale temeljiti na Sklepu št. 768/2008/ES Evropskega parlamenta in Sveta²⁹, zlasti v zvezi z moduli za različne faze postopkov ugotavljanja skladnosti in nadzora trga. Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta³⁰ določa okvir za homologacijo in tržni nadzor motornih vozil in njihovih delov ali povezane opreme, uredbi (EU) št. 167/2013³¹ in (EU) št. 168/2013³² Evropskega parlamenta in Sveta pa določata pravila o homologaciji dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov ter kmetijskih ali gozdarskih vozil in njihovih delov ali povezane opreme. Zato bi določitev ugotavljanja skladnosti opreme in aplikacij, ki spadajo na področje uporabe navedenih zakonodajnih aktov, pomenilo podvajanje dela. Vendar se navedeni zakonodajni akti o homologaciji vozil uporabljajo za opremo, povezano z ITS, ki je vgrajena v vozila, ne pa tudi za opremo in programsko opremo ITS zunanjne cestne infrastrukture, ki bi morala spadati na področje uporabe te direktive. V slednjem primeru bi bili lahko v specifikacijah določeni postopki ugotavljanja skladnosti in tržnega nadzora.

²⁸ Direktiva 2001/95/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. decembra 2001 o splošni varnosti proizvodov (UL L 11, 15.1.2002, str. 4).

²⁹ Sklep št. 768/2008/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. julija 2008 o skupnem okviru za trženje proizvodov in razveljavitvi Sklepa Sveta 93/465/EGS (UL L 218, 13.8.2008, str. 82).

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

³¹ Uredba (EU) št. 167/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. februarja 2013 o odobritvi in tržnem nadzoru kmetijskih in gozdarskih vozil (UL L 60, 2.3.2013, str. 1).

³² Uredba (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. januarja 2013 o odobritvi in tržnem nadzoru dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov (UL L 60, 2.3.2013, str. 52).

Taki postopki bi morali biti omejeni na tisto, kar bi bilo potrebno v vsakem posameznem primeru, njihov namen pa bi moral biti po potrebi sistematičen pristop k pravilom o imenovanju organov za ugotavljanje skladnosti in veljavnim postopkom, zlasti v zvezi s čezmejnimi aplikacijami in storitvami.

- (19) Pri uvajanju in uporabi opreme in programske opreme ITS, ki vključuje sisteme umetne inteligence, bi bilo treba upoštevati ustrezne določbe prihodnjega akta o umetni inteligenci³³.
- (20) Za aplikacije in storitve ITS, ki zahtevajo natančno in zagotovljeno določanje časa in položaja, bi bilo treba uporabljati satelitsko infrastrukturo ali katero koli tehnologijo, ki zagotavlja enakovredno raven natančnosti. Izkoristiti bi bilo treba sinergije med prometnim in vesoljskim sektorjem Unije, da se spodbudi širša uporaba novih tehnologij, ki zadovoljujejo potrebo po natančnem in zagotovljenem določanju časa in položaja. Vesoljski program Unije, vzpostavljen z Uredbo (EU) 2021/696 Evropskega parlamenta in Sveta³⁴, zagotavlja visokokakovostne, najsodobnejše in varne z vesoljem povezane podatke, informacije in storitve prek sistemov Galileo, EGNOS (skupna evropska geostacionarna navigacijska storitev) in Copernicus.
- (21) Zagotavljanje varnih in zanesljivih storitev določanja časa in položaja je bistven element učinkovitega delovanja aplikacij in storitev ITS. Zato je primerno zagotoviti njihovo združljivost z mehanizmom avtentikacije, ki ga zagotavlja program Galileo, da se ublažijo napadi s potvarjanjem signalov globalnih satelitskih navigacijskih sistemov (GNSS).

³³ Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi harmoniziranih pravil o umetni inteligenci (akt o umetni inteligenci) in spremembi nekaterih zakonodajnih aktov Unije (COM(2021) 206 final).

³⁴ Uredba (EU) 2021/696 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 28. aprila 2021 o vzpostavitvi Vesoljskega programa Unije in ustanovitvi Agencije Evropske unije za vesoljski program (UL L 170, 12.5.2021, str. 69).

- (22) Pri pripravi delovnih programov, ki jih Komisija sprejme v skladu z Direktivo 2010/40/EU, bi se bilo treba posvetovati z državami članicami in drugimi ustreznimi deležniki, vključno z drugimi strokovnimi skupinami in odbori Komisije, ki se ukvarjajo z digitalnimi vidiki prometa.
- (22a) Treba bi bilo poenostaviti pravila o poročanju in omogočiti lažjo izvedbo primerjalne analize. Zato bi morale poročilo ene države članice vsaka tri leta, ki zajema izvajanje direktive ter vseh delegiranih in izvedbenih aktov, nadomestiti različne obstoječe obveznosti poročanja, določiti pa bi bilo treba tudi skupno predlogo, vključno z nekaterimi ključnimi kazalniki uspešnosti. Komisija bi morala imeti možnost, da na podlagi izkušenj z uporabo prostovoljnih ključnih kazalnikov uspešnosti v poročilih izbere nekatere od teh kazalnikov, ki se vključijo v usklajeno predlogo.
- (23) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te direktive bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila v zvezi s sprejetjem in posodabljanjem delovnih programov, določitvijo geografske pokritosti in ustreznih rokov za uvedbo obveznih vrst podatkov in storitev ITS s strani držav članic ter sprejetjem predloge za poročila, ki bi jih morale predložiti države članice. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta³⁵.
- (24) Za doseganje ciljev te direktive bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejemanje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije za spremembo seznama vrst podatkov, za katere morajo države članice zagotoviti razpoložljivost podatkov, in za spremembo seznama storitev ITS, za katere morajo države članice zagotoviti uvedbo, za obdobje petih let od začetka veljavnosti te direktive. To obdobje bi bilo treba samodejno podaljšati za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet ne nasprotujeta takemu podaljšanju. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, tudi na ravni strokovnjakov in z deležniki, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne

³⁵ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje³⁶. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njihovi strokovnjaki pa se lahko sistematično udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije v zvezi s pripravo delegiranih aktov.

