



Документ за разглеждане в заседание

A9-0265/2022

28.10.2022

*****I**

ДОКЛАД

относно предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2010/40/ЕС относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (СОМ(2021)0813 – С9-0471/2021 – 2021/0419(COD))

Комисия по транспорт и туризъм

Докладчик: Рована Плумб

Легенда на използваните знаци

- * Процедура на консултация
- *** Процедура на одобрение
- ***I Обикновена законодателна процедура (първо четене)
- ***II Обикновена законодателна процедура (второ четене)
- ***III Обикновена законодателна процедура (трето четене)

(Посочената процедура се базира на правното основание, предложено в проекта на акт.)

Изменения към проект на акт

Изменения в две колони, внесени от Парламента

Заличаванията се обозначават с *получер курсив* в лявата колона. Заместванията се обозначават с *получер курсив* в двете колони. Новият текст се обозначава с *получер курсив* в дясната колона.

В първия и втория ред на анетката на всяко изменение се посочва съответната част от текста в разглеждания проект на акт. Ако изменението се отнася до съществуващ акт, който проектът на акт има за цел да измени, анетката съдържа и трети и четвърти ред, където се посочват съответно съществуващият акт и съответната разпоредба от него.

Изменения, внесени от Парламента под формата на консолидиран текст

Новите части от текста се посочват с *получер курсив*. Заличените части от текста се посочват със символа ■ или се зачеркват. Заместванията се обозначават, като се посочва с *получер курсив* новият текст и се заличава или зачерква заместваният текст.

По изключение не се отбелязват измененията с чисто техническо естество, които се нанасят от службите с оглед изготвянето на окончателния текст.

СЪДЪРЖАНИЕ

	Страница
ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ .5	
ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ.....47	47
ПРОЦЕДУРА НА ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ.....54	54
ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ55	55

ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2010/40/ЕС относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (COM(2021)0813 – C9-0471/2021 – 2021/0419(COD))

(Обикновена законодателна процедура: първо четене)

Европейският парламент,

- като взе предвид предложението на Комисията до Европейския парламент и до Съвета (COM(2021)0813),
 - като взе предвид член 294, параграф 2 и член 91 от Договора за функционирането на Европейския съюз, съгласно които Комисията е внесла предложението в Парламента (C9-0471/2021),
 - като взе предвид член 294, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз,
 - като взе предвид член 59 от своя правилник,
 - като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм (A9-0265/2022),
1. приема изложената по-долу позиция на първо четене;
 2. приканва Комисията да се отнесе до него отново, в случай че замени своето предложение с друг текст или внесе или възнамерява да внесе съществени промени в това предложение;
 3. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията, както и на националните парламенти.

Изменение 1

Предложение за директива Съображение 1

Текст, предложен от Комисията

(1) В съобщението на Комисията „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност“³³ внедряването на

Изменение

(1) В съобщението на Комисията „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност“³³ внедряването на

интелигентните транспортни системи (ИТС) се определя като ключово действие за постигане на свързана и автоматизирана мултимодална мобилност, като по този начин се допринася за преобразуването на европейската транспортна система с оглед постигане на целта за ефективна, безопасна, устойчива, интелигентна и стабилна мобилност. Това допълва действията, обявени в рамките на водещата инициатива за екологизиране на товарния транспорт с цел насърчаване на мултимодалната логистика. В стратегията също така беше обявено преразглеждане през 2022 г. на Делегиран регламент (ЕС) 2017/1926 относно информационните услуги за мултимодални пътувания, за да включва задължителните изисквания за достъп до динамични набори от данни, както и извършване на оценка на необходимостта от регулаторни действия по отношение на правата и задълженията на доставчиците на мултимодални цифрови услуги, заедно с инициатива за продажба на билети, включително продажба на билети за железопътен транспорт.

³³ COM(2020)789 final.

Изменение 2

интелигентните транспортни системи (ИТС) се определя като ключово действие за постигане на свързана и автоматизирана мултимодална мобилност, като по този начин се допринася за преобразуването на европейската транспортна система с оглед постигане на целта за ефективна, безопасна, устойчива, интелигентна и стабилна мобилност. Това допълва действията, обявени в рамките на водещата инициатива за екологизиране на товарния транспорт с цел насърчаване на мултимодалната логистика. В стратегията също така беше обявено преразглеждане през 2022 г. на Делегиран регламент (ЕС) 2017/1926 относно информационните услуги за мултимодални пътувания, за да включва задължителните изисквания за достъп до динамични набори от данни, както и извършване на оценка на необходимостта от регулаторни действия по отношение на правата и задълженията на доставчиците на мултимодални цифрови услуги, заедно с инициатива за продажба на билети, включително продажба на билети за железопътен транспорт. ***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.***

³³ COM(2020)789 final.

**Предложение за директива
Съображение 3 а (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(3а) В Регламент (ЕС) 2020/852 за създаване на рамка за улесняване на устойчивите инвестиции или Регламента за таксономията се изразява амбицията да се улеснят повече инвестиции за устойчива мобилност, например за увеличаване на електрификацията или за подпомагане на прехода към по-чисти видове транспорт чрез насърчаване на преминаването към други видове транспорт и по-добро управление на движението. Същевременно в него се признава необходимостта от допълнителни технически критерии за проверка на транспорта. За да се улеснят инвестициите в ИТС и да се отрази значението им за устойчивата мобилност, следва да се обмислят технически критерии за проверка на ИТС.

Изменение 3

**Предложение за директива
Съображение 4**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4) Увеличаващата се необходимост от по-добро използване на данните, за да станат транспортните вериги по-устойчиви, ефикасни и стабилни, изисква по-добра координация на рамката за ИТС с други инициативи, насочени към хармонизиране и улесняване на споделянето на данни в секторите на мобилността, транспорта и логистиката с мултимодална перспектива³⁷.

(4) Увеличаващата се необходимост от по-добро използване на данните, за да станат транспортните вериги по-устойчиви, **сигурни**, ефикасни и стабилни, изисква по-добра координация на рамката за ИТС с други инициативи, насочени към хармонизиране и улесняване на споделянето на данни в секторите на мобилността, транспорта и логистиката с мултимодална перспектива³⁷, **като същевременно се вземат предвид правилата защита на данните и неприкосновеността на личния**

живот. Съществува особена необходимост от подобряване на оперативната съвместимост и комуникацията по отношение на информационните и резервационните услуги, базирани на ИТС, за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства, като например зони за сервизно обслужване и почивка по пътищата.

³⁷ Например общото европейско пространство на данни за мобилността и неговите компоненти, Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. относно електронната информация за товарни превози (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 33) и работата, извършвана от Форума за цифров транспорт и логистика (DTLF).

³⁷ Например общото европейско пространство на данни за мобилността и неговите компоненти, Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. относно електронната информация за товарни превози (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 33) и работата, извършвана от Форума за цифров транспорт и логистика (DTLF).

Изменение 4

Предложение за директива Съображение 5 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(5а) Цифровизацията и иновациите в автомобилния транспорт създават възможности за заетост чрез разработване на нови проекти в сектора;

Изменение 5

Предложение за директива Съображение 6

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6) В много държави членки националните приложения на тези

(6) В много държави членки националните приложения на тези

системи и услуги вече се въвеждат в сектора на автомобилния транспорт. Въпреки подобренията след приемането ѝ през 2010 г. обаче при оценката на Директива 2010/40/ЕС³⁸ бяха установени трайни недостатъци, които водят до внедряване, което продължава да бъде разпокъсано и некоординирано, и липса на географска непрекъснатост на услугите на ИТС в целия Съюз и по външните му граници.

