

27.9.2023

A9-0265/63

**Изменение 63**

**Карима Дели**

от името на комисията по транспорт и туризъм

**Доклад**

**A9-0265/2022**

**Рована Плумб**

Интелигентни транспортни системи в областта на автомобилния транспорт  
(COM(2021)0813 – C9-0471/2021 – 2021/0419(COD))

**Предложение за директива**

–

ИЗМЕНЕНИЯ, ВНЕСЕНИ ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ\*

към предложението на Комисията

-----  
**ДИРЕКТИВА (ЕС) 2023/... НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**от ...**

**за изменение на Директива 2010/40/ЕС относно рамката за внедряване на  
интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за  
интерфейси с останалите видове транспорт**

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално  
член 91 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

---

\* Изменения: нов или изменен текст се обозначава с получер курсив; заличаванията се посочват със символа █ .

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,  
като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>1</sup>,  
като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>2</sup>,  
в съответствие с обикновената законодателна процедура<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> ОВ С , , стр.

<sup>2</sup> ОВ С , , стр.

<sup>3</sup> Позиция на Европейския парламент от ... (все още непубликувана в ОВ) и решение на Съвета от ... (все още непубликувано в Официален вестник).

като имат предвид, че:

- (1) В съобщението на Комисията *от 9 декември 2020 г., озаглавено „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност – подготовка на европейския транспорт за бъдещето“ („Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност“)* внедряването на интелигентните транспортни системи (ИТС) се определя като ключово действие за постигане на свързана и автоматизирана мултимодална мобилност, като по този начин се допринася за преобразуването на европейската транспортна система, **за** да се постигне целта за ефективна, безопасна, устойчива, интелигентна и издръжлива мобилност. Това допълва действията, обявени в рамките на водещата стратегия за екологизиране на товарния транспорт с цел насърчаване на мултимодалната логистика. В Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност също така беше обявено преразглеждане през 2022 г. на Делегиран регламент (ЕС) 2017/1926<sup>4</sup>, за да включва задължителните изисквания за достъп до динамични набори от данни, както и извършване на оценка на необходимостта от регулаторни действия по отношение на правата и задълженията на доставчиците на мултимодални цифрови услуги, заедно с инициатива за продажба на билети, включително продажба на билети за железопътен транспорт. ***Настоящата директива следва да гарантира, че приложенията на ИТС в областта на автомобилния транспорт дават възможност за безпроблемна интеграция с други видове транспорт, като например железопътен транспорт или активна мобилност, като по този начин се улеснява преминаването към тези видове транспорт, когато това е възможно, с цел подобряване на ефективността и достъпността.***

---

<sup>4</sup> Делегиран регламент (ЕС) 2017/1926 на Комисията от 31 май 2017 г. за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на предоставянето в целия ЕС на информационни услуги за мултимодални пътувания (ОВ L 272, 21.10.2017 г., стр. 1).

- (2) В Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност се потвърждава целта броят на смъртните случаи при всички видове транспорт в Съюза да се доближи до нула до 2050 г. Няколко действия в обхвата на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета<sup>5</sup> допринасят за безопасността на участниците в движението по пътищата, като например системата eCall, информационните услуги за движението, свързани с безопасността, и **информационните услуги относно** зоните за безопасно и сигурно паркиране на камиони и търговски превозни средства, сертифицирани в съответствие с Делегиран регламент (ЕС) 2022/1012 на Комисията<sup>6</sup>.
- (3) В **съобщението на Комисията от 11 декември 2019 г., озаглавено „Европейският зелен пакт“**, ■ се подчертава нарастващата роля на автоматизираната и свързаната мултимодална мобилност, заедно с интелигентните системи за управление на движението, създадени благодарение на цифровизацията, и целта за подкрепа на нови устойчиви услуги в областта на транспорта и мобилността, които могат **да подобряват мобилността**, да намалят задръстванията и замърсяването, по-специално в градските райони, **и да стимулират прехода към по-чисти видове транспорт чрез насърчаване на преминаването към други видове транспорт и по-добро управление на движението. За подпомагането на това развитие може да бъде оправдано да се обмислят подходящи технически критерии за проверка в рамките на Регламент (ЕС) 2020/852 на Европейския парламент и на Съвета (наричан още Регламент за таксономията)**<sup>7</sup>, за да се подкрепят инвестициите в ИТС.

- (4) Увеличаващата се необходимост от по-добро използване на данните, за да станат транспортните вериги по-устойчиви, *сигурни*, ефикасни и издръжливи, изисква по-добра координация на рамката за ИТС с други инициативи, насочени към хармонизиране и улесняване на споделянето на данни в секторите на мобилността, транспорта и логистиката с мултимодална перспектива, като общото европейско пространство на данни за мобилността и неговите компоненти, Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета<sup>8</sup> и работата, извършвана от Форума за цифров транспорт и логистика (DTLF), **като същевременно се вземат предвид правилата за защита на данните и неприкосновеността на личния живот.**
- (5) С оглед на необходимостта от цифровизиране на автомобилния транспорт, повишаване на пътната безопасност и намаляване на задръстванията внедряването и използването на интелигентни транспортни системи и услуги по пътищата следва допълнително да се развият в трансевропейската транспортна мрежа.
- (6) **Цифровизацията и иновациите в автомобилния транспорт създават възможности за заетост чрез разработване на нови проекти в сектора.**

---

<sup>5</sup> Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1).

<sup>6</sup> Делегиран регламент (ЕС) 2022/1012 на Комисията от 7 април 2022 г. за допълнение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на установяването на стандарти, предоставящи подробности относно нивото на обслужване и сигурност на безопасните и сигурни зони за паркиране и относно процедурите за тяхното сертифициране (ОВ L 170, 28.6.2022 г., стр. 27).

<sup>7</sup> Регламент (ЕС) 2020/852 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2020 г. за създаване на рамка за улесняване на устойчивите инвестиции и за изменение на Регламент (ЕС) 2019/2088 (ОВ L 198, 22.6.2020 г., стр. 13).

<sup>8</sup> Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. относно електронната информация за товарни превози (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 33).

- (7) В много държави членки националните приложения на интелигентните транспортни системи и услуги вече се въвеждат в сектора на автомобилния транспорт. Въпреки подобренията след приемането ѝ през 2010 г. обаче при оценката на Директива 2010/40/ЕС<sup>9</sup> бяха установени трайни недостатъци, които водят до внедряване, което продължава да бъде разпокъсано и некоординирано, и липса на географска непрекъснатост на ИТС услугите в целия Съюз и по външните му граници.
- (8) В контекста на изпълнението на делегирани регламенти<sup>10</sup> (ЕС) № 885/2013<sup>9</sup>, (ЕС) № 886/2013<sup>10</sup>, (ЕС) 2015/962<sup>11</sup> и (ЕС) 2017/1926 на Комисията за допълване на Директива 2010/40/ЕС държавите членки създадоха национални точки за достъп (НТД). НТД организират достъпа и повторното използване на данни, свързани с транспорта, за да подпомогнат предоставянето на общоевропейски оперативно съвместими ИТС услуги за пътуване и движение на крайните ползватели. Тези данни, свързани с транспорта, следва да бъдат на разположение в машинночетим формат до степента, предвидена в настоящата директива. НТД, заедно с регионални и местни точки за достъп, които е възможно да съществуват в държавите членки, са важен компонент от общото европейско пространство на данни за мобилността в рамките на Европейската стратегия за данните и на тях следва да се разчита по-специално по отношение на достъпността на данните.

---

<sup>9</sup> Делегиран регламент (ЕС) № 885/2013 на Комисията от 15 май 2013 г. за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (Директивата за ИТС) по отношение на предоставянето на информационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства (ОВ L 247, 18.9.2013 г., стр. 1).

<sup>10</sup> Делегиран регламент (ЕС) № 886/2013 на Комисията от 15 май 2013 г. за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на данните и процедурите за предоставяне, когато това е възможно, на безплатна за потребителите обща минимална информация за движението, свързана с безопасността (ОВ L 247, 18.9.2013 г., стр. 6).

<sup>11</sup> Делегиран регламент (ЕС) 2015/962 на Комисията от 18 декември 2014 г. за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на предоставянето в целия ЕС на информационни услуги в реално време за движението по пътищата (ОВ L 157, 23.6.2015 г., стр. 21).

*Като си сътрудничат за улесняване на достъпа до данни чрез НТД, държавите членки следва да се стремят да подобрят ефективността, оперативната съвместимост и сътрудничеството на НТД в целия Съюз, както и да улеснят достъпа на потребителите на данните до тези точки. Въпреки че във всички държави членки функционират НТД, все още е необходимо да се подобри наличността във връзка с много видове данни, за които се счита, че са от решаващо значение за подпомагане на разработването на основни услуги, предоставящи необходимата информация на крайните ползватели.*

- (9) *Сътрудничеството между държавите членки при прилагането на спецификациите за внедряване на ИТС следва да бъде засилено. Комисията следва да улеснява сътрудничеството между държавите членки във връзка с приоритетните области, например като приема насоки за насърчаване на хармонизираното и навременно внедряване на ИТС в Съюза и за рационализиране на споделянето на видовете данни, изброени в приложение III.*
- (10) *В член 20 от преразгледания регламент на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива<sup>+</sup> се изисква определени статични и динамични данни и услуги, свързани с инфраструктурата за алтернативни горива, да бъдат налични и достъпни посредством НТД на цялата територия на Съюза, което ще допринесе за разработването на усъвършенствани информационни услуги за крайните ползватели. Тази разпоредба предвижда също приемането на правила, допълващи правилата в Делегиран регламент (ЕС) 2022/670 на Комисията<sup>12</sup> по отношение на предаването, представянето и стандартите за качество на данните.*

---

<sup>+</sup> ОВ: Моля въведете в текста номера, а в бележката под линия номера, датата и данните за публикацията в ОВ за регламента, съдържащ се в документ PE-CONS 25/23 (COD 2021/0223).