- (25) Za zagotovitev usklajenega pristopa bi morala Komisija zagotoviti skladnost med dejavnostmi odbora, ustanovljenega s to direktivo, in odbori, ustanovljenimi z uredbami (EU) št. 165/2014³⁷, (EU) 2019/1239³⁸, (EU) 2020/1056³⁹ in (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktivo 2007/2/ES⁴⁰ in Direktivo (EU) 2019/520 Evropskega parlamenta in Sveta⁴¹.
- (26) Ker cilja te direktive, tj. zagotovitve usklajenega in doslednega uvajanja interoperabilnih inteligentnih prometnih sistemov po vsej Uniji, države članice in/ali zasebni sektor ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi njegovega obsega in učinkov lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja.
- (27) V skladu s Skupno politično izjavo z dne 28. septembra 2011 držav članic in Komisije o obrazložitvenih dokumentih⁴² se države članice zavezujejo, da bodo v upravičenih primerih obvestilu o ukrepih za prenos priložile enega ali več dokumentov, v katerih se pojasni razmerje med elementi direktive in ustreznimi deli nacionalnih instrumentov za prenos.

³⁶ Medinstitucionalni sporazum med Evropskim parlamentom, Svetom Evropske unije in Evropsko komisijo o boljši pripravi zakonodaje (UL L 123, 12.5.2016, str. 1).

³⁷ Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu (UL L 60, 28.2.2014, str. 1).

³⁸ Uredba (EU) 2019/1239 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o vzpostavitvi evropskega okolja enotnega okenca za pomorski sektor in razveljavitvi Direktive 2010/65/EU (UL L 198, 25.7.2019, str. 64).

³⁹ Uredba (EU) 2020/1056 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o elektronskih informacijah o prevozu blaga (UL L 249, 31.7.2020, str. 33).

⁴⁰ Direktiva 2007/2/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. marca 2007 o vzpostavitvi infrastrukture za prostorske informacije v Evropski skupnosti (INSPIRE) (UL L 108, 25.4.2007, str. 1).

⁴¹ Direktiva (EU) 2019/520 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2019 o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov ter lažji čezmejni izmenjavi informacij o neplačilih cestnine v Uniji (UL L 91, 29.3.2019, str. 45).

⁴² UL C 369, 17.12.2011, str. 14.

Zakonodajalec meni, da je posredovanje takih dokumentov v primeru te direktive upravičeno.

- (28) V skladu s členom 42(1) Uredbe (EU) 2018/1725 Evropskega parlamenta in Sveta⁴³ je bilo opravljeno posvetovanje z Evropskim nadzornikom za varstvo podatkov, ki je mnenje podal 2. marca 2022 –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Spremembe Direktive 2010/40/EU

Direktiva 2010/40/EU se spremeni:

- (1) v členu 1 se vstavi naslednji odstavek 2a:
- „2a. Ta direktiva določa razpoložljivost podatkov in uvajanje storitev ITS na prednostnih področjih iz člena 2, kot je določeno v prilogah III in IV.“;
- (2) v členu 2 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:
- „1. Za namene te direktive so prednostna področja za razvoj in uporabo specifikacij in standardov naslednja:
- (a) I. Storitve ITS na področju informacij in mobilnosti;
 - (b) II. Storitve ITS na področju potovanj, prometa in upravljanja prometa;
 - (c) III. Storitve ITS na področju varnosti in varovanja cest;
 - (d) IV. Storitve ITS za kooperativno, povezano in avtomatizirano mobilnost.“;

⁴³ Uredba (EU) 2018/1725 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2018 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah, organih, uradih in agencijah Unije in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 45/2001 in Sklepa št. 1247/2002/ES (UL L 295, 21.11.2018, str. 39).

(3) člen 4 se spremeni:

(-a) točka 4 se nadomesti z naslednjim:

„(4) „storitev ITS“ pomeni zagotavljanje aplikacije ITS v dobro opredeljenem organizacijskem in delovnem okviru s ciljem prispevati k varnosti uporabnikov, učinkovitosti, trajnostni mobilnosti, udobju in/ali olajšati ali podpreti prevoze in potovanja;

(a) točka 18 se nadomesti z naslednjim:

„(18) „standard“ pomeni standard, kot je opredeljen v členu 2(1) Uredbe (EU) št. 1025/2012 Evropskega parlamenta in Sveta*;

* Uredba (EU) št. 1025/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. oktobra 2012 o evropski standardizaciji, spremembi direktiv Sveta 89/686/EGS in 93/15/EGS ter direktiv 94/9/ES, 94/25/ES, 95/16/ES, 97/23/ES, 98/34/ES, 2004/22/ES, 2007/23/ES, 2009/23/ES in 2009/105/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Sklepa Sveta 87/95/EGS in Sklepa št. 1673/2006/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 316, 14.11.2012, str. 12).“;

(b) dodajo se naslednje točke 19 do 24:

„(19) „kooperativni inteligentni prometni sistemi“ ali „C-ITS“ pomeni inteligentne prometne sisteme, ki omogočajo interakcijo in usklajevanje med uporabniki ITS z izmenjavo varnih in zanesljivih sporočil, ne da bi se pred tem poznali;

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

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

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

(23) „dostopnost podatkov“ pomeni možnost zahtevati in pridobiti podatke v digitalni strojno berljivi obliki;

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

(3a) vstavi se naslednji člen:

„Člen 4a

Delovni program⁴⁴

1. Komisija do [datum začetka veljavnosti: + 12 mesecev] po posvetovanju z ustreznimi deležniki in z izvedbenim aktom sprejme delovni program. Navedeni izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 15(4). Delovni program vključuje vsaj naslednje elemente:

- a) cilje in datume za njegovo vsakoletno izvajanje z navedbo, za katere delovne naloge bi bilo treba pripraviti specifikacije v skladu s členom 6;
- b) vrste podatkov in storitve ITS, za katere lahko Komisija sprejme delegirane akte na podlagi člena 7(1) in (2).

⁴⁴ Besedilo je delno predstavljeno iz člena 17(5) predloga.

2. Pred vsakim nadaljnjim petletnim podaljšanjem pooblastila za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 12(2) Komisija z izvedbenimi akti izda nov delovni program, ki vključuje vsaj elemente iz odstavka 1, točki (a) in (b). Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 15(4).