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/ЕС³⁸ бяха установени трайни недостатъци, които водят до внедряване, което продължава да бъде разпокъсано и некоординирано, и липса на географска непрекъснатост на услугите на ИТС в целия Съюз и по външните му граници. ***Разработването на ИТС следва да покрива нуждите на крайградските, селските и периферните райони, както и островите и най-отдалечените региони, като гарантира социално и икономическо приобщаване, тъй като животът в тези райони до голяма степен зависи от наличието на качествени обществени услуги и инфраструктура и тъй като може да се очакват големи ползи от развитието на тези услуги и инфраструктура в тези райони чрез внедряването на ИТС.***

³⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive_en

³⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive_en

Изменение 6

Предложение за директива Съображение 7

Текст, предложен от Комисията

(7) В контекста на изпълнението на делегираните регламенти на Комисията³⁹ за допълване на Директива 2010/40/ЕС държавите членки създадоха национални точки за достъп⁴⁰ (НТД). НТД организират достъпа и повторното използване на данни, свързани с транспорта, за да подпомогнат предоставянето на общоевропейски оперативно

Изменение

(7) В контекста на изпълнението на делегираните регламенти на Комисията³⁹ за допълване на Директива 2010/40/ЕС държавите членки създадоха национални точки за достъп⁴⁰ (НТД) ***ирегионални и местни точки за достъп***. НТД организират достъпа и повторното използване на данни, свързани с транспорта, за да подпомогнат предоставянето на

съвместими ИТС услуги за пътуване и движение на крайните потребители. Тези НТД са важен компонент от общото европейско пространство на данни за мобилността в рамките на Европейската стратегия за данните⁴¹ и на тях следва да се разчита по-специално по отношение на достъпността на данните.

³⁹ Делегиран регламент (ЕС) № 885/2013 на Комисията от 15 май 2013 г. за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (Директивата за ИТС) по отношение на предоставянето на информационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства (ОВ L 247, 18.9.2013 г., стр. 1); Делегиран регламент (ЕС) № 886/2013 на Комисията от 15 май 2013 г. за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на данните и процедурите за предоставяне, когато това е възможно, на безплатна за потребителите обща минимална информация за движението, свързана с безопасността (ОВ L 247, 18.9.2013 г., стр. 6); Делегиран регламент (ЕС) 2015/962 на Комисията от 18 декември 2014 г. за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на предоставянето в целия ЕС на информационни услуги в реално време за движението по пътищата (ОВ L 157, 23.6.2015 г., стр. 21); и Делегиран регламент (ЕС) 2017/1926 на Комисията от 31 май 2017 г. за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на

общоевропейски оперативно съвместими ИТС услуги за пътуване и движение на крайните потребители. ***Тези данни, свързани с транспорта, следва да бъдат на разположение в машинночетим формат.*** Тези НТД са важен компонент от общото европейско пространство на данни за мобилността в рамките на Европейската стратегия за данните⁴¹ и на тях следва да се разчита по-специално по отношение на достъпността на данните ***с цел улесняване на тяхното безопасно и ефикасно използване, по целекъобразност.***

³⁹ Делегиран регламент (ЕС) № 885/2013 на Комисията от 15 май 2013 г. за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (Директивата за ИТС) по отношение на предоставянето на информационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства (ОВ L 247, 18.9.2013 г., стр. 1); Делегиран регламент (ЕС) № 886/2013 на Комисията от 15 май 2013 г. за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на данните и процедурите за предоставяне, когато това е възможно, на безплатна за потребителите обща минимална информация за движението, свързана с безопасността (ОВ L 247, 18.9.2013 г., стр. 6); Делегиран регламент (ЕС) 2015/962 на Комисията от 18 декември 2014 г. за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на предоставянето в целия ЕС на информационни услуги в реално време за движението по пътищата (ОВ L 157, 23.6.2015 г., стр. 21); и Делегиран регламент (ЕС) 2017/1926 на Комисията от 31 май 2017 г. за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на

предоставянето в целия ЕС на информационни услуги за мултимодални пътувания (ОВ L 272, 21.10.2017 г., стр. 1).

⁴⁰ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/national-access-points_en

⁴¹ COM(2020) 66 final.

предоставянето в целия ЕС на информационни услуги за мултимодални пътувания (ОВ L 272, 21.10.2017 г., стр. 1).

⁴⁰ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/national-access-points_en

⁴¹ COM(2020) 66 final.

Изменение 7

Предложение за директива Съображение 7 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(7а) Като се има предвид значителната зависимост от НТД за създаването на общо европейско пространство за мобилност, държавите членки следва да предприемат необходимите стъпки, за да изпълняват задълженията, определени в Директива 2010/40/ЕС, и когато е възможно, да ускоряват изпълнението на своите ангажименти.

Изменение 8

Предложение за директива Съображение 7 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(7б) Данните, свързани с местоположението и наличието на инфраструктура за алтернативни горива, следва да бъдат достъпни в НТД.

Изменение 9

Предложение за директива Съображение 8

Текст, предложен от Комисията

(8) За да се осигури координирано и ефективно внедряване на ИТС в рамките на Съюза като цяло, следва да се въведат спецификации, както и, когато е целесъобразно, стандарти, в които в допълнение към вече приетите спецификации се определят допълнителни подробни разпоредби и процедури. Преди да приеме допълнителни или преразгледани спецификации, Комисията следва да направи оценка на съответствието им с някои определени принципи, посочени в приложение II. Приоритет следва да се отдаде на първо място на четирите основни области на разработване и внедряване на ИТС. При по-нататъшното въвеждане на ИТС съществуващата инфраструктура за ИТС, внедрена от дадена държава членка, следва да бъде взета предвид по отношение на технологичния напредък и положените финансови усилия. ***Ако е целесъобразно, следва да се гарантира, по-специално за СИТС, че в изискванията за системите ИТС нито се налага, нито се дискриминира използването на определен вид технология.***

Изменение 10

Предложение за директива Съображение 8 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(8) 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 ***допълняемостта със системите на обществения транспорт като част от услугите от общ (икономически) интерес и 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.

(8а) За да се гарантира, че системите ИТС са съвместими и оперативно съвместими, е необходимо да се гарантира, че по-специално за СИТС изискванията за системите ИТС, в съответствие с

принципа на технологична неутралност, установен в Директива (ЕС) 2018/1972^{1а}, нито се налага използването на определен вид технология, нито се дискриминира в полза на използването на определен вид технология. Ограниченията на принципа за технологична неутралност следва да бъдат целесъобразни и обосновани от необходимостта да се избягват вредни смущения. Такива ограничения могат например да бъдат под формата на налагане на емисионни маски и нива на мощност, за да се гарантира защитата на общественото здраве чрез ограничаване на експозицията на населението на електромагнитни полета. Те могат да бъдат проектирани така, че да се гарантира правилното функциониране на услугите чрез подходящо ниво на техническо качество на услугата, като същевременно не се изключва непременно възможността за използване на повече от една услуга в една и съща радиочестотна лента. Те могат също така да бъдат разработени по такъв начин, че да се гарантира правилното споделяне на радиочестотния спектър, по-специално когато използването му е предмет само на общи разрешения, за да се гарантира ефективното използване на радиочестотния спектър или да се изпълни цел от общ интерес в съответствие с правото на Съюза.