<sup>12</sup> *Делегиран регламент (ЕС) 2022/670 на Комисията от 2 февруари 2022 г. за допълнение на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на предоставянето в целия ЕС на информационни услуги в реално време за движението по пътищата (ОВ L 122, 25.4.2022 г., стр. 1).*



- (11) За да се осигури координирано, **ефективно и оперативно съвместимо** внедряване на ИТС в рамките на Съюза като цяло, следва да се въведат спецификации, както и, когато е целесъобразно, стандарти, в които в допълнение към вече приетите спецификации се определят допълнителни подробни разпоредби и процедури. Преди да приеме допълнителни или преразгледани спецификации, Комисията следва да направи оценка на съответствието им с някои определени принципи, посочени в приложение II. Приоритет следва да се отдаде на първо място на четирите основни области на разработване и внедряване на ИТС. При по-нататъшното въвеждане на ИТС съществуващата инфраструктура за ИТС, внедрена от дадена държава членка, следва да бъде взета предвид по отношение на технологичния напредък и положените финансови усилия. ■
- (12) ■ Следва да се гарантира, по-специално за съвместните интелигентни транспортни системи (СИТС), че изискванията за системите ИТС, **в съответствие с принципа на технологична неутралност, установен в Директива (ЕС) 2018/1972 на Европейския парламент и на Съвета<sup>13</sup>**, нито налагат използването на определен вид технология, нито дискриминират в полза на използването на определен вид технология. **Ако могат да се използват допълващи се, надеждни и изпитани в реални условия технологии за СИТС, следва да бъдат активирани съвместно съществуващи приложения, като едновременно с това се осигури оперативна съвместимост на ИТС.**

---

<sup>13</sup> **Директива (ЕС) 2018/1972 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за установяване на Европейски кодекс за електронни съобщения (ОВ L 321, 17.12.2018 г., стр. 36).**

- (13) При спецификациите следва да се вземат предвид и да се надграждат придобитият вече опит и получените резултати в областта на ИТС, СИТС и съвместната, свързана и автоматизирана мобилност (ССАМ), по-специално в контекста на СИТС платформите и ССАМ платформите, Европейския форум за мултимодална мобилност на пътниците, **Форума за цифров транспорт и логистика** и Европейската платформа за въвеждане на системата eCall.
- (14) Чрез спецификациите следва да се насърчават иновациите. По-голямата наличност на данни следва да доведе например до разработването на нови ИТС услуги и обратно, при иновациите следва да се набелязват нуждите от бъдещи спецификации. Европейското партньорство за съвместна, свързана и автоматизирана мобилност в рамките на „Хоризонт Европа“ следва да подкрепя разработването и изпитването на следващата вълна от СИТС услуги, като **се основава на спецификациите, които ще бъдат приети за СИТС услугите, и** спомага за интегрирането на високоавтоматизирани превозни средства в новите услуги за мултимодална мобилност. **Новите технологии, по-специално за СИТС, трябва да бъдат изпитани в реални условия на движение по пътищата като надеждна услуга, преди да бъдат внедрени.**

- (15) СИТС използват технологии, които позволяват на пътните превозни средства да комуникират помежду си и с крайпътната инфраструктура, включително пътната сигнализация. СИТС услугите са категория ИТС услуги, основаващи се на отворена архитектура, която дава възможност за установяване на връзка тип „от много точки до много точки“ или „от точка до точка“ между станциите на СИТС. Това означава, че всички станции на СИТС следва да обменят съобщения по сигурен начин помежду си и не следва да се ограничават до обмен на съобщения с предварително определени станции. Повечето услуги изискват да се гарантира автентичността и целостта на съобщенията в СИТС, съдържащи информация, като например местоположение, скорост и направление. Ето защо трябва да се създаде един общ европейски модел на доверие относно СИТС, за да се установи отношение на доверие между всички станции на СИТС, независимо от използваните комуникационни технологии. Този модел на доверие следва да се прилага **посредством** политика за използване на инфраструктура на публичния ключ (ИПК). Най-високото равнище на тази ИПК следва да бъде доверителният списък на европейските удостоверения, състоящ се от данни за всички доверени базови удостоверяващи органи в Европа.

За да се гарантира гладкото функциониране на този модел на доверие на СИТС, някои задачи следва да се изпълняват на централно равнище. Комисията следва да гарантира, че тези основни задачи се изпълняват, по-специално, що се отнася до ролите на: *i) органа за политиката за предоставяне на удостоверения в СИТС при управлението на политиката за предоставяне на удостоверения и разрешението за използване на ИПК, ii) администратора на доверителния списък при изготвянето и актуализирането на доверителния списък на европейските удостоверения и, за редовна дейност, при докладването на органа за политиката за предоставяне на удостоверения в СИТС по отношение на цялостното сигурно функциониране на модела на доверие на СИТС, и iii) звеното за контакт за СИТС при работата по цялата комуникация с администраторите от базовите удостоверяващи органи и публикуването на удостоверението за публичен ключ на администратора на доверителния списък и доверителния списък на европейските удостоверения. Понастоящем Комисията също така гарантира, че европейският базов удостоверяващ орган изпълнява своята роля. Този орган може да бъде запазен, ако е целесъобразно, например в подкрепа на плановете за миграция в случай че е компрометиран друг базов удостоверяващ орган.*

- (16) Повечето действия по Директива 2010/40/ЕС, с изключение на eCall, са насочени към **приемането на спецификации с цел гарантиране** на оперативната съвместимост и достъпността на данните, които вече са налични в машинночетим цифров формат, и към внедряването на ИТС услуги, но **никога не е имало** задължения за съответните заинтересовани страни да **създават и да** предоставят тези данни в **този формат** или **да внедряват** конкретни услуги. Използването на редица **ИТС услуги** е вече широко разпространено: например информационни услуги, свързани с безопасността на движението по пътищата, които дават възможност за откриване на инциденти, **както и използването на** ключови данни **в други приоритетни области, определени в настоящата директива**, например правила за движението по пътищата, които поддържат важни услуги, като например ограничения на скоростта, с цел подпомагане на превозни средства, оборудвани с интелигентно регулиране на скоростта съгласно Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета<sup>14</sup>. Задължителното предоставяне на **определени ИТС услуги и ключови данни в машинночетим формат** се счита за необходимо, за да се гарантират както непрекъснатата наличност на такива данни, така и непрекъснатото предоставяне на такива услуги в целия Съюз. **Това означава, че основополагащата информация, която трябва да бъде отразена в машинночетимите данни, вече съществува, независимо от формата или носителя, в който е представена.**

<sup>14</sup> Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2019 г. относно изискванията за одобряване на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства и защитата на пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 78/2009, (ЕО) № 79/2009 и (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 631/2009, (ЕС) № 406/2010, (ЕС) № 672/2010, (ЕС) № 1003/2010, (ЕС) № 1005/2010, (ЕС) № 1008/2010, (ЕС) № 1009/2010, (ЕС) № 19/2011, (ЕС) № 109/2011, (ЕС) № 458/2011, (ЕС) № 65/2012, (ЕС) № 130/2012, (ЕС) № 347/2012, (ЕС) № 351/2012, (ЕС) № 1230/2012 и (ЕС) 2015/166 на Комисията (ОВ L 325, 16.12.2019 г., стр. 1).

Например основополагащата информация съществува само когато компетентните органи издават предупреждение за неблагоприятни за движението метеорологични условия (например по радиото или на табло над пътните ленти). В настоящата директива не се посочва дали е необходимо да се създава конкретна информация за движението (например създаване на планове за движението по пътищата), нито при какви обстоятелства следва да се издава предупреждение, свързано с безопасността (например дали вследствие на снеговалеж се задейства предупреждение за водачите), нито каква стойност следва да се установи в дадено правило за движението по пътищата (например равнището на ограничение на скоростта). Всичко това остава предмет на преценка на компетентните органи, което означава, че на практика ще има различия (например един и същ снеговалеж може да доведе до решение за издаване на предупреждение за движението в някои региони, но не и в други). Освен това за задължителното предоставяне на определени ИТС услуги и на ключови данни в цифров машинночетим формат не са необходими инвестиции в крайпътното оборудване на мрежата с цел събиране на допълнителна информация.

Видовете данни и услугите, чието предоставяне следва да стане задължително **съгласно настоящата директива**, следва да се определят **въз основа на** спецификациите, **приети от Комисията посредством** делегирани актове за допълване на Директива 2010/40/ЕС, **и по-специално делегирани регламенти (ЕС) 2022/670, (ЕС) 885/2013, (ЕС) 886/2013 и (ЕС) 2017/1926 на Комисията**, и да отразяват видовете данни и услуги, определени в тях. **Спецификациите, които вече са приети от Комисията, включително посочените в тях стандарти, дават възможност за избор по отношение на цифровото съдържание на даден елемент от информацията, която трябва да бъде предоставена в машинночетим формат. Може да е необходима подготвителна работа, като например профилиране на стандарти, за да се осигури общ подход на прилагане. В тези случаи в работната програма за ИТС следва да се опише подготвителната работа, която трябва да се извърши, и тази допълнителна работа следва да се вземе предвид при определянето на съответните дати за предоставяне на тези видове данни и свързаните с тях услуги.**

- (17) *Необходимото преобразуване от нецифрова информация в цифров машинночетим формат изисква постепенен и пропорционален подход с оглед на големия брой участващи заинтересовани страни, техния неравномерен технически капацитет и голямото количество информация. Поради това задължителното предоставяне на определени данни в цифров машинночетим формат следва на първия етап да се отнася до информация, която е създадена или актуализирана след конкретна начална дата; на втория етап задължението следва да се отнася и до информацията, която е създадена преди тази дата. За други данни, за които информацията остарява бързо, предоставянето единствено на нова или на актуализирана информация може да е достатъчно.*
- (18) *В интерес на непрекъснатостта видовете данни и услугите, чието предоставяне е задължително съгласно настоящата директива, следва да са налични в рамките на конкретен географски обхват. Този обхват също следва да бъде определен въз основа на постепенен и пропорционален подход. Що се отнася до данните за правилата за движението по пътищата в градските възли, за да могат съответните задължения да бъдат пропорционални, и по-специално за да може да има разумно съотношение между разходите и ползите, държавите членки следва да имат възможност да ограничат обхвата до конкретни пътища, като прилагат праг за потока на движение по пътищата, определен в настоящата директива.*