(4) člen 5 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 5

Uporaba specifikacij za uvajanje ITS

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

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

3. Države članice sodelujejo tudi – na primer prek projektov usklajevanja ob podpori EU in po potrebi z ustreznimi deležniki – pri operativnih vidikih izvajanja specifikacij, ki jih je sprejela Komisija, kot so standardi in usklajeni profili EU, skupne opredelitve, skupni metapodatki, skupne zahteve glede kakovosti in vidiki, povezani z interoperabilnostjo arhitekture nacionalnih točk dostopa, skupni pogoji za izmenjavo podatkov ter skupne dejavnosti usposabljanja in ozaveščanja. Države članice v zvezi z zahtevami za ponudnike podatkov, uporabnike podatkov in ponudnike storitev ITS, določenimi v specifikacijah, po potrebi sodelujejo tudi pri praksah za ocenjevanje skladnosti s temi zahtevami in pri razvoju mehanizmov za izvrševanje skladnosti.“;

(5) člen 6 se spremeni:

(a) odstavek 5 se nadomesti z naslednjim:

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

(b) odstavek 6 se nadomesti z naslednjim:

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

Specifikacije vključujejo pravila za določanje parametrov, povezanih s kakovostjo in primernostjo za uporabo. Po potrebi in zlasti kadar je to upravičeno zaradi varnosti in interoperabilnosti, specifikacije vključujejo pravila o ugotavljanju skladnosti in tržnem nadzoru, vključno z zaščitno klavzulo, v skladu s Sklepom št. 768/2008/ES.

Države članice lahko imenujejo enega ali več organov, pristojnih za ocenjevanje skladnosti z zahtevami iz specifikacij, ob upoštevanju posebnih pravil za ocenjevanje, ki se lahko določijo v specifikacijah.

V specifikacijah se upoštevajo načela iz Priloge II.“;

(c) vstavi se naslednji odstavek 8:

„8. Komisija sprejme specifikacije iz tega člena z delegiranimi akti v skladu s členom 12.

Ločen delegirani akt ne zajema več kot enega prednostnega področja in se sprejme za vsakega od prednostnih ukrepov.“⁴⁵

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

(6) vstavi se naslednji člen 6a:

„Člen 6a

Razpoložljivost podatkov in uvajanje storitev ITS

1. Države članice zagotovijo, da so za vsako vrsto podatkov iz Priloge III, za katere že obstajajo osnovne informacije, podatki na voljo za geografsko pokritost, ki se nanaša na to vrsto podatkov, čim prej in najpozneje do ustreznega datuma, določenega v izvedbenih aktih iz odstavka 3.

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

2. Države članice zagotovijo, da se storitve ITS iz Priloge IV uvedejo za geografsko pokritost najpozneje do ustreznega datuma, določenega v izvedbenih aktih iz odstavka 3.

⁴⁵ Opomba: Ta odstavek 8 delno zajema vsebino člena 7(1) in (2) sedanje direktive.

3. Komisija z izvedbenimi akti, sprejetimi v skladu s členom 15(4), določi:

- a) geografsko pokritost, ki se nanaša na vrsto podatkov iz Priloge III in roke za izvajanje;
- b) geografsko pokritost, ki se nanaša na storitve ITS iz Priloge IV in roke za izvedbo.

Komisija pri sprejemanju takšnih izvedbenih aktov upošteva tveganje poseganja v osebne podatke ter stroške in človeške vire, ki so potrebni za zagotovitev razpoložljivosti ustreznih podatkov in uvedbo ustreznih storitev zadostne kakovosti, da se zagotovi, da so ti stroški in viri, zlasti tisti, ki jih imajo javni organi, čim manjši. Komisija upošteva tudi stroške in upravno breme za zasebne operaterje, ki bodo morda morali zagotoviti podatke in storitve. Če je dodajanje vrst podatkov ali storitev v Prilogi III in IV predmet analize stroškov in koristi ter ocene učinka v skladu s členom 7(1) ali (2), lahko Komisija za svoje premisleke uporabi tudi rezultate te analize in ocene učinka.“;

(7) člen 7 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 7

Sprememba Prilog III in IV

„1.⁴⁶ Na Komisijo se na podlagi analize stroškov in koristi ter ocene učinka, vključno z ustreznimi posvetovanji, prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 12 glede na tržni in tehnološki razvoj po vsej Uniji, da spremeni seznam vrst podatkov iz Priloge III, in sicer:

(a) doda ali spremeni vrste podatkov, ki so neločljivo povezane s prednostnimi področji iz Priloge I in so navedene v specifikacijah, določenih v skladu s členom 6(8), kadar razpoložljivost takih vrst podatkov v skladu z analizo stroškov in koristi ter oceno učinka prinaša pomembne in jasno utemeljene koristi in izboljšave v smislu trajnosti prometa, varnosti in zaščite prometa ali učinkovitosti in upravljanja prometa, ali

(b) kadar je to jasno utemeljeno, izbriše vrste podatkov iz Priloge III.

Vsak delegirani akt je skladen z vrstami podatkov iz zadnjega delovnega programa, sprejetega v skladu s členom 4a, in ne zajema več kot enega prednostnega področja.

⁴⁶ Opomba: sedanji odstavek 1 je vključen v člen 6, novi odstavek 8.

2. Na Komisijo se na podlagi analize stroškov in koristi ter ocene učinka, vključno z ustreznimi posvetovanji, prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 12 glede na tržni in tehnološki razvoj po vsej Uniji, da spremeni seznam storitev ITS iz Priloge IV, in sicer:

(a) doda ali spremeni storitve v okviru področja uporabe Priloge I v zvezi s katerimi so bile določene specifikacije v skladu s členom 6(8), kadar zagotavljanje takih storitev v skladu z analizo stroškov in koristi ter oceno učinka prinaša pomembne in jasno utemeljene koristi in izboljšave v smislu trajnosti prometa, varnosti in zaščite prometa ali učinkovitosti in upravljanja prometa, ali

(b) kadar je to jasno utemeljeno, izbriše storitve iz Priloge IV.

Vsak delegirani akt je skladen s seznamom storitev ITS iz zadnjega delovnega programa, sprejetega v skladu s členom 4a, in ne zajema več kot enega prednostnega področja.

3. Komisija pri sprejemanju delegiranih aktov na podlagi tega člena ustrezno upošteva tveganje poseganja v osebne podatke ter stroške in človeške vire, ki so potrebni za zagotovitev razpoložljivosti ustreznih podatkov ali uvedbo ustreznih storitev zadostne kakovosti, da se zagotovi, da so ti stroški in viri, zlasti tisti, ki jih imajo javni organi, čim manjši. Komisija upošteva tudi stroške in upravno breme za zasebne operaterje, ki bodo morda morali zagotoviti podatke in storitve.“;

(8) vstavi se naslednji člen 7a:

„Člen 7a

Začasni ukrepi

1. Brez poseganja v mehanizme za pripravljenost in odzivanje na incidente, kot so mehanizmi, vzpostavljeni na podlagi Direktive (EU) 2016/1148 Evropskega parlamenta in Sveta*, lahko Komisija na zahtevo države članice ali na lastno pobudo v izrednih razmerah sprejme izvedbene akte, ki se začnejo uporabljati takoj in določajo protiukrepe za odpravo vzrokov in posledic teh razmer, kot je začasna opustitev obveznosti v okviru prednostnih področij iz člena 2. Komisija čim prej obvesti države članice, kadar meni, da so nastopile izredne razmere.