^{1а} Европейски кодекс за електронните съобщения

Изменение 11

Предложение за директива Съображение 8 б (ново)

(8б) Текущото внедряване на ИТС създава оправдани легитимни очаквания сред заинтересованите страни и техните инвестиции. За да се насърчат инвестициите в ИТС и да се осигури правна сигурност, оправданите легитимни очаквания на заинтересованите страни следва винаги да се вземат предвид при обсъждането на бъдещото технологично развитие в областта на ИТС.

Изменение 12

Предложение за директива Съображение 9

Текст, предложен от Комисията

(9) При спецификациите следва да се вземат предвид и да се надграждат придобитият вече опит и получените резултати в областта на ИТС, съвместните интелигентни транспортни системи (СИТС) и съвместната, свързана и автоматизирана мобилност (ССАМ), по-специално в контекста на платформите СИТС платформите⁴² и ССАМ платформите⁴³, Европейския форум за мултимодална мобилност на пътниците⁴⁴ и Европейската платформа за въвеждане на системата eCall⁴⁵.

⁴² Код E03188 в Регистъра на експертните групи към Комисията и на други подобни структури

⁴³ Код E03657 в Регистъра на експертните групи към Комисията и на други подобни структури

⁴⁴ Код E03826 в Регистъра на

Изменение

(9) При спецификациите следва да се вземат предвид и да се надграждат придобитият вече опит и получените резултати в областта на ИТС, съвместните интелигентни транспортни системи (СИТС) и съвместната, свързана и автоматизирана мобилност (ССАМ), по-специално в контекста на платформите СИТС платформите⁴² и ССАМ платформите⁴³, Европейския форум за мултимодална мобилност на пътниците⁴⁴, **Форума за цифров транспорт и логистика^{44a}** и Европейската платформа за въвеждане на системата eCall⁴⁵.

⁴² Код E03188 в Регистъра на експертните групи към Комисията и на други подобни структури

⁴³ Код E03657 в Регистъра на експертните групи към Комисията и на други подобни структури

⁴⁴ Код E03826 в Регистъра на

експертните групи към Комисията и на други подобни структури

⁴⁵ Код E02481 в Регистъра на експертните групи към Комисията и на други подобни структури

експертните групи към Комисията и на други подобни структури

⁴⁵ Код E02481 в Регистъра на експертните групи към Комисията и на други подобни структури

Изменение 13

Предложение за директива Съображение 10

Текст, предложен от Комисията

(10) Чрез спецификациите следва да се насърчават иновациите. По-голямата разполагаемост на данни следва да доведе например до разработването на нови услуги на ИТС 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 услуги на СИТС, като спомага за интегрирането на високоавтоматизирани превозни средства в новите услуги за мултимодална мобилност.

Изменение

(10) Чрез спецификациите следва да се насърчават иновациите. По-голямата разполагаемост на данни следва да доведе например до разработването на нови услуги на ИТС и обратно, при иновациите следва да се набелязват нуждите от бъдещи спецификации. ***Преди да бъдат внедрени, новите технологии, по-специално СИТС, следва винаги да бъдат изпитвани в реални условия, за да се гарантира надеждност.*** Европейското партньорство за съвместна, свързана и автоматизирана мобилност в рамките на „Хоризонт Европа“ следва да подкрепя разработването и изпитването на следващата вълна от услуги на СИТС, като спомага за интегрирането на високоавтоматизирани превозни средства в новите услуги за мултимодална мобилност.

Изменение 14

Предложение за директива Съображение 11 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(11а) Европейската комисия следва да представи без забавяне спецификации за СИТС.

Изменение 15

Предложение за директива Съображение 13

Текст, предложен от Комисията

(13) Проучването от 2020 г. „Картографиране на достъпния транспорт за лица с намалена подвижност“⁴⁷ показва, че липсата на достатъчно данни относно характеристиките по отношение на достъпността възпрепятства понастоящем надеждното планиране на пътуването, когато аспектите, свързани с достъпността, се използват като променливи величини при търсенето. За да се подобри допълнително достъпността на транспортната система и да се улесни пътуването на хората с увреждания и хората с намалена подвижност, **за** услугите за мултимодална цифрова мобилност **е необходимо да са разполагаеми** данни за възлите за достъп и за характеристиките им по отношение на достъпността.

⁴⁷ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/dfa0c844-3b5f-11eb-b27b-01aa75ed71a1>

Изменение 16

Предложение за директива Съображение 14

Изменение

(13) Проучването от 2020 г. „Картографиране на достъпния транспорт за лица с намалена подвижност“⁴⁷ 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 европейско равнище и на равнище държави 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 форми.**

⁴⁷ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/dfa0c844-3b5f-11eb-b27b-01aa75ed71a1>

(14) Увеличеното интегриране на ИТС и усъвършенствани системи за подпомагане на водача или системи за превозните средства и инфраструктурни системи като цяло предполага, че тези системи ще разчитат все повече на информацията, която си предоставят взаимно. Такъв е по-специално случаят със СИТС. Тази надеждност ще се увеличи с по-високите нива на автоматизация. При тези по-високи нива на автоматизация се очаква да се използва **комуникацията** между превозните средства и инфраструктурата, за да се направляват маневрите и да се облекчат потоците на движение, което допринася и за по-устойчив транспорт. По този начин компрометирането на цялостността на услугите на ИТС би могло да окаже сериозно въздействие върху пътната безопасност, например когато се съобщава грешно ограничение на скоростта или превозно средство извършва аварийно спиране поради несъществуваща опасност. За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на настоящата директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия **да предприема ответни мерки** в извънредни ситуации, когато цялостността на услугите на ИТС е компрометирана, **с цел справяне с причините и последиците от такива** ситуации. Тези мерки следва да се предприемат възможно най-бързо и да се прилагат незабавно. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета⁴⁸. Предвид необходимостта да се осигури непрекъснатост на транспорта е целесъобразно да се приложи удължаване на срока на действие на

(14) Увеличеното интегриране на ИТС и усъвършенствани системи за подпомагане на водача или системи за превозните средства и инфраструктурни системи като цяло предполага, че тези системи ще разчитат все повече на информацията, която си предоставят взаимно. Такъв е по-специално случаят със СИТС. Тази надеждност ще се увеличи с по-високите нива на автоматизация. При тези по-високи нива на автоматизация се очаква да се използва **сигурната комуникация** между превозните средства и инфраструктурата, за да се направляват маневрите и да се облекчат потоците на движение, което допринася и за по-устойчив транспорт. **Сигурната комуникация между превозните средства и инфраструктурата следва да гарантира надеждността, точността и наличността на данните, без да се излага на риск необходимостта от справедлив достъп до данните от страна на различните заинтересовани страни и крайни потребители.** По този начин компрометирането на цялостността на услугите на ИТС би могло да окаже сериозно въздействие върху пътната безопасност, например когато се съобщава грешно ограничение на скоростта или превозно средство извършва аварийно спиране поради несъществуваща опасност. За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на настоящата директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия в извънредни ситуации, когато цялостността на услугите на ИТС е компрометирана **в една или повече държави членки или когато цялостността на услугите на ИТС в една или повече държави членки има трансгранични последици. Когато**