- (19) *В интерес на пътната безопасност държавите членки се насърчават да направят данните достъпни чрез НТД възможно най-скоро (например ограничения на скоростта или динамични данни за зони за безопасно и сигурно паркиране), също така за части от пътната мрежа извън географския обхват, определен в приложение III (например автомагистрали, които не са част от трансевропейската пътна мрежа).*
- (20) Проучването от 2020 г. „Картографиране на достъпния транспорт за лица с намалена подвижност“<sup>4</sup> показва, че липсата на достатъчно данни относно характеристиките по отношение на достъпността възпрепятства понастоящем надеждното планиране на пътуването, когато аспектите, свързани с достъпността, се използват като променливи величини при търсенето. *То също така показва, че определянето на минимални изисквания и стандарти за информация за лицата с увреждания и намалена подвижност следва да се счита за изключително важно на равнището на Съюза и на равнището на държавите членки.* За да се подобри допълнително достъпността на транспортната система и да се улесни пътуването на хората с увреждания и хората с намалена подвижност, услугите за мултимодална цифрова мобилност *трябва да имат* данни за възлите за достъп и за характеристиките им по отношение на достъпността *в достъпни формати.*



(21) *Във връзка със съответното изявление в Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност Комисията се приканва да обмисли какви корекции са необходими в настоящата правна рамка с оглед на новите технологии за електронна комуникация и по какъв начин центровете за приемане на спешни повиквания от системата eCall са засегнати от евентуалното разширяване на системата eCall към други категории превозни средства, като например тежкотоварни превозни средства, градски и туристически автобуси, двуколесни моторни превозни средства и селскостопански трактори. Освен това, отвъд обхвата на настоящата директива, Комисията се приканва да направи оценка на възможните варианти за справяне с проблема с остаряването на системите eCall в превозните средства с оборудване, отговарящо на настоящите спецификации за eCall, след като комуникационните мрежи с комуникация на канали (2G и 3G) бъдат изключени.*

(22) Увеличеното интегриране на ИТС и на усъвършенствани системи за подпомагане на водача или системи за превозните средства и инфраструктурни системи като цяло предполага, че тези системи ще станат все по-зависими от информацията, която си предоставят взаимно. Такъв е по-специално случаят със СИТС. Тази зависимост ще се увеличи с по-високите нива на автоматизация. При тези по-високи нива на автоматизация се очаква да се използва комуникацията между превозните средства и инфраструктурата **по сигурен начин**, за да се направляват маневрите и да се облекчат потоците на движение, което допринася и за по-устойчив транспорт. **Тази комуникация между превозните средства и инфраструктурата следва да допринася за надеждността, точността и наличността на данните.** Ето защо компрометирането на целостта на ИТС услугите би могло да окаже сериозно въздействие върху пътната безопасност, например когато **умишлено невярна информация подтикне превозните средства към маневри, които излагат на риск участниците в пътното движение, и може да има верижен ефект върху транспортната система на Съюза.** За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на настоящата директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия да предприема ответни мерки с цел справяне с причините и последиците, свързани със **■** ситуации, при които целостта на ИТС услугите е компрометирана **и има спешна нужда от намеса на равнището на ЕС, за да се гарантира безопасното и точно функциониране на транспортната система на ЕС или пътната безопасност.**

Тези ответни мерки следва да се предприемат възможно най-бързо и да се прилагат незабавно. Независимо от това преди приемането на такива ответни мерки Комисията следва да положи всички възможни усилия да се консултира с експерти от държавите членки. Освен това, като се има предвид, че на различни равнища на намеса е възможно да има планове за управление на извънредни ситуации, предназначени за справяне с редица възможни неизправности на системата, Комисията следва да приема такива ответни мерки само в извънредни ситуации, когато коригиращите мерки, предприети от компетентните национални органи, няма да осигурят навременна и ефективна реакция. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>15</sup>. Предвид необходимостта да се осигури непрекъснатост на транспорта е целесъобразно срокът на действие на такива ответни мерки да бъде по-дълъг от шест месеца, като се използва възможността, предвидена в член 8, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Действието на тези ответни мерки следва да приключи веднага след като бъде приложено алтернативно решение или бъде намерено решение на извънредната ситуация.

- (23) ***Всяко обработване на лични данни съгласно настоящата директива, като например обработването на данни за местонахождение, когато такова обработване позволява да се идентифицира, пряко или непряко, самоличността на дадено лице***, следва да се извършва ***в съответствие с*** правото на Съюза относно защитата на личните данни и неприкосновеността на личния живот, както е предвидено по-специално в Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на

---

<sup>15</sup> Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

Съвета<sup>16</sup> и в Директива 2002/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>17</sup>. **В съответствие с член 6 от Регламент (ЕС) 2016/679 в настоящата директива следва да се посочи целта, съгласно която могат да се обработват лични данни.**

---

<sup>16</sup> Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1).

<sup>17</sup> Директива 2002/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 юли 2002 г. относно обработката на лични данни и защита на правото на неприкосновеност на личния живот в сектора на електронните комуникации (Директива за правото на неприкосновеност на личния живот и електронни комуникации) (ОВ L 201, 31.7.2002 г., стр. 37).

- (24) Когато в тях става въпрос за обработване на лични данни, спецификациите, които трябва да бъдат разработени съгласно настоящата директива, следва **да предвиждат адекватни и подходящи гаранции за защита на личните данни в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) 2016/679 и Директива 2002/58/ЕО, включително по отношение на максималната продължителност на съхранението на данните и анонимизирането или псевдонимизацията на данните.** По-специално, **без да се засягат специфичните изисквания, предвидени в правото на Съюза по отношение на използването на анонимни или псевдонимизирани данни,** когато е възможно да се постигнат в еднаква степен целите, преследвани **чрез обработването на лични данни, и когато е технически осъществимо, следва да се използват анонимизирани данни.** **В други случаи следва да се насърчава използването на псевдонимизирани данни, например чрез системата на ЕС за управление на пълномощията за сигурност в СИТС, с оглед да се подобри неприкосновеността на личния живот на физическите лица в съответствие с принципа на защита на данните още на етапа на проектирането.** **Използването на лични данни, произтичащи от модели на мобилност или разпознаване на лица, не може да води до каквато и да била форма на социална дискриминация.** **Освен това в тези спецификации или в националното законодателство, по целесъобразност, следва да бъдат определени гаранции, по-специално срещу злоупотреба, включително незаконен достъп, промяна или загуба, в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) 2016/679 и Директива 2002/58/ЕО.**
- (25) Директива 2001/95/ЕО на Европейския парламент и на Съвета <sup>18</sup> се прилага за продукти, за които в секторното законодателство не се предвиждат по-конкретни разпоредби със същата цел за осигуряване на безопасност, както и когато изискванията за безопасност, наложени от секторното законодателство, не обхващат аспектите и рисковете или категорията рискове, обхванати от посочената директива („предпазна мрежа“).

---

<sup>18</sup> Директива 2001/95/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 3 декември 2001 г. относно общата безопасност на продуктите (ОВ L 11, 15.1.2002 г., стр. 4).

(26) Когато е необходимо да се извърши оценка на съответствието, спецификациите следва да включват подробни разпоредби, в които се определя процедурата, регулираща оценяването на съответствието или пригодността за употреба на съставните части. По отношение на някои ИТС услуги и по-специално по отношение на СИТС услугите непрекъснатото спазване на определени изисквания и оперативната съвместимост са от съществено значение за гарантиране на безопасността и правилното функциониране на системата. Поради това, когато е необходимо, в спецификациите, с които се определят изисквания за продуктите, следва също така да се определят процедури, свързани с надзора на пазара, включително предпазна клауза. Тези разпоредби следва да се основават на Решение № 768/2008/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>19</sup>, по-специално по отношение на модулите за различните фази на процедурите за оценяване на съответствието и за надзор на пазара. С Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета<sup>20</sup> се установява рамка за одобряване на типа и за надзор на пазара на моторни превозни средства и техните части или свързано с тях оборудване, а с Регламенти (ЕС) № 167/2013<sup>21</sup> и (ЕС) № 168/2013<sup>22</sup> на Европейския парламент и на Съвета се определят правила относно одобряването на типа на дву-, три- и четириколесни превозни средства, както и на земеделски или горски превозни средства и техните части или свързано с тях оборудване. Ето защо предвиждането на оценяване на съответствието на оборудването и приложенията, попадащи в обхвата

---

<sup>19</sup> Решение № 768/2008/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 г. относно обща рамка за предлагането на пазара на продукти и за отмяна на Решение 93/465/ЕИО (ОВ L 218, 13.8.2008 г., стр. 82).

<sup>20</sup> Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1).

<sup>21</sup> Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 5 февруари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на земеделски и горски превозни средства (ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 1).

<sup>22</sup> Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 15 януари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства (ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 52).

на тези законодателни актове, би представлявало дублиране на работата.

AMP9\_AMA(2022)0265(063

-063)\_BG.docx

23/83

PE748.933v01-00

Тези законодателни актове относно одобряването на превозните средства обаче се прилагат за свързаното с ИТС оборудване, монтирано в превозни средства, но не и за оборудването и софтуера за ИТС за външната пътна инфраструктура, които следва да попадат в приложното поле на настоящата директива. В последния случай в спецификациите могат да бъдат предвидени процедури за оценяване на съответствието и надзор на пазара. Тези процедури следва да бъдат ограничени до необходимото във всеки отделен случай ***и да имат за цел, когато е целесъобразно, установяването на систематичен подход към правилата за определяне на органи за оценяване на съответствието и приложимите процедури, по-специално по отношение на трансграничните приложения и услуги.***

- (27) Когато внедряването и използването на оборудване и софтуер за ИТС включват системи за изкуствен интелект, следва да бъдат взети предвид съответните разпоредби от регламента на Европейския парламент и на Съвета за определяне на хармонизирани правила относно изкуствения интелект (законодателен акт за изкуствения интелект).