2. Komisija lahko sprejme izvedbene akte v skladu z odstavkom 1 le v primeru nepredvidenih izrednih razmer, zaradi katerih je ogrožena razpoložljivost ali celovitost storitev ITS, ki so predmet specifikacij, sprejetih v skladu s členom 6, kadar bi take razmere lahko ogrozile varno in pravilno delovanje prometnega sistema Unije ali negativno vplivale na varnost v cestnem prometu, in le kadar ni mogoče pričakovati, da bo uporaba mehanizma za odzivanje na incidente ali sprememba specifikacij v skladu s členom 6 zagotovila pravočasen in učinkovit odziv. Ukrepi, ki jih sprejme Komisija, so strogo omejeni na obravnavanje vzrokov in posledic takih izrednih razmer.

3. Sprejetje začasnih ukrepov v skladu s tem členom ne posega v pristojnost držav članic, da v izrednih razmerah ukrepajo v zvezi z zadevami nacionalne varnosti ali obrambe, ki zadevajo aplikacije in storitve ITS, uvedene na njihovem ozemlju.

4. Izvedbeni akti iz odstavka 1 se sprejmejo v skladu s postopkom iz člena 15(3). Navedeni izvedbeni akti veljajo največ 8 mesecev. Komisija obvesti države članice, kadar meni, da so se izredne razmere končale, in te akte razveljavi, ko se te razmere odpravijo ali ko Komisija spremeni ustrezne specifikacije, da bi izboljšala stanje, odvisno od tega, kaj nastopi prej.⁴⁷“;

*Direktiva (EU) 2016/1148 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. julija 2016 o ukrepih za visoko skupno raven varnosti omrežij in informacijskih sistemov v Uniji (UL L 194, 19.7.2016, str. 1). OPOMBA: posodobiti, ko bo začela veljati NIS2 (Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o ukrepih za visoko skupno raven kibernetске varnosti v Uniji in razveljavitvi Direktive (EU) 2016/1148, 2020/0359(COD))

- (9) v členu 8(1) se sklicevanje na Direktivo 98/34/ES nadomesti s sklicevanjem na Direktivo (EU) 2015/1535;
- (10) člen 10 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 10

Pravila o varstvu podatkov in zasebnosti

1. Podatki, ki predstavljajo osebne podatke v smislu člena 4, točka (1), Uredbe (EU) 2016/679*, se na podlagi te direktive obdelujejo le, če je taka obdelava potrebna za izvajanje aplikacij, storitev in ukrepov ITS iz Priloge I za zagotovitev varnosti in zaščite v cestnem prometu in izboljšane prometa, mobilnosti ali obvladovanja incidentov.

⁴⁷ Opomba: zadnji stavek je prenesen iz člena 15(3).

2. Kadar se specifikacije, sprejete na podlagi člena 6, nanašajo na obdelavo podatkov, ki so osebni podatki, kot so opredeljeni v členu 4, točka (1), Uredbe (EU) 2016/679, se v njih določijo kategorije takih podatkov ter ustrezni zaščitni ukrepi za varstvo osebnih podatkov na podlagi Uredbe (EU) 2016/679 in Direktive 2002/58/ES. V tem primeru ocena učinka iz člena 6(7)⁴⁸ vključuje analizo učinka take obdelave na varstvo zadevnih osebnih podatkov.

3. Kjer je ustrezno, se spodbuja uporaba anonimnih podatkov ali psevdonimizacija podatkov.

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

(11) vstavi se naslednji člen 10a:

„Člen 10a

Sistem EU za upravljanje varnostnih poverilnic C-ITS

V specifikacijah za prednostno področje iz člena 2(1), točka (d), ki jih sprejme Komisija pri izvajanju svojih pooblastil na podlagi člena 6(8), se določi sistem EU za upravljanje varnostnih poverilnic C-ITS iz točke 4.3 Priloge I. Določijo se naslednje vloge navedenega sistema:

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

Komisija je odgovorna za zagotavljanje, da se navedene vloge izvajajo.“ ;

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

⁴⁸ Opomba: člen 6(7) se glasi: „Komisija pred sprejetjem specifikacij opravi oceno učinka, vključno z analizo stroškov in koristi.“

(13) člen 15 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 15

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga evropski odbor za ITS (EIC). Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta*.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 4 Uredbe (EU) št. 182/2011.
3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 8 Uredbe (EU) št. 182/2011 v povezavi s členom 5 navedene uredbe.
4. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

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

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

(14) člen 17 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 17

Poročanje⁴⁹

1. Države članice Komisiji do [datum začetka veljavnosti + 18 mesecev] predložijo poročilo o izvajanju te direktive in delegiranih aktov, sprejetih na podlagi te direktive, ter o svojih glavnih nacionalnih dejavnostih in projektih v zvezi s prednostnimi področji ter razpoložljivostjo podatkov in storitev s seznamov v prilogah III in IV.

⁴⁹ Opomba: Okvir delovnega programa je prestavljen v novi člen 4a.

2. Komisija z izvedbenimi akti določi predlogo za začetna poročila in poročila o napredku, vključno s seznamom ključnih kazalnikov uspešnosti za ocenjevanje izvajanja te direktive ter delegiranih in izvedbenih aktov, sprejetih na podlagi te direktive. Navedeni izvedbeni akti v skladu z načelom sorazmernosti in na podlagi najboljših praks razlikujejo med obveznimi ključnimi kazalniki uspešnosti, ki jih je treba vključiti v poročila, in dodatnimi kazalniki, ki se lahko po potrebi vključijo v taka poročila. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 15(4).

3. Po začetnem poročilu države članice vsaka tri leta poročajo o napredku pri izvajanju te direktive ter delegiranih in izvedbenih aktov, sprejetih na podlagi te direktive. Komisija zagotovi, da so roki za poročanje, določeni v delegiranih aktih, sprejetih na podlagi člena 6, usklajeni z navedeno pogostostjo.

4. Komisija najpozneje 18 mesecev po vsakem roku za poročila držav članic Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o napredku pri izvajanju te direktive ter delegiranih in izvedbenih aktov, sprejetih na podlagi te direktive. Poročilu je priložena analiza delovanja in izvajanja, vključno s uporabljenimi in potrebnimi finančnimi viri, členov 5 do 11 in člena 16, ter po potrebi se v njem oceni, ali so potrebne spremembe te direktive.