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

възникнат проблеми с услугите, свързани с ИТС, и са налице планове за действие при извънредни ситуации, компетентните органи следва да предприемат незабавни действия. Тези мерки следва да се предприемат възможно най-бързо и да се прилагат незабавно. ***Изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията, следва да се използват само в извънредни ситуации, когато други форми на справяне с проблемите от страна на други органи не са били успешни. Очаква се, че компетентните местни и системни органи ще разполагат с планове за управление на извънредни ситуации, за да се преодолеят редица възможни неизправности на системата, и ще бъдат в състояние да предприемат действия по тези планове, ако е необходимо.*** Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета⁴⁸. Предвид необходимостта да се осигури непрекъснатост на транспорта е целесъобразно да се приложи удължаване на срока на действие на такава мярка за повече от шест месеца, като се използва възможността, предвидена в член 8, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Тези ответни мерки следва да приключат веднага след като бъде приложено алтернативно решение или бъде намерено решение на извънредната ситуация.

⁴⁸ 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

⁴⁸ 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

Изменение 17

Предложение за директива Съображение 15

Текст, предложен от Комисията

(15) Когато внедряването и използването на приложения на ИТС и услуги предполагат обработване на лични данни, това 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 Съвета⁴⁹ и в Директива 2002/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁵⁰.

⁴⁹ 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)“;

⁵⁰ 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).

Изменение 18

Изменение

(15) Когато внедряването и използването на приложения на ИТС и услуги предполагат обработване на лични данни, това следва да се извършва в **строго** 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 Съвета⁴⁹ и в Директива 2002/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁵⁰.

⁴⁹ 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)“;

⁵⁰ 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).

Предложение за директива Съображение 16

Текст, предложен от Комисията

(16) Когато включват обработване на лични данни, в спецификациите, които трябва да бъдат разработени съгласно настоящата директива, следва да се **вземат предвид** изискванията на Регламент (ЕС) 2016/679 и Директива 2002/58/ЕО. По-специално, **когато е възможно да се постигнат в еднаква степен преследваните цели чрез използване на анонимни вместо лични данни**, анонимизирането следва да се насърчава като една от техниките за подобряване на неприкосновеността на личния живот на физическите лица в съответствие с принципа на защита на данните на етапа на проектирането.

Изменение 19

Предложение за директива Съображение 21

Текст, предложен от Комисията

(21) Предоставянето на сигурни и надеждни услуги за определяне на времето и местоположението е съществен елемент от ефективното функциониране на приложенията и услугите на ИТС. 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

Изменение

(16) Когато включват обработване на лични данни, в спецификациите, които трябва да бъдат разработени съгласно настоящата директива, следва да се **спазват** изискванията на Регламент (ЕС) 2016/679 и Директива 2002/58/ЕО. По-специално, **веднага щом целта на обработването може да бъде постигната и без позоваване на дадено лице и анонимизирането е технически възможно**, анонимизирането като една от техниките за подобряване на неприкосновеността на личния живот на физическите лица следва да се извърши в съответствие с принципа на защита на данните на етапа на проектирането. **По-специално, когато се използват технологии, като например модели на мобилност на данни от превозни средства или разпознаване на лица, всички форми на дискриминация следва да се избягват.**

Изменение

(21) Предоставянето на сигурни и надеждни услуги за определяне на времето и местоположението е съществен елемент от ефективното функциониране на приложенията и услугите на ИТС. Ето защо е целесъобразно да се гарантира тяхната **обратна** съвместимост с механизма за удостоверяване, осигуряван от програмата „Галилео“, за да се намалят злонамерените действия на нарушител, прикриващ се като редовен потребител

(„спуфинг“) срещу сигнала от глобалните навигационни спътникови системи (ГНСС).

(„спуфинг“) срещу сигнала от глобалните навигационни спътникови системи (ГНСС), **както и, когато това е целесъобразно, за да бъдат използвани други механизми за гарантиране на надеждността на информацията, свързана с местоположението и часа. Тези механизми могат да включват проверка на достоверността и използването на ГНСС услуги.**

Изменение 20

Предложение за директива Съображение 22

Текст, предложен от Комисията

(22) При изготвянето на работните програми, приети от Комисията съгласно Директива 2010/40/ЕС, следва да се проведат консултации с държавите членки и други заинтересовани страни, включително други експертни групи и комитети на Комисията, занимаващи се с цифровите аспекти на транспорта.

Изменение

(22) При изготвянето на работните програми, приети от Комисията съгласно Директива 2010/40/ЕС, следва да се проведат консултации с държавите членки **или с други компетентни органи, когато е целесъобразно, както и с други заинтересовани страни, включително други експертни групи и комитети на Комисията, занимаващи се с цифровите аспекти на транспорта, доставчици на услуги на ИТС, сдружения на потребители на ИТС, оператори на транспорт и съоръжения и представители на производствения сектор.**

Изменение 21

Предложение за директива Съображение 22 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(22а) Комисията и държавите членки следва да вземат необходимите мерки, за да гарантират сътрудничеството с

трети държави, по-специално кандидатите за членство в ЕС, както и тези трети държави, в които има транзитни коридори, свързващи държави членки. Комисията следва също така да насърчава сътрудничеството на международно равнище.

Изменение 22

Предложение за директива Съображение 24

Текст, предложен от Комисията

(24) За да се постигнат целите на настоящата директива, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз за изменение на списъка на видовете данни, по отношение на които държавите членки трябва да гарантират разполагаемостта на данните, и за изменение на списъка на услугите на ИТС, чието внедряване държавите членки трябва да осигурят, за период от пет години, считано от влизането в сила на настоящата директива. Този период следва да се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване. Особено важно е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище и със заинтересованите страни, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за подобро законотворчество⁵⁹. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският

Изменение

(24) За да се постигнат целите на настоящата директива, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз за изменение на списъка на видовете данни, по отношение на които държавите членки **или други компетентни органи, когато е целесъобразно**, трябва да гарантират разполагаемостта на данните, и за изменение на списъка на услугите на ИТС, чието внедряване държавите членки трябва да осигурят, за период от пет години, считано от влизането в сила на настоящата директива. Този период следва да се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване. Особено важно е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище и със заинтересованите **страни, представляващи всички категории ползватели и други заинтересовани** страни, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното

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.

споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество⁵⁹. 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.

⁵⁹ Междуинституционално споразумение между Европейския парламент, Съвета на Европейския съюз и Европейската комисия за по-добро законотворчество (ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1).

⁵⁹ Междуинституционално споразумение между Европейския парламент, Съвета на Европейския съюз и Европейската комисия за по-добро законотворчество (ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1).