- (28) За ИТС приложения и услуги, за които се изискват услуги за точно и гарантирано определяне на времето и местоположението, следва да се използват инфраструктури на основата на спътници или всякаква друга технология с равностойна степен на точност. Полезните взаимодействия между транспортния и космическия сектор на Съюза следва да се използват, за да се насърчи по-широкото използване на нови технологии, които отговарят на необходимостта от услуги за точно и гарантирано определяне на времето и местоположението. Чрез космическата програма на Съюза, създадена с Регламент (ЕС) 2021/696 на Европейския парламент и на Съвета<sup>23</sup>, се предоставят висококачествени, актуални и сигурни свързани с космическото пространство данни, информация и услуги чрез системите на „Галилео“, Европейската геостационарна служба за навигационно покритие (EGNOS) и „Коперник“.
- (29) Предоставянето на сигурни и надеждни услуги за определяне на времето и местоположението е съществен елемент от ефективното функциониране на ИТС приложенията и услугите. Ето защо е целесъобразно да се гарантира тяхната съвместимост с механизма за удостоверяване, осигуряван от програмата „Галилео“, за да се намалят злонамерените действия на нарушител, прикриващ се като редовен потребител („спуфинг“), срещу сигнала от глобалната навигационна спътникова система (ГНСС). ***Това не изключва използването на други доказани механизми, осигуряващи същото ниво на доверие, за да се гарантира надеждността на информацията, свързана с местоположението и времето.***

---

<sup>23</sup> Регламент (ЕС) 2021/696 на Европейския парламент и на Съвета от 28 април 2021 г. за създаване на космическа програма на Съюза и Агенция на Европейския съюз за космическата програма (ОВ L 170, 12.5.2021 г., стр. 69).

- (30) При изготвянето на работните програми, приемани от Комисията съгласно Директива 2010/40/ЕС, следва да се провеждат консултации с държавите членки и други заинтересовани страни, включително други експертни групи и комитети на Комисията, занимаващи се с цифровите аспекти на транспорта, **по-специално Европейската консултативна група по ИТС.**
- (31) **Правилата за докладване следва да бъдат опростени и да дават по-добра възможност за сравнителен анализ. Поради това различните съществуващи задължения за докладване следва да се заменят с един доклад на държава членка на всеки три години, обхващащ прилагането на настоящата директива и на всички делегирани актове и актове за изпълнение, както и да бъде установен общ образец, включващ някои ключови показатели за ефективност. Въз основа на опита от използването на доброволни ключови показатели за ефективност в докладите Комисията следва да може да избере някои от тези показатели, които да бъдат включени в хармонизирания образец.**
- (32) **Комисията и държавите членки се насърчават да стимулират сътрудничеството с трети държави, по-специално кандидатките за членство в Съюза, както и тези трети държави, в които има транзитни коридори, свързващи държави членки. Комисията се насърчава да стимулира също сътрудничеството на международно равнище.**

- (33) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на настоящата директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия по отношение на приемането и **актуализирането на работните програми, както и приемането** на образеца за докладите, които трябва да се предоставят от държавите членки **■** . Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>24</sup>.
- (34) За да се постигнат целите на настоящата директива, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз за изменение на списъка на видовете данни, по отношение на които държавите членки трябва да гарантират наличността на данните **■** , за срок от пет години, считано от влизането в сила на настоящата директива. Този срок следва да се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване. Особено важно е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище и със заинтересованите страни, **представляващи всички категории участници в движението по пътищата и други заинтересовани страни**, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междуйнституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество<sup>25</sup>. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават редовно достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на тези актове.

---

<sup>24</sup> Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

<sup>25</sup> Междуйнституционално споразумение между Европейския парламент, Съвета на Европейския съюз и Европейската комисия за по-добро законотворчество (ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1).

- (35) За да се гарантира координиран подход, Комисията следва да осигури съгласуваност между дейностите на комитета, създаден с настоящата директива, и на комитетите, създадени с регламенти (ЕС) № 165/2014<sup>26</sup>, (ЕС) 2019/1239<sup>27</sup>, (ЕС) 2020/1056<sup>28</sup> и (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета, и с директиви 2007/2/ЕО<sup>29</sup> и (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета<sup>30</sup>.
- (36) Тъй като целта на настоящата директива, а именно да се осигури координирано и съгласувано внедряване на оперативно съвместими ИТС в целия Съюз, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки и/или от частния сектор, а поради своя мащаб и последици може да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.

---

<sup>26</sup> Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1).

<sup>27</sup> Регламент (ЕС) 2019/1239 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за създаване на единна европейска среда за морско информационно обслужване и за отмяна на Директива 2010/65/ЕС (ОВ L 198, 25.7.2019 г., стр. 64).

<sup>28</sup> Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. относно електронната информация за товарни превози (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 33).

<sup>29</sup> Директива 2007/2/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 14 март 2007 г. за създаване на инфраструктура за пространствена информация в Европейската общност (INSPIRE) (ОВ L 108, 25.4.2007 г., стр. 1).

<sup>30</sup> Директива (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2019 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване и за улесняване на трансграничния обмен на информация за неплащане на пътни такси в Съюза (ОВ L 91, 29.3.2019 г., стр. 45).

- (37) Съгласно Съвместната политическа декларация на държавите членки и на Комисията относно обяснителните документи от 28 септември 2011 г.<sup>31</sup> държавите членки са поели ангажимент в обосновани случаи да прилагат към съобщението за своите мерки за транспониране един или повече документи, обясняващи връзката между елементите на дадена директива и съответстващите им части от националните инструменти за транспониране. По отношение на настоящата директива законодателят смята, че предоставянето на тези документи е обосновано.
- (38) В съответствие с член 42, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1725 на Европейския парламент и на Съвета<sup>32</sup> беше проведена консултация с Европейския надзорен орган по защита на данните, който представи становище на **2 март** 2022 г.,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

---

<sup>31</sup> ОВ С 369, 17.12.2011 г., стр. 14.

<sup>32</sup> Регламент (ЕС) 2018/1725 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2018 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни от институциите, органите, службите и агенциите на Съюза и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Регламент (ЕО) № 45/2001 и Решение № 1247/2002/ЕО (ОВ L 295, 21.11.2018 г., стр. 39).

Член 1

Изменения на Директива 2010/40/ЕС

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

1) В член 1 се добавя следният параграф:

„2а. Настоящата директива предвижда наличността на данни и внедряването на ИТС услуги в приоритетните области, посочени в член 2, като **за данните се прилага** специфичният географски обхват, **определен в приложение III, а за ИТС услугите — специфичният географски обхват, определен в приложение IV.**“

2) В член 2 параграф 1 се заменя със следното:

„1. За целите на настоящата директива приоритетните области за разработването и използването на спецификации и стандарти са следните:

- а) **Приоритетна област I:** Информационни ИТС услуги и ИТС услуги, свързани с мобилността;
- б) **Приоритетна област II:** ИТС услуги, свързани с пътувания, транспорт и управление на движението;
- в) **Приоритетна област III:** ИТС услуги за пътна безопасност и сигурност;
- г) **Приоритетна област IV:** **ИТС услуги за** съвместна, свързана и автоматизирана мобилност ■ .;“

3) Член 4 се изменя, както следва:

а) *точка 2) се заменя със следното:*

*„2) „оперативна съвместимост“ означава капацитета на системите и на стоящите в основата им бизнес процеси за обмен на данни и споделяне на информация и знания, способстващ за непрекъснатостта на ИТС услугите;“;*

б) *точка 4) се заменя със следното:*

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

в) *точка 14) се заменя със следното:*

*„14) „пътни данни“ означава данни за характеристиките на пътната инфраструктура, включително неподвижни пътни знаци и техни компоненти за регулиране на безопасността, както и инфраструктура за зареждане с електроенергия и за презареждане с алтернативни горива;“;*

г) точка 18) се заменя със следното:

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

---

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

д) добавят се следните точки **■** :

„19) „съвместни интелигентни транспортни системи“ или „СИТС“ означава интелигентни транспортни системи, които позволяват на ползвателите на ИТС, **без да се познават и по недискриминационен начин, да си взаимодействат и да си сътрудничат** посредством обмен на защитени и надеждни съобщения;

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



- 21) „наличност на данни“ означава, че данните съществуват в цифров машинночетим формат;
- 22) **„национална точка за достъп“ или „НТД“** означава цифров интерфейс, създаден от държава членка, който представлява единна точка за достъп до данни, както е определено в спецификациите, посочени в член 6;
- 23) „достъпност на данни“ означава, че е възможно данните да бъдат поискани и получени в цифров машинночетим формат ■ ;
- 24) „услуга за мултимодална цифрова мобилност“ означава услуга, предоставяща информация за движението и данни за пътуването, като например местоположение на транспортните съоръжения, разписания, наличност или тарифи за повече от един вид транспорт, която може да включва характеристики, чрез които е възможно извършването на резервации, запазване или плащания или издаването на билети;
- 25) **„основополагаща информация“ означава информация, попадаща в обхвата на настоящата директива, определена за относима към информирането на участниците в движението по пътищата и ползвателите на ИТС, по-специално от пътните органи, когато те отговарят за тази информация;**
- 26) **„първокласен път“ означава път извън градските зони, посочен от държава членка, който свързва големи градове или региони, или и двете и който не е класифициран като част от широкообхватната трансевропейска пътна мрежа или като автомагистрала.“**

4) *Вмъква се следният член:*

*„Член 4а*

*Работна програма*

1. *Най-късно до ... [12 месеца след датата на влизане в сила на настоящата директива] Комисията, след консултация с Европейската консултативна група по ИТС, създадена с Решение на Комисията от 4 май 2011 г. \*, и със съответните заинтересовани страни, приема акт за изпълнение за установяване на работна програма. Този акт за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 15, параграф 4. Работната програма съдържа най-малко следните елементи:*
  - a) *целите и сроковете за нейното ежегодно изпълнение, като се посочват работните елементи, за които трябва да се разработят спецификации в съответствие с член 6;*
  - б) *видовете данни, които Комисията обмисля да добави или да заличи от приложение III чрез делегираните актове, посочени в член 7, параграф 1а;*
  - в) *подготвителната работа, която Комисията трябва да извърши в сътрудничество със заинтересованите страни и държавите членки съгласно член 7, параграф 1.*

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

---

\* *Решение на Комисията от 4 май 2011 г. за създаване на Европейска консултативна група по ИТС (2011/С 135/03), (ОВ С 135, 5.5.2011 г., стр. 3).“*

5) Член 5 се заменя със следното:

„Член 5

Прилагане на спецификации за внедряването на ИТС

1. Държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че спецификациите, приети от Комисията в съответствие с член 6, се прилагат по отношение на ИТС приложенията и услугите, когато **на тези ИТС приложения и услуги** се внедряват в съответствие с принципите в приложение II. Това не засяга правото на всяка държава членка да взема решения относно внедряването на такива приложения и услуги на своята територия. Това право не засяга **член 6а**. ■
2. **Когато е целесъобразно**, държавите членки **си сътрудничат, включително със съответните заинтересовани страни**, по отношение на приоритетните области, доколкото не са приети спецификации по отношение на тези приоритетни области.