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

Člen 2

Prenos

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do [datum začetka veljavnosti: + 24 mesecev] . Komisiji nemudoma sporočijo besedilo navedenih predpisov.

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

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

Člen 3

Začetek veljavnosti

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

Člen 4

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

[...]

PRILOGA I
PREDNOSTNA PODROČJA

(iz člena 2)

1. Prednostno področje I: storitve ITS na področju informacij in mobilnosti

Specifikacije in standardi za storitve ITS na področju informacij in mobilnosti za potnike vključujejo naslednje:

1.1. Specifikacije za digitalne storitve večmodalne mobilnosti na ravni EU (vključno z zagotavljanjem storitev večmodalnih potovalnih informacij na ravni EU)

Opredelitev potrebnih zahtev, da bodo digitalne storitve večmodalne mobilnosti po vsej EU in podobne storitve, s katerimi se zagotavljajo informacije, rezervacije ali nakupne funkcije za več kot enega prevoznika v okviru istega načina prevoza, natančne in čezmejno dostopne uporabnikom ITS, na podlagi:

- 1.1.1. razpoložljivosti in dostopnosti obstoječih in natančnih večmodalnih prometnih in potovalnih podatkov, ki se uporabljajo za digitalne storitve večmodalne mobilnosti, za ponudnike storitev ITS brez poseganja v omejitve glede varnosti in upravljanja prometa;
 - 1.1.2. olajšanja čezmejne elektronske izmenjave podatkov med ustreznimi javnimi organi in deležniki ter ustreznimi ponudniki storitev ITS, zlasti prek standardiziranih vmesnikov;
 - 1.1.3. pravočasnega posodabljanja razpoložljivih večmodalnih prometnih in potovalnih podatkov, ki se uporabljajo za digitalne storitve večmodalne mobilnosti, s strani ustreznih javnih organov in deležnikov;
 - 1.1.4. pravočasnega posodabljanja večmodalnih potovalnih informacij, vključno z informacijami, povezanimi z rezervacijo in nakupom prevoznih storitev, s strani ponudnikov storitev ITS, kjer je to potrebno.
- 1.2. Specifikacije za informacijske in navigacijske storitve v cestnem prometu na ravni EU (vključno s storitvami prometnih informacij v realnem času na ravni EU)

Opredelitev potrebnih zahtev, da bi bile informacijske in navigacijske storitve v cestnem prometu na ravni EU natančne in čezmejno dostopne uporabnikom ITS, na podlagi:

- 1.2.1. razpoložljivosti in dostopnosti obstoječih in natančnih cestnih in prometnih podatkov, vključno s podatki v realnem času, ki se uporabljajo za prometne informacije v realnem času za ponudnike storitev ITS in druge ustrezne deležnike ter za uporabo v digitalnih zemljevidih, brez poseganja v omejitve glede varnosti in upravljanja prometa;
- 1.2.2. olajšanja čezmejne elektronske izmenjave podatkov med ustreznimi javnimi organi in deležniki ter ustreznimi ponudniki storitev ITS, vključno s povratnimi informacijami o kakovosti podatkov;
- 1.2.3. pravočasnega posodabljanja razpoložljivih cestnih in prometnih podatkov, ki jih ustrezni javni organi in deležniki uporabljajo za prometne informacije v realnem času;
- 1.2.4. pravočasnega posodabljanja prometnih informacij v realnem času, ki jih ponudniki storitev ITS posredujejo udeležencem v cestnem prometu in drugim ustreznim deležnikom.
- 1.3. Specifikacije za digitalne storitve večmodalne mobilnosti na ravni EU ter informacijske in navigacijske storitve v cestnem prometu
 - 1.3.1. Opredelitev potrebnih zahtev za zbiranje ustreznih cestnih in prometnih podatkov s strani javnih organov in/ali po potrebi zasebnega sektorja (npr. načrti o pretoku prometa, prometnimi predpisi in priporočenimi potmi, predvsem za težka tovorna vozila) in za njihovo posredovanje ponudnikom storitev ITS, na podlagi:
 - 1.3.1.1. razpoložljivosti obstoječih cestnih in prometnih podatkov (tj. načrtov o pretoku prometa, prometnih predpisov in priporočenih poti), ki jih zbirajo ustrezni javni organi in/ali zasebni sektor, za ponudnike storitev ITS;
 - 1.3.1.2. olajšanja elektronske izmenjave podatkov med ustreznimi javnimi organi in ponudniki storitev ITS ter drugimi ustreznimi deležniki;
 - 1.3.1.3. pravočasnega posodabljanja cestnih in prometnih podatkov (tj. načrtov o pretoku prometa, prometnih predpisov in priporočenih poti) s strani ustreznih javnih organov in/ali, kjer je to ustrezno, zasebnega sektorja;
 - 1.3.1.4. pravočasnem posodabljanju storitev in aplikacij ITS s strani ponudnikov storitev ITS, ki uporabljajo te cestne in prometne podatke.
 - 1.3.2. Opredelitev potrebnih zahtev, da bodo cestni, prometni in ustrezni potovalni podatki ter podatki o večmodalni infrastrukturi, ki se uporabljajo za digitalne zemljevide, natančni in po možnosti na voljo izdelovalcem digitalnih zemljevidov in ponudnikom storitev, na podlagi:
 - 1.3.2.1. razpoložljivosti obstoječih cestnih, prometnih in ustreznih potovalnih podatkov ter podatkov o večmodalni infrastrukturi, vključno z opredeljenimi vozlišči dostopa, ki se uporabljajo za digitalne zemljevide, za izdelovalce digitalnih zemljevidov in ponudnike storitev;
 - 1.3.2.2. olajšanja elektronske izmenjave podatkov med ustreznimi javnimi organi, deležniki, zasebnimi izdelovalci digitalnih zemljevidov in ponudniki storitev;

- 1.3.2.3. pravočasnega posodabljanja cestnih in prometnih podatkov za digitalne zemljevide s strani ustreznih javnih organov in deležnikov;
- 1.3.2.4. pravočasnega posodabljanja digitalnih zemljevidov s strani proizvajalcev digitalnih zemljevidov in ponudnikov storitev.