Изменение 23

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 2 а (нова)

Директива 2010/40/ЕС

Член 3 – параграф 1 – буква ж (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(2а) В член 3 се добавя следната буква:

„ж) приемане на спецификации за съвместни интелигентни транспортни услуги“;

Изменение 24

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква а а (нова)

Директива 2010/40/ЕС

Член 4 – точка 2

Текст в сила

Изменение

аа) точка 2 се заменя със

(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;

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, **за да се гарантира непрекъснатостта на свързаните с ИТС услуги**“;

Изменение 25

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква а а (нова)

Директива 2010/40/ЕС

Член 4 – точка 14

Текст, предложен от Комисията

Изменение

аа) точка 14 се заменя със следното:

“ (14) „пътни данни“ означава данни за характеристиките на пътната инфраструктура, включително, но не само неподвижни пътни знаци или техни компоненти за регулиране на безопасността, както и зарядна инфраструктура;

Изменение 26

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква б

Директива 2010/40/ЕС

Член 4 – точка 19

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(19) „съвместни интелигентни транспортни системи“ или „СИТС“ означава интелигентни транспортни системи, които позволяват на ползвателите на ИТС да си сътрудничат посредством обмен на защитени и надеждни съобщения;

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

недискриминационен начин между превозните средства и други елементи на транспортната екосистема, включително превозни средства, инфраструктура и уязвими участници в пътното движение, чрез комуникационни технологии, без те да имат предварителни познания един за друг ;

Изменение 27

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква б

Директива 2010/40/ЕС

Член 4 – точка 21

Текст, предложен от Комисията

(21) „разполагаемост на данните“ означава разполагаемостта на данни в цифров машинночетим формат;

Изменение

(21) „разполагаемост на данните“ означава разполагаемостта на данни в цифров **достъпен** машинночетим формат;

Изменение 28

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква б

Директива 2010/40/ЕС

Член 4 – точка 23

Текст, предложен от Комисията

(23) „достъпност на данните“ означава възможност за искане и получаване на данни в цифров машинночетим формат чрез националните точки за достъп;

Изменение

(23) „достъпност на данните“ означава възможност за искане и получаване на данни в цифров **достъпен** машинночетим формат чрез националните **точки за достъп и когато е целесъобразно, чрез регионалните или местните** точки за достъп;

Изменение 29

Предложение за директива
Член 1 – параграф 1 – точка 4
Директива 2010/40/ЕС
Член 5 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

1. Държавите членки **и/или компетентните органи** предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че спецификациите, приети от Комисията в съответствие с член 6, се прилагат по отношение на приложенията и услугите на ИТС при тяхното внедряване в съответствие с принципите в приложение II. Това не засяга правото на всяка държава членка да взема решения относно внедряването на такива приложения и услуги на своята територия. Това право не засяга членове ба и бб. Когато е уместно, държавите членки си сътрудничат, **включително със съответните заинтересовани страни**, и при прилагането на тези спецификации. **Комисията приема методика за оперативна съвместимост на архитектурата на националните точки за достъп като част от работната си програма, посочена в член 17, параграф 5.**

Изменение 30

Предложение за директива
Член 1 – параграф 1 – точка 4
Директива 2010/40/ЕС
Член 5 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Държавите членки си сътрудничат и по отношение на приоритетните области, доколкото не са приети спецификации по отношение на тези приоритетни области.

Изменение

2. Държавите членки **и/или компетентните органи** си сътрудничат, **включително със съответните заинтересовани страни**, и по отношение на приоритетните области, доколкото не са приети спецификации по отношение на

тези приоритетни области.

Изменение 31

Предложение за директива
Член 1 – параграф 1 – точка 4
Директива 2010/40/ЕС
Член 5 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

3. Държавите членки си сътрудничат, **когато е необходимо**, със съответните заинтересовани страни по експлоатационните аспекти на прилагането и съответствието със спецификациите, приети от Комисията, като например стандарти и хармонизирани профили на ЕС, общи определения, общи метаданни, общи изисквания за качество и аспекти, свързани с оперативната съвместимост на архитектурата на националните точки за достъп, общи условия за обмен на данни, както и общи дейности за обучение и популяризиране.;

Изменение

3. Държавите членки **и/или компетентните органи** си сътрудничат, **включително** със съответните заинтересовани страни по експлоатационните аспекти на прилагането и съответствието със спецификациите, приети от Комисията, като например стандарти и хармонизирани профили на ЕС, общи определения, общи метаданни, общи изисквания за качество и аспекти, свързани с оперативната съвместимост на архитектурата на националните точки за достъп, **достъпността на данните**, общи условия за обмен на данни, **сигурен достъп**, както и общи дейности за обучение и популяризиране. **За тази цел те обменят най-добри практики и ще разработват съвместни проекти, по-специално в трансграничните райони;**

Изменение 32

Предложение за директива
Член 1 – параграф 1 – точка 5 – буква а
Директива 2010/40/ЕС
Член 6 – параграф 5

Текст, предложен от Комисията

5. Без да се засягат процедурите, установени с Директива (ЕС) 2015/1535 на Европейския парламент и на Съвета*, в спецификациите се определят, когато

Изменение

5. Без да се засягат процедурите, установени с Директива (ЕС) 2015/1535 на Европейския парламент и на Съвета*, в спецификациите се определят, когато

е целесъобразно, условията, при които държавите членки могат, след като уведомят Комисията, да установят допълнителни правила за предоставянето на услуги на ИТС на цялата си територия или на част от нея, **при условие че** тези правила не възпрепятстват оперативната съвместимост.;

е целесъобразно, условията, при които държавите членки могат, след като уведомят Комисията, да установят допълнителни правила за предоставянето на услуги на ИТС на цялата си територия или на част от нея. Тези правила не **могат да бъдат предлагани или разрешавани, ако** възпрепятстват оперативната съвместимост;

Изменение 33

Предложение за директива
Член 1 – параграф 1 – точка 6
Директива 2010/40/ЕС
Член 6 а – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Държавите членки гарантират, че по отношение на всеки вид данни, изброен в приложение III, се предоставя информация за географския обхват на тези данни възможно най-рано и не по-късно от съответната дата, посочена в същото приложение.

Изменение

Държавите членки **и/или компетентните органи** гарантират, че по отношение на всеки вид данни, изброен в приложение III, се предоставя информация за географския обхват на тези данни, **като полагат най-усърдни усилия** възможно най-рано и не по-късно от съответната дата, посочена в същото приложение.

Изменение 34

Предложение за директива
Член 1 – параграф 1 – точка 6
Директива 2010/40/ЕС
Член 6 а – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Държавите членки гарантират достъпността на тези данни в националните точки за достъп до същата дата.

Изменение

Държавите членки **и/или компетентните органи** гарантират достъпността на тези данни в националните точки за достъп до същата дата. **За тази цел държавите членки и/или компетентните органи предоставят подходящ**

потребителски интерфейс.

Изменение 35

Предложение за директива
Член 1 – параграф 1 – точка 6
Директива 2010/40/ЕС
Член 6 а – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

До 31 декември 2026 г. Комисията създава обща европейска точка за достъп, с цел осигуряване на достъп и повторно използване на данните, свързани с транспорта, за да подпомогне предоставянето на общоевропейски оперативно съвместими ИТС услуги за пътуване и движение за крайните потребители. Тази обща европейска точка за достъп свързва всички национални точки за достъп и предлага достъп до всички данни, посочени в Директива 2010/40/ЕС. Комисията гарантира, че обществеността може да използва общата европейска точка за достъп и че тя е лесно достъпна, като се осигуряват свободно достъпни данни и отворени, стандартизирани интерфейси. Държавите членки гарантират, че техните национални точки за достъп позволяват автоматизиран и единен обмен на данни с общия европейски достъп, без да се засяга съответното право на Съюза.