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

б) Член 6 се изменя, както следва:

а) параграф 5 се заменя със следното:

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

б) параграф 6 се заменя със следното:

„6. Когато е целесъобразно, спецификациите се основават на някой от стандартите, посочени в член 8.

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

**Държавите членки могат да определят един или повече органи, компетентни да извършват оценка на съответствието с изискванията, определени в спецификациите, при спазване на специфичните правила за оценка, определени в тях.**

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

---

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

в) *добавя се следният параграф:*

*„8. Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 12, в които се определят спецификациите, посочени в настоящия член. Тези делегирани актове не обхващат повече от една приоритетна област и за всяко от приоритетните действия се приема отделен делегиран акт.“*

7) Вмъква се следният **член**:

„Член 6а

**Наличност на данни и внедряване на ИТС услуги**

**1. В случай че основополагащата информация вече съществува, държавите членки** гарантират наличността на данни за географския обхват **по отношение на всеки** вид данни, **посочен в приложение III.**

*Държавите членки гарантират, че данните, съответстващи на основополагащата информация, създадени или актуализирани на датата, посочена в третата колона на приложение III, или след нея, се предоставят незабавно.*

*Държавите членки гарантират също така, че освен ако в приложение III не е предвидено друго, други данни, съответстващи на цялата съществуваща основополагаща информация и създадени или актуализирани преди датата, посочена в четвъртата колона на това приложение, се предоставят незабавно след тази дата.*

*Когато в четвъртата колона на приложение III не е посочена дата, датите, които се прилагат, се определят чрез делегиран акт, приет съгласно член 7.*

*Сроковете съгласно настоящия параграф се прилагат само за съществуващата инфраструктура. За инфраструктура, завършена на по-късна дата, под тези срокове се разбират датите на завършване.*

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

- Държавите членки гарантират, че ИТС услугите, посочени в приложение IV, са внедрени за географския обхват възможно най-бързо и при всички положения не по-късно от съответните дати, посочени в същото приложение.“*

█



8) Член 7 се заменя със следното:

*„Член 7*

*Изменение на приложение III*

*1. Преди да приеме делегирани актове съгласно настоящия член, Комисията, като част от периодичния процес на консултации и съвместно с експерти, определени от държавите членки, и със заинтересованите страни, установява зрелостта на описанията за цифровото съдържание на видовете данни, които трябва да се предоставят в съответствие с член 6а, и осигурява приключването на съответната подготвителна работа.*

1а. На Комисията се предоставя правомощието да приема, след анализ на разходите и ползите и **■** подходящи консултации *и при отчитане на пазарното и технологичното развитие в целия Съюз*, делегирани актове в съответствие с член 12 **■**, *за да изменя приложение III, като:*

*а) добавя видове данни, които попадат в обхвата на една от категориите или подкатегиите данни, посочени в приложение III, и които са изброени в спецификациите, установени съгласно член 6, параграф 8, когато наличността на такива видове данни води, съгласно анализ на разходите и ползите, до значителни и ясно обосновани ползи и подобрения по отношение на устойчивостта на транспорта, безопасността и сигурността на транспорта или ефективността и управлението на транспорта, и определя датите, които се прилагат;*

*б) премахва видове данни от приложение III, когато това е ясно обосновано;*

- в) *определя датите, които се прилагат за изброените в приложение III видове данни за случаите, в които към ... [датата на влизане в сила на настоящата директива] не са определени дати.*



2. *Делегираните актове, приети по параграф 1а от настоящия член, са в съответствие с видовете данни, определени в последната работна програма, приета в съответствие с член 4а. Тези делегирани актове се отнасят, когато е приложимо, до цифровото съдържание, определено по време на подготвителната работа, посочена в параграф 1 от настоящия член.*
- Тези делегирани актове не обхващат повече от една приоритетна област.*



3. *Географският обхват за даден вид данни, както е посочен в параграф 1а, букви а) и в), е същият или по-ограничен от определения в приложение III за категориите или подкатегиите, към които принадлежи видът данни, като се следва поетапен подход, когато е приложимо.*

4. Датите, посочени в делегираните актове по параграф 1а, букви а) и в):
- а) *що се отнася до третата колона от приложение III, не предшества датата, която е две години след влизането в сила на съответния делегиран акт, като се следва поетапен подход, когато е приложимо;*
  - б) *що се отнася до четвъртата колона от приложение III, не предшества датата, която е четири години след влизането в сила на съответния делегиран акт.*

*В случай че в приложение III вече е посочена дата в третата колона, датата за четвъртата колона:*

- а) *не предшества датата, която е две години след посочената в третата колона, и датата, която е две години след влизането в сила на съответния делегиран акт;*
- б) *що се отнася до статичните данни за мултимодалното движение за информационните услуги за мултимодални пътувания в целия ЕС (местоположение на идентифицираните възли за достъп) по цялата транспортна мрежа на Съюза, не предшества 31 декември 2032 г.*

*Когато обаче наличността на съществуващи данни, съответстващи на информация, създадена или актуализирана преди датата, посочена в третата колона на приложение III, не се счита за необходима поради това, че съответната информация бързо остарява, делегираните актове, приети съгласно параграф 1а, букви а) и в) от настоящия член, могат да посочат в четвъртата колона на приложение III, че задължението, предвидено в член 6а, параграф 1, четвърта алинея, не се прилага за такива данни.*

5. *При приемането на делегирани актове съгласно настоящия член Комисията взема предвид изискванията на Регламент (ЕС) 2016/679 и Директива 2002/58/ЕО, по-специално във връзка с риска от намеса в личните данни, както и разходите и човешките ресурси, необходими за предоставянето на съответните данни с достатъчно качество, за да се гарантира, че тези намеси, разходи и ресурси, по-специално тези, заделени от публичните органи, са сведени до минимум. Комисията също така разглежда разходите и административната тежест за частните оператори, от които може да се изисква да предоставят данните.“*

9) Вмъква се следният член:

„Член 7а

Временни мерки

- 1. Без да се засягат механизмите за подготвеност и реагиране при инциденти, като например установените съгласно Директива (ЕС) 2016/1148 на Европейския парламент и на Съвета\*, Комисията може, по искане на държава членка или по своя собствена инициатива, в извънредна ситуация, да приеме актове за изпълнение с незабавно приложение за определяне на ответни мерки за справяне с причините и последиците от тази ситуация, като например спиране на изпълнението на задължения, попадащи в обхвата на приоритетните области, определени съгласно член 2. Комисията информира държавите членки във възможно най-кратък срок, когато прецени, че е възникнала извънредна ситуация.*
- 2. Комисията може да приема актове за изпълнение в съответствие с параграф 1 само в случай на непредвидена извънредна ситуация, произтичаща от компрометиране на личността или целостта на ИТС услугите, които са предмет на спецификации, приети в съответствие с член 6, когато има вероятност такава ситуация да компрометира безопасното и правилно функциониране на транспортната система на Съюза или да окаже неблагоприятно въздействие върху пътната безопасност и само когато не може да се очаква, че прилагането на механизъм за реагиране при инциденти или изменението на спецификациите в съответствие с член 6 ще осигури навременна и ефективна реакция. Тези мерки, приети от Комисията, са строго ограничени до отстраняването на причините за такива извънредни ситуации и последиците от тях.*

3. *Приемането на временни мерки в съответствие с настоящия член не засяга компетентността на държавите членки да предприемат действия при извънредни ситуации, свързани с въпроси на националната сигурност или отбрана, които засягат ИТС приложенията и услугите, внедрени на тяхна територия.*
4. *Актовете за изпълнение, посочени в параграф 1, се приемат в съответствие с процедурата, посочена в член 15, параграф 3. Тези актове за изпълнение имат срок на действие, не по-дълъг от 8 месеца. Комисията информира държавите членки, когато счете, че извънредната ситуация е приключила. Комисията отменя тези актове за изпълнение, когато тази ситуация е приключила или когато Комисията е изменила съответните спецификации, за да коригира ситуацията, в зависимост от това кое настъпи първо.*

---

\* *Директива (ЕС) 2016/1148 на Европейския парламент и на Съвета от 6 юли 2016 г. относно мерки за високо общо ниво на сигурност на мрежите и информационните системи в Съюза (ОВ L 194, 19.7.2016 г., стр. 1).“*

10) **Член 8 се заменя със следното:**

**„Член 8**

**Стандарти**

1. **Необходимите стандарти за осигуряване на оперативна съвместимост, съвместимост и непрекъснатост на внедряването и експлоатацията на ИТС се разработват в приоритетните области и за приоритетните действия. За тази цел Комисията, след консултация с посочения в член 15 комитет, отправя искане към съответните органи по стандартизация в съответствие с процедурата, предвидена в Директива 2015/1535 на Европейския парламент и на Съвета\*, да положат всички необходими усилия за бързото приемане на тези стандарти.**
2. **При предоставянето на мандат на органите по стандартизация се спазват принципите, установени в приложение II, както и всички функционални разпоредби, включени в спецификация, приета в съответствие с член 6.**

---

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

11) Член 10 се заменя със следното:

„Член 10

Правила за защита на данните и неприкосновеността на личния живот

- 1. Данните, които представляват лични данни съгласно определението на член 4, точка 1 от Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета\*, се обработват съгласно настоящата директива само доколкото това обработване е необходимо за функционирането на ИТС приложения, услуги и действия, посочени в приложение I от настоящата директива, с цел гарантиране на пътната безопасност или сигурност и подобряване на управлението на движението, мобилността или инцидентите.*
- 2. Когато спецификациите, приети в съответствие с член 6, се отнасят до обработването на █ данни, които представляват лични данни по смисъла на член 4, точка 1 от Регламент (ЕС) 2016/679 █, в тях се определят категориите на тези данни и се предвиждат подходящи гаранции за защита на личните данни съгласно Регламент (ЕС) 2016/679 и Директива 2002/58/ЕО. **В тези случаи оценката на въздействието, посочена в член 6, параграф 7 от настоящата директива, включва анализ на въздействието на такова обработване върху защитата на физическите лица по отношение на обработването на лични данни.***



3. *Когато анонимизирането е технически осъществимо и целите на обработването на данни могат да бъдат постигнати с анонимизирани данни, се използват анонимизирани данни.*
4. *Когато анонимизирането не е технически осъществимо или целите на обработването на данни не могат да бъдат постигнати с анонимизирани данни, данните се псевдонимизират, при условие че псевдонимизирането е технически осъществимо и целите на обработването на данни могат да бъдат постигнати с използването на псевдонимизирани данни.*

---

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

12) Вмъква се следният член **10а** :

„Член 10а

Система на ЕС за управление на пълномощията за сигурност в СИТС

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

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

Комисията отговаря за осигуряване на изпълнението **на задълженията** за тези функции.“

13) Член 12 се изменя, както следва:

*а) параграф 2 се заменя със следното:*

*„2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в членове 6 и 7, се предоставя на Комисията за срок от пет години от... [датата на влизане в сила на настоящата директива]. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощията не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.“;*

б) параграф 3 се заменя със следното:

*„3. Делегирането на правомощия, посочено в членове 6 и 7, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.“;*

в) параграф 6 се заменя със следното:

*„6. Делегиран акт, приет съгласно член 6 или член 7, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.“*

14) Член 15 се заменя със следното:

„Член 15

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Европейския комитет по ИТС (ЕИС). Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета\*.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011.
3. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 8 от Регламент (ЕС) № 182/2011 във връзка с член 5 от него. █
4. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

█

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

---

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

15) Член 17 се заменя със следното:

„Член 17

Докладване ■

1. Държавите членки представят на Комисията до ... [15 месеца след датата на влизане в сила **на настоящата директива**] доклад относно изпълнението на настоящата директива и на делегираните актове, **приети въз основа на нея, както и** относно своите **основни** национални дейности и проекти по отношение на приоритетните области **и на наличността на данните и услугите, посочени в приложения III и IV.**
2. Комисията **приема** актове за изпълнение, **в които** определя образеца за първоначалния доклад и докладите за напредъка, включително списък на ключовите показатели за ефективност **за оценка на прилагането на настоящата директива и на делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на нея. С оглед на принципа на пропорционалност и въз основа на най-добрите практики в тези актове за изпълнение се прави разграничение между задължителните ключови показатели за ефективност, които трябва да бъдат включени в докладите, и допълнителните показатели, които могат да бъдат включени в тези доклади, когато е целесъобразно.** Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата **по разглеждане**, посочена в член 15, параграф 4.

3. След първоначалния доклад държавите членки докладват на всеки три години за напредъка, постигнат в изпълнението на настоящата директива и на делегираните актове **и актовете за изпълнение, приети въз основа на нея. Комисията гарантира, че сроковете за докладване, определени в делегираните актове, приети на основание член 6, са приведени в съответствие с въпросната периодичност.**
4. **■** Не по-късно от **12** месеца след изтичането на всеки **от сроковете** за докладите на държавите членки Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за напредъка, постигнат в изпълнението на настоящата директива **и на делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на нея.** Докладът се придружава от анализ на функционирането и прилагането на членове 5—11 и на член 16, включително **на използваните и изискваните** финансови средства **■**. **В доклада също така** се прави оценка на необходимостта от изменение на настоящата директива, когато е целесъобразно.“

**■**

16) *Вмъква се следният член:*

*„Член 18а*

*Преглед*

*До 31 декември 2028 г., въз основа на своя последен доклад, изготвен в съответствие с член 17, параграф 4, Комисията извършва преглед на член 6а, член 7 и приложения III и IV и може, когато е целесъобразно, да представи предложение за изменение. По-специално Комисията може, въз основа на напредъка, постигнат по отношение на наличността и достъпността на данните и при внедряването на услуги, и като взима предвид нарасналото им използване чрез ИТС приложения, да предложи адаптиране на географския обхват на определени видове данни и услуги и добавяне на видове данни и услуги, за които се счита, че са от решаващо значение за по-нататъшното внедряване на ИТС.“*

17) *Приложение I се заменя с текста, съдържащ се в приложение I към настоящата директива.*

18) *Приложение II се заменя с текста, съдържащ се в приложение II към настоящата директива.*

19) *Текстът, съдържащ се в приложение III към настоящата директива, се добавя като приложение III.*

20) *Текстът, съдържащ се в приложение IV към настоящата директива, се добавя като приложение IV.*



## Член 2

### Транспониране

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

***Чрез дерогация от първа алинея държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят със задължението за докладване, посочено в член 17, параграф 1 от Директива 2010/40/ЕС, преди крайния срок за доклада, предвиден в посочения член.***

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

Условията и редът на позоваване се определят от държавите членки.

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

*Член 3*

Влизане в сила

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

*Член 4*

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Страсбург на

*За Европейския парламент*

*Председател*

*За Съвета*

*Председател*

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

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

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

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

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

1.1.1. наличността и достъпността за доставчиците на ИТС услуги на съществуващи точни данни за мултимодално движение и пътувания, използвани за услуги за мултимодална цифрова мобилност, без да се засягат ограниченията във връзка с безопасността и управлението на транспорта;

1.1.2. улесняването на презграничния електронен обмен данни между съответните публични органи и заинтересовани страни и съответните доставчици на ИТС услуги, по-специално чрез стандартизирани интерфейси;

1.1.3. своевременното актуализиране от съответните публични органи и заинтересовани страни на наличните данни за мултимодално движение и пътувания, използвани за услугите за мултимодална цифрова мобилност;

1.1.4. своевременното актуализиране от доставчиците на ИТС услуги на информацията за мултимодални пътувания, включително информацията, свързана с резервирането и закупуването, **когато е целесъобразно**, на транспортни услуги.

1.2. Спецификации за информационни и навигационни услуги за движението по пътищата в целия ЕС (включително информационни услуги в реално време за движението по пътищата в целия ЕС)

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

- 1.2.1. наличността и достъпността за доставчиците на ИТС услуги и други заинтересовани страни на съществуващи точни данни за пътищата и за движението по тях, включително данни в реално време, използвани за информация в реално време за движението, както и за използване в цифрови карти, без да се засягат ограниченията във връзка с безопасността и управлението на транспорта;
- 1.2.2. улесняване на презграничния електронен обмен на данни между съответните публични органи, заинтересованите страни и съответните доставчици на ИТС услуги, включително обратна информация относно качеството на данните;
- 1.2.3. своевременно актуализиране от страна на съответните публични органи и заинтересовани страни на наличните данни за пътищата и за движението по тях; използвани за информация в реално време за движението;
- 1.2.4. своевременно актуализиране от страна на доставчиците на ИТС услуги на информацията в реално време за движението по пътищата, предназначена за участниците в движението по пътищата и други заинтересовани страни.

1.3. Спецификации за услугите за мултимодална цифрова мобилност и информационните и навигационните услуги за движението по пътищата в целия ЕС

1.3.1. Определянето на необходимите изисквания за събиране от съответните публични органи и/или, когато е уместно, от частния сектор на данни за пътищата и за движението по тях (например планове за движението по пътищата, правила за движението по пътищата и препоръчителни пътища, по-специално за тежкотоварни превозни средства), както и за предоставянето им на доставчиците на ИТС услуги въз основа на:

1.3.1.1. наличността и достъпността за доставчиците на ИТС услуги на съществуващи данни за пътищата и за движението по тях (например планове за движението по пътищата, правила за движение по пътищата и препоръчителни пътища), събирани от съответните публични органи и/или от частния сектор;

1.3.1.2. улесняването на електронния обмен на данни между съответните публични органи и доставчиците на ИТС услуги и други заинтересовани страни;

1.3.1.3. своевременното актуализиране от съответните публични органи и/или, когато е уместно, от частния сектор на данни за пътищата и за движението по тях (например планове за движението по пътищата, правила за движението по пътищата и препоръчителни пътища);

1.3.1.4. своевременното актуализиране от доставчиците на ИТС услуги на ИТС услугите и приложенията, използващи тези данни за пътищата и за движението по тях.

1.3.2. Определянето на необходимите изисквания, за да се осигурят, когато е възможно, на производителите на цифрови карти и на доставчиците на услуги точни и разполагаеми данни за пътищата, за движението по тях и за съответните пътувания и мултимодални инфраструктури, използвани за цифрови карти, въз основа на:

1.3.2.1. наличността и достъпността за производителите на цифрови карти и за доставчиците на услуги на съществуващи данни за пътищата, движението по тях и съответните пътувания и мултимодални инфраструктури, включително за определени възли за достъп, използвани за цифрови карти;

1.3.2.2. улесняването на електронния обмен на данни между съответните публични органи и заинтересовани страни и частните производители на цифрови карти и доставчиците на услуги;

1.3.2.3. своевременното актуализиране от съответните публични органи и заинтересовани страни на данните за пътищата и за движението по тях, използвани за цифрови карти;

1.3.2.4. своевременното актуализиране на цифровите карти от производителите на цифрови карти и доставчиците на услуги.