2. Prednostno področje II: storitve ITS na področju potovanj, prometa in upravljanja prometa

Specifikacije in standardi za storitve ITS na področju potovanj, prometa in upravljanja prometa vključujejo naslednje:

2.1. Specifikacije za izboljšane storitve upravljanja prometa in incidentov

Opredelitev potrebnih zahtev za podporo in uskladitev izboljšanih storitev upravljanja prometa in incidentov na podlagi:

- 2.1.1. razpoložljivosti in dostopnosti obstoječih in natančnih cestnih in prometnih podatkov ter podatkov o nesrečah in incidentih, ki so potrebni za storitve upravljanja prometa in incidentov;
- 2.1.2. olajšanje elektronske izmenjave podatkov, vključno s podatki o tovoru, ki so pomembni za upravljanje prometa in incidentov (npr. prevoz nevarnega blaga, omejitve dostopa v zvezi z blagom, prekomerni prevozi), med centri za upravljanje prometa, prometnoinformacijskimi centri, deležniki in ustreznimi ponudniki storitev ITS, zlasti prek standardiziranih vmesnikov;
- 2.1.3. pravočasnega posodabljanja razpoložljivih cestnih in prometnih podatkov ter podatkov o nesrečah in incidentih, ki jih ustrezni deležniki potrebujejo za izboljšane storitve upravljanja prometa in incidentov;
- 2.1.4. razpoložljivosti podatkov in sinergij z drugimi pobudami, katerih cilj je podpora večmodalnosti, povezovanje načinov prevoza in spodbujanje prehoda na druge načine prevoza v evropskem prometnem omrežju na najbolj trajnostne načine prevoza, in sicer z usklajevanjem in olajševanjem izmenjave podatkov⁵⁰.

2.2. Specifikacije za storitve upravljanja mobilnosti

Opredelitev potrebnih zahtev za podporo razvoju natančnih storitev upravljanja mobilnosti s strani organov za javni prevoz na podlagi:

- 2.2.1. razpoložljivosti in dostopnosti obstoječih in natančnih cestnih in večmodalnih potovalnih in prometnih podatkov, potrebnih za upravljanje mobilnosti, za ustrezne javne organe brez poseganja v zahteve glede varstva podatkov;

⁵⁰ Kot sta Uredba (EU) 2020/1056 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o elektronskih informacijah o prevozu blaga (UL L 249, 31.7.2020, str. 33) in delo, ki ga opravlja Forum za digitalni promet in logistiko (DTLF).

- 2.2.2. olajšanja čezmejne elektronske izmenjave podatkov med ustreznimi javnimi organi in deležniki ter ustreznimi ponudniki storitev ITS;
- 2.2.3. pravočasnega posodabljanja cestnih ter večmodalnih potovalnih in prometnih podatkov, potrebnih za upravljanje mobilnosti, s strani ustreznih javnih organov in deležnikov.

2.3. Okvir EU za arhitekture ITS

Opredelitev potrebnih ukrepov za razvoj okvirne arhitekture ITS na ravni EU, ki obravnava zlasti vidike interoperabilnosti, kontinuitete storitev in večmodalnosti, povezane z ITS, ter v okviru katere lahko države članice in njihovi pristojni organi v sodelovanju z zasebnim sektorjem razvijejo lastno arhitekturo ITS za mobilnost na nacionalni, regionalni ali lokalni ravni.

2.4. Aplikacije ITS in logistika tovornega prometa

Opredelitev potrebnih zahtev za podporo realizaciji aplikacij ITS za logistiko tovornega prometa, zlasti za spremljanje in sledenje tovora ter druge storitve prepoznavnosti na poti in med različnimi načini prevoza, na podlagi:

- 2.4.1. razpoložljivosti ustreznih tehnologij ITS za razvijalce aplikacij ITS in njihovo uporabo;
- 2.4.2. razpoložljivosti podatkov, povezanih s tovorom, ki so dostopni prek drugih posebnih okvirov za izmenjavo podatkov⁵¹;
- 2.4.3. vključevanja rezultatov pozicioniranja v orodja in centre za upravljanje prometa.

3. Prednostno področje III: storitve ITS na področju varnosti in varovanja cest

Specifikacije in standardi za storitve ITS na področju varnosti in varovanja cest vključujejo naslednje:

3.1. Specifikacije za interoperabilno vseevropsko storitev eCall

Opredelitev potrebnih ukrepov za usklajeno uvedbo medobratovalne vseevropske storitve eCall, ki vključujejo:

- 3.1.1. razpoložljivostjo zahtevanih podatkov ITS v vozilu, ki jih je treba izmenjati;
- 3.1.2. razpoložljivostjo potrebne opreme v centrih za odzivanje na klice v sili, ki sprejemajo podatke, ki jih oddajajo vozila;

⁵¹ Kot je Uredba (EU) 2020/1056.

- 3.1.3. omogočanje elektronske izmenjave podatkov med vozili in odzivnimi centri za klic v sili, vključno z morebitno interakcijo s podatki s področja uporabe Uredbe (EU) 2020/1056 in z e-CMR*, na primer v primeru nevarnega blaga.

* Dodatni protokol h Konvenciji o pogodbi za mednarodni cestni tovorni promet (CMR), ki zadeva elektronski tovorni list.

- 3.2. Specifikacije za informacijske in rezervacijske storitve za varna in varovana parkirišča za tovornjake in gospodarska vozila

Opredelitev potrebnih ukrepov za zagotavljanje informacijskih in po potrebi rezervacijskih storitev, ki temeljijo na ITS, za varna in varovana parkirišča za tovornjake in gospodarska vozila, zlasti na bencinskih črpalkah in počivališčih ob cestah, na podlagi:

- 3.2.1. razpoložljivosti informacij uporabnikom o parkiranju ob cestah;
- 3.2.2. omogočanja elektronske izmenjave podatkov med parkirišči ob cestah, centri in vozili;
- 3.2.3. vključevanja ustreznih tehnologij ITS v vozila in na parkirišča ob cestah zaradi posodobitve informacij o prostih parkirnih mestih za namene rezervacij.
- 3.3. Specifikacije za osnovne splošne prometne informacije v zvezi z varnostjo v cestnem prometu

Opredelitev minimalnih zahtev za, po možnosti, brezplačno zagotavljanje „splošnih prometnih informacij“ vsem uporabnikom o varnosti v cestnem prometu, kakor tudi njihove minimalne vsebine, na podlagi:

- 3.3.1. razpoložljivosti in dostopnosti natančnih podatkov o dogodkih in pogojih, povezanih z varnostjo, ki so potrebni za prometne informacije v zvezi z varnostjo in storitve upravljanja incidentov;
- 3.3.2. uvajanja ali uporabe sredstev za odkrivanje ali prepoznavanje dogodkov in pogojev, povezanih z varnostjo;
- 3.3.3. določitve in uporabe standardiziranega seznama prometnih dogodkov, povezanih z varnostjo („splošna prometna sporočila“), ki bi jih bilo treba brezplačno posredovati uporabnikom ITS;
- 3.3.4. združljivosti in vključevanja „splošnih prometnih sporočil“ v storitve ITS za prometne in večmodalne potovalne informacije v realnem času.
- 3.4. Specifikacije za druge ukrepe

- 3.4.1. Opredelitev potrebnih ukrepov za podporo varnosti udeležencev v cestnem prometu v zvezi z njihovim vmesnikom človek-stroj v vozilu in uporabo nomadskih naprav za podporo vožnji in/ali prevozu ter varnostjo komunikacij v vozilu, ki ne spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta⁵², Uredbe (EU) št. 167/2013 Evropskega parlamenta in Sveta⁵³ ter Uredbe (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta⁵⁴.
- 3.4.2. Opredelitev potrebnih ukrepov za izboljšanje varnosti in udobja ranljivih udeležencev v cestnem prometu za vse ustrezne aplikacije ITS, ki ne spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe (EU) št. 167/2013 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta.
- 3.4.3. Opredelitev potrebnih ukrepov za vgraditev naprednih informacijskih sistemov za pomoč vozniku v vozila in cestno infrastrukturo, ki ne spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe (EU) št. 167/2013 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta.
- 3.4.4. Opredelitev potrebnih ukrepov za olajšanje izmenjave informacij med ponudniki storitev varnostnih aplikacij ITS, kot je podpora pri iskanju ukradenih vozil ali blaga, in ustreznimi javnimi organi, ob ustreznem upoštevanju drugih obstoječih in nastajajočih okvirov za olajšanje izmenjave podatkov na področju mobilnosti in prometa, ki ne spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe (EU) št. 167/2013 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta.

⁵² Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1).

⁵³ Uredba (EU) št. 167/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. februarja 2013 o odobritvi in tržnem nadzoru kmetijskih in gozdarskih vozil (UL L 60, 2.3.2013, str. 1).

⁵⁴ Uredba (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. januarja 2013 o odobritvi in tržnem nadzoru dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov (UL L 60, 2.3.2013, str. 52).

4. Prednostno področje IV: Storitve ITS za kooperativno, povezano in avtomatizirano mobilnost

Specifikacije in standardi za povezovanje vozil s prometno infrastrukturo, ozaveščanje in omogočanje visoko avtomatiziranih storitev mobilnosti brez poseganja v specifikacije in standarde iz Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe (EU) št. 167/2013 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta vključujejo naslednje:

- 4.1. opredelitev potrebnih ukrepov za nadaljnji napredek pri razvoju in izvajanju kooperativnih (vozilo-vozilo, vozilo-infrastruktura, infrastruktura-infrastruktura) inteligentnih prometnih sistemov, zlasti za podporo CCAM, ki temeljijo na:
 - 4.1.1. lažji izmenjavi podatkov ali informacij med vozili, med infrastrukturami, med vozili in infrastrukturami ter med drugimi cestnimi uporabniki in vozili in infrastrukturami;
 - 4.1.2. razpoložljivosti ustreznih podatkov ali informacij za izmenjavo, ki so namenjeni zadevnim stranem, tj. vozilom ali cestni infrastrukturi;
 - 4.1.3. uporabi standardizirane oblike sporočil za izmenjavo podatkov ali informacij med vozilom in infrastrukturo;
 - 4.1.4. opredelitvi komunikacijske infrastrukture za izmenjavo podatkov ali informacij med vozili, med infrastrukturami ter med vozili in infrastrukturami;
 - 4.1.5. uporabi procesov standardizacije za sprejetje ustreznih arhitektur.
- 4.2. Specifikacije za storitve
 - 4.2.1. storitve obveščanja in opozarjanja C-ITS, ki temeljijo na podatkih o stanju in povečujejo ozaveščenost udeležencev v prometu o prihajajočih prometnih razmerah;
 - 4.2.2. storitve obveščanja in opozarjanja C-ITS, ki temeljijo na opažanjih in dodatno povečujejo ozaveščenost udeležencev v prometu o prihajajočih prometnih razmerah, vključno z nepovezanimi udeleženci v prometu;
 - 4.2.3. storitve C-ITS, ki temeljijo na namerah in vozilom omogočajo obvladovanje zapletenih prometnih scenarijev in omogočajo visoko avtomatizirano vožnjo;
 - 4.2.4. infrastrukturne storitve C-ITS za podporo avtomatizirani vožnji.
- 4.3. Specifikacije za sistem EU za upravljanje varnostnih poverilnic C-ITS
 - 4.3.1. politika potrdil za upravljanje potrdil javnih ključev za storitve C-ITS;
 - 4.3.2. določitev vloge organa za politiko potrdil C-ITS, upravljavca zanesljivega seznama C-ITS in kontaktne točke C-ITS;
 - 4.3.3. varnostna politika za upravljanje informacijske varnosti v C-ITS.“.

PRILOGA II

NAČELA ZA SPECIFIKACIJE IN UVAJANJE ITS

(iz členov 5, 6, 7 in 8)

Specifikacije se sprejmejo, mandati za standarde se izdajajo ter aplikacije in storitve ITS se izberejo in uvedejo na podlagi ocene potreb, ki vključuje vse zadevne interesne skupine, pri tem pa se upoštevajo spodaj navedena načela. Ti ukrepi:

(a)	so učinkoviti	–	konkretno prispevajo k reševanju ključnih izzivov, ki vplivajo na cestni promet v Evropi (npr. zmanjšanje preobremenjenosti cest in emisij, izboljšanje energijske učinkovitosti, doseganje višjih ravni varnosti in varovanja, tudi pri ranljivih udeležencih v cestnem prometu);
(b)	so stroškovno učinkoviti	–	optimizirajo razmerje med stroški in rezultati pri izpolnjevanju ciljev;
(c)	so sorazmerni	–	po potrebi zagotavljajo različne ravni dosegljive kakovosti storitev in uvajanja, ob upoštevanju lokalnih, regionalnih, nacionalnih in evropskih posebnosti;
(d)	podpirajo kontinuiteto storitev	–	zagotavljajo neprekinjene storitve po celotni Uniji, zlasti v vseevropskem prometnem omrežju, in na zunanjih mejah Unije, kjer je to mogoče, kadar se uporabljajo storitve ITS. Neprekinjene storitve bi bilo treba zagotoviti na ravni, prilagojeni značilnostim prometnih omrežij, ki povezujejo države z državami, ter po potrebi regije z regijami in mesta s podeželjem;
(e)	uresničujejo interoperabilnost	–	zagotavljajo, da sistemi in povezani poslovni procesi omogočajo izmenjavo podatkov, informacij in znanja, da se omogoči učinkovito izvajanje storitev ITS;
(f)	podpirajo združljivost s	–	kadar je upravičeno, zagotavljajo zmogljivost sistemov ITS, da delujejo z obstoječimi sistemi z enakim ciljem, ne da bi