Изменение 36

Предложение за директива
Член 1 – параграф 1 – точка 6
Директива 2010/40/ЕС
Член 6 б – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Държавите членки гарантират, че услугите на ИТС, посочени в приложение IV, са внедрени за географския обхват, **посочен в същото приложение, до посочената в него дата.**;

Изменение

Държавите членки гарантират, че услугите на ИТС, посочени в приложение IV, са внедрени за географския обхват **не по-късно от съответната дата, посочена в същото приложение;**

Изменение 37

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 7 – буква а

Директива 2010/40/ЕС

Член 7 – параграф 1 а

Текст, предложен от Комисията

1а. След анализ на разходите и ползите и оценка на въздействието, включително **подходящи консултации**, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 12 за изменение на списъка на видовете данни в приложение III, включително датата на внедряване и географския обхват за всеки вид данни. Тези изменения са в съответствие с категориите данни, определени в последната работна програма, приета в съответствие с член 17, параграф 5.

Изменение

1а. След анализ на разходите и ползите и оценка на въздействието, **със специален акцент върху въздействието върху МСП и след провеждане на консултации между заинтересованите страни**, включително **представителите на всички ползватели на пътното движение в еднаква степен**, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 12 за изменение на списъка на видовете данни в приложение III, включително датата на внедряване и географския обхват за всеки вид данни. Тези изменения са в съответствие с категориите данни, определени в последната работна програма, приета в съответствие с член 17, параграф 5.

Изменение 38

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 7 – буква а

Директива 2010/40/ЕС

Член 7 – параграф 1 б

Текст, предложен от Комисията

16. След анализ на разходите и ползите, при който надлежно се отчита развитието на пазара и на технологиите, и оценка на въздействието, **включително подходящи** консултации, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 12 за изменение на списъка на услугите на ИТС в приложение IV, включително датата на внедряване и географския обхват за всяка ИТС услуга. Тези **изменения** са в съответствие със списъка на услугите на ИТС, установен в последната работна програма, приета в съответствие с член 17, параграф 5.

Изменение

16. След анализ на разходите и ползите, при който надлежно се отчита развитието на пазара и на технологиите, и **след извършване на** оценка на въздействието, **със специален акцент върху въздействието върху МСП и след провеждане на** консултации **между заинтересованите страни**, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 12 за изменение на списъка на услугите на ИТС в приложение IV, включително датата на внедряване и географския обхват за всяка ИТС услуга. Тези **предложения** са в съответствие със списъка на услугите на ИТС, установен в последната работна програма, приета в съответствие с член 17, параграф 5.

Изменение 39

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 9 а (нова)

Директива 2010/40/ЕС

Член 9

Текст в сила

Член 9

Необвързващи мерки

Комисията **може да** приема указания и други необвързващи мерки, за да улесни сътрудничеството на държавите-членки във връзка с приоритетните области, в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 15, параграф 2.

Изменение

(9а) Член 9 се заменя със следното:

„Член 9

Необвързващи мерки

Комисията приема указания и други необвързващи мерки, за да улесни сътрудничеството на държавите-членки във връзка с приоритетните области, в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 15, параграф 2. **Целта на тези насоки е да се спомогне за определянето на процес, чрез който държавите членки обменят помежду си различните видове данни, посочени в**

приложение III, които са били предоставени от доставчиците на ИТС услуги посредством техните НТД по централизиран начин и чрез сътрудничество.

Изменение 40

Предложение за директива
Член 1 – параграф 1 – точка 10
Директива 2010/40/ЕС
Член 10 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Когато спецификациите, приети в съответствие с член 6, се отнасят до обработването на данни за движението по пътищата, за пътувания или за пътища, 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. Когато *е целесъобразно, се насърчава използването на* анонимни 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).

Изменение

Когато спецификациите, приети в съответствие с член 6, се отнасят до обработването на данни за движението по пътищата, за пътувания или за пътища, 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. Когато *целта на обработката на данни може да бъде постигната, без да се посочва съответното лице, и когато анонимизирането е технически осъществимо, се използват* анонимни 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).

Изменение 41

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 12 а (нова)

Директива 2010/40/ЕС

Член 12 – параграф 4

Текст в сила

4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество.

Изменение

(12а) Член 12, параграф 4 се изменя, както следва:

""4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с **Европейската консултативна група по ИТС, с други съответни заинтересовани страни и с експерти**, определени от всяка държава членка, в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество.

(Директива 2010/40/ЕС)

Изменение 42

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 14

Директива 2010/40/ЕС

Член 17 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

3. След първоначалния доклад държавите членки докладват на всеки **3** години за напредъка, постигнат при изпълнението на настоящата директива и на всички делегирани актове, които я допълват, както е посочено в параграф 1.

Изменение

3. След първоначалния доклад държавите членки докладват на всеки **2** години за напредъка, постигнат при изпълнението на настоящата директива и на всички делегирани актове, които я допълват, както е посочено в параграф 1.

Изменение 43

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 14

Текст, предложен от Комисията

4. **18** месеца след изтичането на всеки краен срок за докладите на държавите членки Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за напредъка, постигнат при изпълнението на настоящата директива. Докладът се придружава от анализ на функционирането и прилагането на членове 5—11 и на член 16, включително използваните и необходимите финансови средства, и в него се прави оценка на необходимостта от изменение на настоящата директива, когато е целесъобразно.

Изменение 44

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 14

Директива 2010/40/ЕС

Член 17 – параграф 5 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

До [датата на влизане в сила + 12 месеца] Комисията приема работна програма след консултация със съответните заинтересовани страни **и** посредством акт за изпълнение. Този акт за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 15, параграф 4. В работната програма се включват целите и сроковете за ежегодното ѝ изпълнение, както и списък на категориите данни и услугите на ИТС, за които Комисията може да приема делегирани актове в съответствие с член 7, **параграфи 1а и 1б**.

Изменение

4. **12** месеца след изтичането на всеки краен срок за докладите на държавите членки Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за напредъка, постигнат при изпълнението на настоящата директива. Докладът се придружава от анализ на функционирането и прилагането на членове 5—11 и на член 16, включително използваните и необходимите финансови средства, и в него се прави оценка на необходимостта от изменение на настоящата директива, когато е целесъобразно.

Изменение

До [датата на влизане в сила + 12 месеца] Комисията приема работна програма след консултация **с Европейската консултативна група по ИТС и** със съответните заинтересовани страни посредством акт за изпълнение. Този акт за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 15, параграф 4. В работната програма се включват целите и сроковете за ежегодното ѝ изпълнение, както и списък на категориите данни и услугите на ИТС, за които Комисията може да приема делегирани актове в съответствие с член 7, **параграф 1а или да представи ново законодателно предложение**.

Изменение 45

Предложение за директива

Приложение I – точка 1 – параграф 1 – точка 1.1 – параграф 1 – точка 1.1.4

Текст, предложен от Комисията

1.1.4. своевременно актуализиране от доставчиците на услуги на ИТС на информацията за мултимодални пътувания, включително информацията, свързана с резервирането и закупуването на транспортни услуги.

Изменение

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

Изменение 46

Предложение за директива

Приложение I – точка 2 – параграф 1 – точка 2.1 – параграф 1 – точка 2.1.4

Текст, предложен от Комисията

2.1.4. разполагаемостта на данни и полезни взаимодействия с други инициативи, насочени към хармонизиране и улесняване на споделянето на данни⁶⁷, както и към подпомагане на мултимодалността, интегрирането на видовете транспорт **и оптимизирането на баланса** между видовете транспорт в европейската транспортна мрежа.