2. Приоритетна област II: ИТС услуги, свързани с пътувания, транспорт и управление на движението

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

2.1. Спецификации за подобрени услуги за управление на движението и на инцидентите

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

2.1.1. наличността и достъпността на съществуващи точни данни за пътищата и за движението по тях и за произшествията и инцидентите, необходими за услугите за управление на движението и на инцидентите;

2.1.2. улесняването на електронния обмен на данни, включително данни за товарите, **които са от значение за управлението на движението и инцидентите (напр. превоз на опасни товари, ограничения на достъпа, свързани с товарите, вагони с размери над предвидените)**, между центровете за управление на движението, центровете за информация за движението, заинтересованите страни и съответните доставчици на ИТС услуги през граница, по-специално чрез стандартизирани интерфейси;

2.1.3. своевременното актуализиране от съответните заинтересовани страни на наличните данни за пътищата и за движението по тях и за произшествията и инцидентите, необходими за подобряване на услугите за управление на движението и на инцидентите;

2.1.4. наличността и достъпността на данни и полезни взаимодействия с други инициативи, насочени към **■** подпомагане на мултимодалността, интегрирането на видовете транспорт и *улесняването на преминаването* от даден вид транспорт по европейските транспортни мрежи *към най-устойчивите видове транспорт чрез хармонизиране и улесняване на обмена на данни* \*.

2.2. Спецификации за услугите за управление на мобилността

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

2.2.1. наличността и достъпността *в стандартизиран формат* за съответните публични органи на съществуващи **■**, точни данни за пътищата, мултимодалните пътувания и движението по пътищата, необходими за управлението на мобилността, без да се засягат изискванията за защита на данните;

2.2.2. улесняването на презграничния електронен обмен на данни между съответните публични органи и заинтересовани страни и съответните доставчици на ИТС услуги;

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



### 2.3. *Рамка на ЕС за архитектура на ИТС*

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

### 2.4. ИТС приложения и логистика на превоза на товари

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

2.4.1. наличността на съответни технологии за ИТС и тяхното използване от специалистите, разработващи ИТС приложения;

2.4.2. наличността на данни, свързани с товарите, достъпни чрез други специфични рамки за споделяне на данни\*\*;

2.4.3. интегрирането на резултатите от определянето на местоположението в инструментите и центровете за управление на движението по пътищата.

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

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

3.1. Спецификации за оперативно съвместимата система eCall в целия ЕС

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

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

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

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

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

### 3.3. Спецификации за услуга за минимална обща информация за движението, свързана с безопасността на движението

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

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

### 3.4. Спецификации за други действия

3.4.1. Определянето на необходимите мерки в подкрепа на безопасността на участниците в движението по пътищата по отношение на бордовия интерфейс човек—машина и използването на преносими устройства, **включително мобилни телефони**, за подпомагане на управлението на превозното средство и/или на транспортната операция, както и на сигурността на комуникациите в превозното средство, които не попадат в приложното поле на Регламенти (ЕС) 2018/858 \*\*\*\*, (ЕС) № 167/2013 \*\*\*\*\* и (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета\*\*\*\*\*.

- 3.4.2. Определянето на необходимите мерки за подобряване на безопасността и удобството на уязвимите участници в движението по пътищата за всички съответни ИТС приложения, които не попадат в приложното поле на Регламенти (ЕС) 2018/858, Регламент (ЕС) № 167/2013 и Регламент (ЕС) № 168/2013.
- 3.4.3. Определянето на необходимите мерки за интегриране на модерни информационни системи за подпомагане на водачите в превозните средства и пътната инфраструктура, които не попадат в приложното поле на регламенти (ЕС) 2018/858, (ЕС) № 167/2013 и (ЕС) № 168/2013.
- 3.4.4. Определянето на необходимите мерки за улесняване на обмена на информация между доставчиците на услуги за ИТС приложения в областта на сигурността, като например подкрепа за връщане на откраднати превозни средства или стоки, и съответните публични органи, като надлежно се вземат предвид други съществуващи и нововъзникващи рамки, насочени към улесняване на споделянето на данни в областта на мобилността и транспорта, които не попадат в приложното поле на регламенти (ЕС) 2018/858, (ЕС) № 167/2013 и (ЕС) № 168/2013.

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

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

4.1. Определяне на необходимите мерки за по-нататъшен напредък в разработването и прилагането на съвместни (между превозни средства, между превозни средства и инфраструктури, между инфраструктури) интелигентни транспортни системи, **в частност за подкрепа на ССАМ**, основаващи се на:

- 4.1.1. улесняването на обмена на данни или информация между превозните средства, между инфраструктурите, между **превозните средства и инфраструктурите, както и между другите участници в движението по пътищата** и превозните средства и инфраструктурите;
- 4.1.2. наличността на съответни данни или информация, които да се обменят със съответните страни — превозни средства или пътна инфраструктура;
- 4.1.3. използването на стандартизиран формат на съобщения за обмен на данни или информация между превозното средство и инфраструктурата;
- 4.1.4. определянето на **точна и надеждна** комуникационна инфраструктура за обмен на данни или информация между превозните средства, между инфраструктурите и между превозните средства и инфраструктурите;
- 4.1.5. използването на процеси на стандартизация за приемане на съответните архитектури.

## 4.2. Спецификации за услугите

- 4.2.1. Информационни и предупредителни СИТС услуги въз основа на данни за състоянието, които повишават осведомеността на ползвателите на транспорт за предстоящите ситуации в движението;
- 4.2.2. Информационни и предупредителни СИТС услуги въз основа на наблюдения, които допълнително повишават осведомеността на ползвателите на транспорт относно предстоящи ситуации в движението, включително несвързаните ползватели на транспорт;
- 4.2.3. СИТС услуги въз основа на намерения, които позволяват на превозните средства да се справят със сложни сценарии за движението и дават възможност за силно автоматизирано шофиране;
- 4.2.4. Инфраструктурни СИТС услуги в подкрепа на автоматизираното шофиране.



4.3. Спецификации за системата на ЕС за управление на пълномощията за сигурност на СИТС

- 4.3.1. политика за предоставяне на удостоверения за управлението на удостоверения за публичен ключ за СИТС услуги;
- 4.3.2. определяне на ролята на органа за политиката за предоставяне на удостоверения в СИТС, на администратора на доверителния списък на СИТС и на звеното за контакт за СИТС;
- 4.3.3. политика за сигурност за управление на сигурността на информацията в СИТС.

- 
- \* Например Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. относно електронната информация за товарни превози (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 33) и работата, извършвана от Форума за цифров транспорт и логистика (DTLF).
- \*\* Например Регламент (ЕС) 2020/1056.
- \*\*\* Допълнителен протокол към Конвенцията за договора за международен автомобилен превоз на стоки (CMR) относно електронната товарителница.
- \*\*\*\* Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1).
- \*\*\*\*\* Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 5 февруари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на земеделски и горски превозни средства (ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 1).“
- \*\*\*\*\* Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 15 януари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства (ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 52).“

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

### „ПРИЛОЖЕНИЕ II

#### ПРИНЦИПИ ЗА СПЕЦИФИКАЦИИТЕ И ВНЕДРЯВАНЕТО НА ИТС

(посочени в членове 5, 6, 7 и 8)

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

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

	ки на националните инфраструктури и мрежи		
з)	насърчават равните възможности за достъп	–	не препятстват или не дискриминират уязвимите участници в движението по пътищата при достъпа им до ИТС приложенията и услугите. Когато е уместно, са достъпни за лица с увреждания в съответствие с изискванията за достъпност от приложение I към Директива 2019/882, когато ИТС приложенията и услугите са предназначени за осигуряване на връзка или информация на ползвателите на ИТС с увреждания; <b>са лесни за ползване от лица с ограничена цифрова грамотност;</b>
и)	позволяват достигане на зрялост	–	след подходяща оценка на риска, <b>включително, когато е целесъобразно, провеждане на изпитвания в реални условия от производителите на превозни средства и устройства и доставчиците на инфраструктура</b> , демонстрират стабилността на новаторските ИТС чрез достатъчно високо ниво на техническо развитие и оперативна експлоатация;
й)	осигуряват качествено определяне на времето и местоположението	–	гарантират съвместимостта на ИТС приложенията и услугите, които разчитат на определяне на времето или на местоположението, поне с навигационните услуги, предоставяни от „Галилео“, включително Open Service Navigation Message Authentication (удостоверяването на автентичността на навигационните съобщения от отворената услуга), <b>и други услуги на „Галилео“, като например High Accuracy Service</b> (услугата с голяма точност), когато такава услуга стане налична, и системите на Европейската геостационарна служба за навигационно покритие (EGNOS). Когато е целесъобразно, гарантират, че ИТС приложенията и услугите, които разчитат на данни от наблюдение на Земята, използват данни, информация или услуги от „Коперник“. В допълнение към данните от „Коперник“ могат да се използват и други данни и услуги;
к)	улесняват интермодалността	–	при внедряването на ИТС се отчита по целесъобразност координацията на различните видове транспорт;
л)	спазват съгласуваността	–	при тях се отчитат съществуващите правила, политики и дейности на Съюза, които имат <i>отношение към областта на ИТС, по-специално в сферата на стандартизацията, а по отношение на спецификациите — принципа на технологична неутралност, установен в Директива 2018/1972;</i>
м)	осигуряват прозрачност и доверие	–	<b>предоставят прозрачност, например като гарантират</b> прозрачност на класирането, <b>включително що се отнася до въздействието върху околната среда</b> , при предлагането на варианти за мобилност на клиентите.