	sedanjimi sistemi		ovirali razvoj novih tehnologij, pri čemer po potrebi podpirajo dopolnjevanje z novimi tehnologijami ali prehod nanje;
(g)	spoštujejo značilnosti obstoječe nacionalne infrastrukture in omrežja	–	upoštevajo razlike v značilnostih prometnega omrežja, zlasti glede velikosti obsega prometa in vremenskih razmer na cestah;
(h)	spodbujajo enakost dostopa	–	ne ovirajo ali diskriminirajo dostopa ranljivih udeležencev v cestnem prometu do aplikacij in storitev ITS. So po potrebi dostopni invalidom v skladu z zahtevami glede dostopnosti iz Priloge I k Direktivi (EU) 2019/882, kadar so aplikacije in storitve ITS namenjene povezovanju ali zagotavljanju informacij invalidnim uporabnikom ITS; so prijazni do uporabnikov z omejenim digitalnim znanjem;
(i)	podpirajo zrelost	–	po ustrezni oceni tveganja dokažejo uspešnost inovativnih sistemov ITS, z ustrežno stopnjo tehničnega razvoja in operativne uporabe;
(j)	zagotavljajo kakovost časovne razporeditve in pozicioniranja	–	zagotavljajo združljivost aplikacij in storitev ITS, ki temeljijo na časovni razporeditvi ali pozicioniranju, vsaj z navigacijskimi storitvami, ki jih zagotavljata sistem Galileo, vključno z odprto storitvijo za avtentikacijo navigacijskih sporočil in drugimi storitvami sistema Galileo, kot je zelo natančna storitev, ko bo takšna storitev na voljo, in skupna evropska geostacionarna navigacijska storitev („EGNOS“). Po potrebi zagotavljajo, da aplikacije in storitve ITS, ki temeljijo na podatkih, zbranih z opazovanjem Zemlje, uporabljajo podatke, informacije in storitve programa Copernicus. Poleg podatkov programa Copernicus se lahko

			uporabljajo tudi drugi podatki in storitve;
(k)	omogočajo intermodalnost	–	pri uvajanju ITS po potrebi upoštevajo usklajevanje različnih načinov prevoza;
(l)	spoštujejo usklajenost	–	upoštevajo obstoječa pravila, politike in dejavnosti Unije, ki so pomembni na področju ITS, zlasti na področju standardizacije, pri specifikacijah pa načelo tehnološke nevtralnosti, kot je določeno v Direktivi 2018/1972;
(m)	zagotavljajo preglednost in zaupanje	–	zagotavljajo preglednost, na primer z zagotavljanjem preglednosti razvrščanja pri predlaganju možnosti mobilnosti strankam.

“.

PRILOGA III

Seznam vrst podatkov

1. V zvezi z zagotavljanjem informacij o cestnem prometu in navigacijskih storitev po vsej EU (kot je navedeno v Prilogi I, Prednostno področje I, odstavka 1.2 in 1.3):
1.1. Statični in dinamični prometni predpisi, kjer je to primerno, v zvezi z naslednjimi vrstami podatkov: Vrste podatkov: – pogoji za vožnjo v predorih – pogoji za vožnjo čez mostove – omejitve hitrosti – predpisi za dostavo blaga – prepovedi prehitevanja za težka tovorna vozila – smer vožnje na vozniških pasovih s spremenljivo smerjo vožnje – omejitve glede teže/dolžine/širine/višine⁵⁵ – enosmerne ceste ⁵⁶
– načrti o pretoku prometa
– trajne prepovedi za vožnjo
– meje omejitev, prepovedi ali obveznosti z območno veljavnostjo, trenutno stanje dostopa in pogoji za promet na urejenih prometnih območjih ⁵⁷

⁵⁵ Opomba: Dodatek na podlagi Delegirane uredbe Komisije (EU) 2022/670 (prometne informacije v realnem času po vsej EU).

⁵⁶ Glej prejšnjo opombo.

⁵⁷ Glej prejšnjo opombo.

1.2. Podatki o stanju omrežja
<u>Vrste podatkov:</u> – cestne zapore – zapore voznih pasov – dela na cesti – začasni ukrepi za upravljanje prometa
2. Podatki o informacijskih in rezervacijskih storitvah za varna in varovana parkirišča za tovornjake in gospodarska vozila (kot je navedeno v Prilogi I, Prednostno področje III, odstavek 3.2):
<u>Vrste podatkov:</u> – statični podatki v zvezi s parkirišči – informacije o varnosti in opremljenosti parkirišč – dinamični podatki o razpoložljivosti parkirnih mest, vključno s tem, ali je parkirišče zasedeno/zaprto oziroma koliko ima prostih parkirnih mest.
3. Podatki o zaznanih dogodkih ali razmerah v zvezi z varnostjo v cestnem prometu, ki se nanašajo na osnovne splošne prometne informacije v zvezi z varnostjo v cestnem prometu (kot je navedeno v Prilogi I, Prednostno področje III, odstavek 3.3):
<u>Vrste podatkov:</u> – začasno spolzka cesta – živali, osebe, ovire, razbitine na cesti – nezaščiteno območje nesreče – kratkotrajna dela na cesti – zmanjšana vidljivost – voznik, ki vozi v napačno smer – neoznačena zapora ceste

– izjemne vremenske razmere
4. Statični večmodalni prometni podatki za storitve zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij po vsej EU (kot je navedeno v Prilogi I, Prednostno področje I, odstavek 1.1 in 1.3):
Vrste podatkov: lokacija opredeljenih vozlišč dostopa za vse načine linijskega prevoza, vključno z informacijami o dostopnosti vozlišč dostopa in poti znotraj prestopne postaje (na primer obstoj dvigal, tekočih stopnic)

“.

PRILOGA IV

Seznam storitev ITS

Storitev zagotavljanja osnovnih splošnih prometnih informacij v zvezi z varnostjo v cestnem prometu, kot je navedeno v Prilogi I, Prednostno področje III, odstavek 3.3

“.