Изменение

2.1.4. разполагаемостта на данни и полезни взаимодействия с други инициативи, насочени към хармонизиране и улесняване на споделянето на данни⁶⁷, както и към подпомагане на мултимодалността, интегрирането на видовете транспорт, **като се оптимизира балансът** между видовете транспорт в европейската транспортна мрежа.

⁶⁷ 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).

⁶⁷ 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).

Изменение 47

Предложение за директива

Приложение I – точка 2 – параграф 1 – точка 2.2 – параграф 1 – точка 2.2.1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

2.2.1. разполагаемостта 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;

Изменение 48

Предложение за директива

Приложение I – точка 2 – параграф 1 – точка 2.4 – параграф 1 – точка 2.4.2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2.4.2. наличността на данни, свързани с товарите, достъпни чрез други специфични рамки за споделяне на данни⁶⁸;

2.4.2. наличността на данни, свързани с товарите, достъпни чрез други специфични рамки за споделяне на данни⁶⁸, **насърчаващи оперативната съвместимост на решенията за eCMR**;

⁶⁸ Например Регламент (ЕС) 2020/1056.

⁶⁸ Например Регламент (ЕС) 2020/1056.

Изменение 49

Предложение за директива

Приложение I – точка 3 – параграф 1 – точка 3.1 – параграф 1 – точка 3.1.3 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3.1.3а. Гарантиране на бързото адаптиране на Регламент (ЕС) 2018/858 с цел включване на технологиите eCall (спешно повикване от автомобил) от следващо поколение.

Изменение 50

Предложение за директива

Приложение I – точка 3 – параграф 1 – точка 3.1 – параграф 1 – точка 3.1.3 б (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3.1.3б. Европейската комисия и държавите членки следва да работят с операторите на мобилни мрежи и с други заинтересовани страни за намиране на решение за функционирането на системите eCall в превозните средства, които се пускат на пазара, преди стандартът eCall от следващо поколение да бъде одобрен и включен в Регламента на ЕС за одобряване на типа. Функционирането на системите CS eCall се осигурява най-малко за целия очакван жизнен цикъл на последните превозни средства, които ще бъдат пуснати на пазара с тази система.

Изменение 51

Предложение за директива

Приложение I – точка 3 – параграф 1 – точка 3.2 – параграф 1 – точка 3.2.3 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3.2.3а. наличността на инфраструктура за алтернативни горива за ползвателите.

Изменение 52

Предложение за директива

Приложение I – точка 3 – параграф 1 – точка 3.4 – точка 3.4.1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3.4.1. Определянето на необходимите мерки в подкрепа на безопасността на участниците в движението по пътищата по отношение на бордовия интерфейс

3.4.1. Определянето на необходимите мерки в подкрепа на безопасността на участниците в движението по пътищата по отношение на бордовия интерфейс

човек—машина и използването на преносими устройства за подпомагане на управлението на превозното средство и/или на транспортната операция, както и на сигурността на комуникациите в превозното средство, които не попадат в приложното поле на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета⁶⁹, Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета⁷⁰ и Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета⁷¹.

⁶⁹ 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).

⁷⁰ 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).

⁷¹ 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

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 Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета⁶⁹, Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета⁷⁰ и Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета⁷¹. **При определянето на необходимите мерки се признава също така необходимостта от осигуряване на взаимно приемане на свързаните с ИТС съобщения, обменяни между различните видове транспорт, чиито устройства с ИТС и прикрепени датчици са разработени въз основа на различни стандарти за функционална безопасност.**

⁶⁹ 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).

⁷⁰ 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).

⁷¹ 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

Изменение 53

Предложение за директива

Приложение I – точка 4 – параграф 1 – точка 4.1 – подточка 4.1.4

Текст, предложен от Комисията

4.1.4. определянето на комуникационна инфраструктура за обмен на данни или информация между превозните средства, между инфраструктурите и между превозните средства и инфраструктурите;

Изменение

4.1.4. определянето на **сигурна, точна и надеждна** комуникационна инфраструктура за обмен на данни или информация между превозните средства, между инфраструктурите и между превозните средства и инфраструктурите;

Изменение 54

Предложение за директива

Приложение 2 – таблица 1 – буква а

Директива 2010/40/ЕС

Приложение 2 - буква а

Текст, предложен от Комисията

а) имат осезателен принос за разрешаването на ключовите предизвикателства пред автомобилния транспорт в Европа (напр. намаляване на задръстванията, понижаване на емисиите, подобряване на енергийната ефективност, достигане на по-високи нива на безопасност и сигурност, включително на уязвимите участници в движението по пътищата);

Изменение

а) имат осезателен принос за разрешаването на ключовите предизвикателства пред автомобилния транспорт в Европа (напр. намаляване на задръстванията, **предвиждане на извънредни ситуации и метеорологични явления**, понижаване на емисиите, подобряване на енергийната ефективност, достигане на по-високи нива на безопасност и сигурност, включително на уязвимите участници в движението по пътищата);

Изменение 55

Предложение за директива

Приложение 2 – таблица 1 – буква д
Директива 2010/40/ЕС
Приложение 2 - буква д

Текст, предложен от Комисията

д) гарантират, че системите и стоящите в основата им бизнес процеси имат капацитет за обмен на данни и споделяне на информация и знания, за да дадат възможност за ефективно предоставяне на услуги на ИТС;

Изменение

д) гарантират, че **приложенията и услугите на** системите и стоящите в основата им бизнес процеси имат капацитет за обмен на данни и споделяне на информация и знания **в безопасна и надеждна среда и в стандартизиран формат**, за да дадат възможност за ефективно предоставяне на услуги на ИТС;

Изменение 56

Предложение за директива
Приложение 2 – таблица 1 – буква ж
Директива 2010/40/ЕС
Приложение 2 - буква ж

Текст, предложен от Комисията

ж) отчитат разликите, присъщи на характеристиките на транспортните мрежи, и по-специално величината на пътничкопотока и метеорологичните условия по пътищата;

Изменение

ж) отчитат разликите, присъщи на характеристиките на транспортните мрежи, и по-специално величината на пътничкопотока и метеорологичните условия по пътищата, **както и автоматизацията на инфраструктурите**;

Изменение 57

Предложение за директива
Приложение 2 – таблица 1 – буква з
Директива 2010/40/ЕС
Приложение 2 - буква з

Текст, предложен от Комисията

з) 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

Изменение

з) не препятстват или не дискриминират **които и да било** участници в движението по пътищата при достъпа им до ИТС приложенията и услугите. **Конкретно за уязвимите участници в**

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;

движението, ИТС приложенията и услугите трябва да бъдат 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;

Изменение 58

**Предложение за директива
Приложение 2 – таблица 1 – буква и**
Директива 2010/40/ЕС
Приложение 2 - буква и

Текст, предложен от Комисията

и) след подходяща оценка на риска демонстрират стабилността на новаторските ИТС чрез достатъчно високо ниво на техническо развитие и оперативна експлоатация;