“

**ПРИЛОЖЕНИЕ III**

**„ПРИЛОЖЕНИЕ III**

**Списък на видовете данни**

Вид данни	Географски обхват	Дата по член 6а, параграф 1, втора алинея	Дата по член 6а, параграф 1, трета алинея
<i>1. Данни, свързани с предоставянето на информационни и навигационни услуги за движението по пътищата в целия ЕС (както е посочено в приложение I, приоритетна област I, точки 1.2 и 1.3):</i>			
<i>1.1 Категория:</i> Статични и динамични правила за движение по пътищата, когато е приложимо, относно:			
<p><b>Подкатегория:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- условия на достъпа до тунели</li> <li>- условия на достъпа до мостове</li> <li>- ограничения на скоростта</li> </ul>	Трансевропейска <i>основна</i> пътна мрежа	31 декември 2025 г.	<i>31 декември 2027 г.</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- забрани за изпреварване за тежкотоварни превозни средства</li> <li>- <i>ограничения за тегло/дължина/широчина/височина/ограничения за</i></li> </ul>	<i>Широкообхватната трансевропейска пътна мрежа, други автомагистрали и участъци от първокласни пътища, където общият средногодишен дневен трафик надвишава 8 500 превозни средства, и всички пътища в градовете в центъра на всеки градски възел съгласно определението в член 3, буква п) от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и</i>	31 декември 2026 г.	<i>31 декември 2028 г.</i>

<i>тегло/дължина/широчина/височина</i>	<i>на Съвета<sup>33</sup> и списъка в същия регламент, включително управляваните от градовете. Държавата членка може да избере да ограничи обхвата в градовете в центъра на градските възли до улици, където годишният среден дневен трафик надвишава 7 000 превозни средства. Държавата членка, която взема такова решение, уведомява Комисията за това до 31 декември 2026 г.</i>		
<i>Подкатегория:</i> - <i>еднопосочни улици</i>	<i>Пътна инфраструктура в градовете в центъра на всеки градски възел съгласно определението в член 3, буква п) от Регламент (ЕС) № 1315/2013</i>	<i>31 декември 2025 г.</i>	<i>31 декември 2027 г.</i>
<i>Подкатегория:</i> - <i>правила за доставки на товари</i>	<i>Пътна инфраструктура в градовете в центъра на всеки градски възел съгласно определението в член 3, буква п) от Регламент (ЕС) № 1315/2013</i>	<i>31 декември 2026 г.</i>	<i>Делегирани актове, които се приемат съгласно член 7, параграф 1а, букви а), б) и в)</i>
<i>Подкатегория:</i> - <i>посока на движението по пътни ленти с обръщаема посока</i>	<i>Основната и широкообхватната трансевропейска пътна мрежа, други автомагистрала и участъци от първокласни пътища, където общият средногодишен дневен трафик надвишава 8 500 превозни средства, и всички пътища в градовете в центъра на всеки градски възел съгласно определението в член 3, буква п) от Регламент (ЕС) № 1315/2013 и</i>	<i>31 декември 2026 г.</i>	<i>Делегирани актове, които се приемат съгласно член 7, параграф 1а, букви а), б) и в)</i>

<sup>33</sup> *Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (Текст от значение за ЕИП) (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1).*

	<i>списъка в същия регламент, включително управляваните от градовете. Държавата членка може да избере да ограничи обхвата в градовете в центъра на градските възли до улици, където годишният среден дневен трафик надвишава 7 000 превозни средства. Държавата членка, която взема такова решение, уведомява Комисията за това до 31 декември 2026 г.</i>		
<b>Подкатегория:</b> - планове за движението	<i>Основната и широкообхватната трансевропейска пътна мрежа, други автомагистрали и участъци от първокласни пътища, където общият средногодишен дневен трафик надвишава 8 500 превозни средства, и всички пътища в градовете в центъра на всеки градски възел съгласно определението в член 3, буква п) от Регламент (ЕС) № 1315/2013 и списъка в същия регламент, включително управляваните от градовете. Държавата членка може да избере да ограничи обхвата в градовете в центъра на градските възли до улици, където годишният среден дневен трафик надвишава 7 000 превозни средства. Държавата членка, която взема такова решение, уведомява Комисията за това до 31 декември 2028 г.</i>	<b>31 декември 2028 г.</b>	<i>Делегирани актове, които се приемат съгласно член 7, параграф 1а, букви а), б) и в)</i>
<b>Подкатегория:</b> - постоянни ограничения на достъпа	<i>Основната и широкообхватната трансевропейска пътна мрежа, други автомагистрали и участъци от първокласни пътища, където общият средногодишен дневен трафик надвишава 8 500 превозни средства, и всички пътища в градовете в центъра на всеки</i>	<b>31 декември 2026 г.</b>	<i>Делегирани актове, които се приемат съгласно член 7, параграф 1а, букви а), б) и в)</i>

	<i>градски възел съгласно определението в член 3, буква п) от Регламент (ЕС) № 1315/2013 и списъка в същия регламент, включително управляваните от градовете. Държавата членка може да избере да ограничи обхвата в градовете в центъра на градските възли до улици, където годишният среден дневен трафик надвишава 7 000 превозни средства. Държавата членка, която взема такова решение, уведомява Комисията за това до 31 декември 2026 г.</i>		
<p><b>Подкатегория:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>граници на ограниченията, забраните или задълженията със зонирани валидност, текущото състояние на достъп и условията за придвижване в зоните с регулирано движение</i></li> </ul>	<p><i>Основната и широкообхватната трансевропейска пътна мрежа, други автомагистрали и участъци от първокласни пътища, където общият средногодишен дневен трафик надвишава 8 500 превозни средства, и всички пътища в градовете в центъра на всеки градски възел съгласно определението в член 3, буква п) от Регламент (ЕС) № 1315/2013 и списъка в същия регламент, включително управляваните от градовете. Държавата членка може да избере да ограничи обхвата в градовете в центъра на градските възли до улици, където годишният среден дневен трафик надвишава 7 000 превозни средства. Държавата членка, която взема такова решение, уведомява Комисията за това до 31 декември 2026 г.</i></p>	<p><i>31 декември 2026 г.</i></p>	<p><i>Делегирани актове, които се приемат съгласно член 7, параграф 1а, букви а), б) и в)</i></p>
<p><b>1.2 Видове данни за състоянието на мрежата   :</b></p>			

<b>Подкатегория:</b> - затворени пътища - затворени пътни ленти - пътно строителство	Трансевропейска <b>основна</b> пътна мрежа	31 декември 2025 г.	<i>не се прилага (бележка 1)</i>
	<b>Широкообхватна трансевропейска пътна мрежа</b>	31 декември 2026 г.	<i>не се прилага (бележка 1)</i>
<b>Подкатегория:</b> - временни мерки за управление на движението	<b>Трансевропейска основна и широкообхватна пътна мрежа</b>	<b>31 декември 2028 г.</b>	<i>не се прилага (бележка 1)</i>
<b>2. Данни, свързани с информационни и резервационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства (както е посочено в приложение I, приоритетна област III, точка 3.2):</b>			
<b>Категория: статични данни</b> <b>Подкатегория:</b> - статични данни, свързани със зоните за паркиране - информация относно безопасността и оборудването на зоната за паркиране	Трансевропейска <b>основна</b> пътна мрежа	31 декември 2025 г.	<b>31 декември 2026 г.</b>
	<b>Широкообхватна трансевропейска пътна мрежа</b>	<b>31 декември 2026 г.</b>	<b>31 декември 2027 г.</b>
<b>Категория: динамични данни</b> <b>Подкатегория:</b> - динамични данни за наличието на свободни места за паркиране, включително дали паркингът е:	<b>Трансевропейска основна и широкообхватна пътна мрежа</b>	<b>31 декември 2027 г.</b>	<i>не се прилага (бележка 1)</i>



пълен/затворен или брой на свободните места, които са на разположение.			
<b>3. Данни за засечени инциденти, свързани с пътната безопасност, или за условията, отнасящи се до минималната обща информация за движението, свързана с безопасността на движението (както е посочено в приложение I, приоритетна област III, точка 3.3):</b>			
<p><b>Категория: динамични данни</b></p> <p><b>Подкатегория:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- временно хлъзгаво пътно платно</li> <li>- животни, хора, препятствия, отломки по пътното платно</li> <li>- необезопасено местопроизшествие</li> <li>- краткосрочно пътно строителство</li> </ul> <p>█</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- автомобилист в насрещното движение</li> <li>- необезопасено препятствие на пътното платно</li> </ul> <p>█</p>	<p><b>Основната и широкообхватната</b>  <b>трансевропейска пътна мрежа и други</b>  <b>автомагистрала, които не са включени в тази</b>  <b>мрежа</b></p>	<p>31 декември  <b>2025 г.</b></p>	<p><b>не се</b>  <b>прилага (бележка</b>  <b>1)</b></p>
<p><b>Подкатегория:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- намалена видимост</li> <li>- извънредни метеорологични условия</li> </ul>	<p><b>Основната и широкообхватната</b>  <b>трансевропейска пътна мрежа и други</b>  <b>автомагистрала, които не са включени в тази</b>  <b>мрежа</b></p>	<p>31 декември  <b>2026 г.</b></p>	<p><b>не се</b>  <b>прилага (бележка</b>  <b>1)</b></p>

<b>4. Статични данни за мултимодалното движение по пътищата за информационните услуги за мултимодални пътувания в целия ЕС (както е посочено в приложение I, приоритетна област I, точки 1.1 и 1.3):</b>			
Категория Местоположение на установените възли за достъп за всички видове транспорт по разписание, включително информация относно достъпността на възлите за достъп и път в точките на прекачване (например наличие на асансьори, ескалатори)	<i>Градски възли съгласно определението в член 3, буква п) от Регламент (ЕС) № 1315/2013 и списъка в същия регламент, включително тези, управлявани от градовете</i>	31 декември 2026 г.	<i>Делегирани актове, които се приемат съгласно член 7, параграф 1а, букви а), б) и в)</i>
	<i>Цялата транспортна мрежа на Съюза</i>	<i>31 декември 2028 г.</i>	<i>Делегирани актове, които се приемат съгласно член 7, параграф 1а, букви а), б) и в)</i>

БЕЛЕЖКА 1: „Не се прилага: няма задължение съгласно член 6а, параграф 1 за предоставяне на данните, създадени или актуализирани преди датата, посочена в третата колона на настоящото приложение“.

## ПРИЛОЖЕНИЕ IV

### „ПРИЛОЖЕНИЕ IV

#### Списък на ИТС услугите

Услуга	Географски обхват	Дата
Услуга за минимална обща информация за движението, свързана с безопасността на движението (SRTI), <u>както е посочено в приложение I, приоритетна област III, точка 3.3</u>	<b>Основна и широкообхватна</b> трансевропейска пътна мрежа ■	31 декември 2026 г.

Or. en