Изменение

и) след подходяща оценка на риска, **включително провеждане на изпитвания в реални условия от производителите на превозни средства и доставчиците на инфраструктура**, демонстрират стабилността на новаторските ИТС чрез достатъчно високо ниво на техническо развитие и оперативна експлоатация, **като основа за схемите за оценка на съответствието;**“

Изменение 59

**Предложение за директива
Приложение 2 – таблица 1 – буква к**
Директива 2010/40/ЕС
Приложение 2 - буква к

Текст, предложен от Комисията

к) при внедряването на ИТС се отчита **по целесъобразност координацията** на различните видове транспорт;

Изменение

к) при внедряването на ИТС се отчита **координацията на всички видове транспорт, които са от значение за настоящата директива, и по-специално придвижването с велосипед и ходенето пеша, като, наред с останалите аспекти, се**

осигурява оперативна съвместимост между системите, обмен на данни и приложения за различните видове транспорт;

Изменение 60

**Предложение за директива
Приложение 2 – таблица 1 – буква л**
Директива 2010/40/ЕС
Приложение 2 - буква л

Текст, предложен от Комисията

л) при тях се отчитат съществуващите правила, политики и дейности на Съюза, които имат отношение към областта на ИТС, по-специално в сферата на стандартизацията;

Изменение

л) при тях се отчитат съществуващите правила, политики и дейности на Съюза, които имат отношение към областта на ИТС, по-специално в сферата на стандартизацията, ***а по отношение на спецификациите — принципа на технологична неутралност, установен в Директива 2018/1972;***

Изменение 61

**Предложение за директива
Приложение 2 – таблица 1 – буква м**

Текст, предложен от Комисията

м) гарантират прозрачност на йерархията при предлагането на варианти за мобилност на клиентите.

Изменение

м) гарантират прозрачност на йерархията, ***включително що се отнася до въздействието върху околната среда,*** при предлагането на варианти за мобилност на клиентите.

Изменение 62

Предложение за директива

Приложение III – таблица

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Списък на видовете данни

Вид данни	Географски обхват	Дата
Видове данни относно правилата и ограниченията (както е посочено в Делегиран регламент (ЕС) 2015/6 на Комисията ⁶):		
Статични и динамични правила за движение по пътищата, когато е приложимо, относно следните видове данни: - условия на достъпа до тунели - условия на достъпа до мостове - ограничения на скоростта - правила за доставки на товари - забрани за изпреварване за тежкотоварни превозни средства - посока на движението по пътни ленти с обръщаема посока - ограничения за тегло/дължина/широчина/височина - еднопосочни улици	Трансевропейската пътна мрежа, други автомагистрала, които не са включени в тази мрежа, и първокласните пътища	31 декември 2025 г.
	Цялата пътна мрежа на ЕС, която е публично достъпна за движение на моторни превозни средства, както и велосипедна инфраструктура по протежението на тази мрежа , с изключение на частните пътища	31 декември 2028 г.
- планове за движението	Цялата пътна мрежа, която е обществено достъпна за движение на моторни превозни средства, както и велосипедна инфраструктура по протежението на тази	31 декември 2025 г.

- регулиране на възможностите за достъп на градските превозни средства

- граници на ограниченията, забраните или задълженията, валидни за определени зони, настоящ статус на достъпа и условия за движение в регулираните зони за движение

Видове данни за състоянието на мрежата (съгласно посоченото в Делегиран регламент (ЕС) 2015/962 на Комисията):

- затворени пътища
- затворени пътни ленти
- пътно строителство
- временни мерки за управление на движението
- **лоши пътни условия**
- **произшествия и инциденти, включително незащитени участници в пътното движение**

Видове данни относно местата за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства (посочени в Делегиран регламент (ЕС) № 885/2013 на Комисията ¹):

- статични данни, свързани със зоните за паркиране
- информация относно безопасността и оборудването на зоната за паркиране,
- **включително информация за съществуващите мерки за**

мрежа,

Цялата пътна мрежа, която е обществено достъпна за движение на моторни превозни средства, **както и велосипедна инфраструктура по протежението на тази мрежа,**

31 декември
2025 г.

Трансевропейската пътна мрежа, други автомагистрала, които не са включени в тази мрежа, и първокласните пътища

31 декември
2025 г.

Цялата пътна мрежа на ЕС, която е публично достъпна за движение на моторни превозни средства, **като това включва и велосипедна инфраструктура по протежението на тази мрежа,** с изключение на частните пътища

31 декември
2028 г.

Трансевропейската пътна мрежа за пътища и други автомагистрала, които не са включени в тази мрежа

31 декември
2025 г.

сигурност, които са от значение за всички водачи, включително уязвимите лица, и за водачите на камиони – динамични данни за наличието на места за паркиране, включително дали паркингът е: запълнен/затворен или брой на свободните места, които са на разположение.

Данни за откритите събития или обстоятелства, свързани с безопасността на пътното движение (както е посочено в Делегиран регламент (ЕС) № 886/2013 на Комисията 8):

- временно хлъзгаво платно
- животни, хора, препятствия, отломки по пътното платно
- необезопасено местопроизшествие
- краткосрочно пътнo строителство
- намалена видимост
- автомобилист в насрещното движение
- необезопасено препятствие на пътното платно
- извънредни метеорологични условия
- **високорискови произшествия, като например произшествия с токсични емисии, водещи до затваряне на пътищата.**

Видове статични данни за мултимодални пътувания (съгласно посоченото в Делегиран регламент (ЕС) 2017/1926 на Комисията 9):

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

Видове данни относно регламентите и ограниченията

Трансевропейската пътна мрежа за пътища и други автомагистрала, които не са включени в тази мрежа

31 декември
2026 г.

Цялата транспортна мрежа на ЕС, **както и велосипедна инфраструктура по протежението на тази мрежа,**

31 декември
2026 г.

(както е посочено в Регламент (ЕС) [...] на Европейския парламент и на Съвета¹ за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива):

Инфраструктура за алтернативни горива – статични данни за броя на станциите за зареждане с електроенергия и водород – динамични данни за наличието на инфраструктура за алтернативни горива

Инфраструктура за алтернативни горива за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства – статични данни за броя на станциите за зареждане с електроенергия и водород на всяко безопасно и сигурно място за паркиране за камиони и търговски превозни средства; – динамични данни за наличието на инфраструктура за алтернативни горива;

Трансевропейската пътна мрежа, други автомагистрала, които не са включени в тази мрежа, и първокласните пътища

31 декември 2025 г.

Трансевропейската пътна мрежа, други автомагистрала, които не са включени в тази мрежа, и първокласните пътища

31 декември 2025 г.

¹ [Да се въведе пълната препратка към публикацията в ОВ].

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

Смея да си представя как един ден в бъдещето високоавтоматизираните превозни средства ще споделят обществено пространство с различни работи и безпилотни летателни апарати. В близко бъдеще, когато продаваните днес автомобили вероятно още ще са в движение: трафикът представлява комбинация от високоавтоматизирани превозни средства и превозни средства с ниски нива на автоматизация, продавани в началото на 20-те години на нашия век. Всички те трябва да се познават взаимно, да „знаят“ къде се намират, къде възнамеряват да отидат и с каква скорост. Те трябва да си имат взаимно доверие, за да не се сблъскват — буквално! Това изисква пряка ad hoc комуникация между различните участници, непосредствено и във всеки един момент. Първите автомобили, оборудвани за един такъв свят, навлизат на пазара в Европа сега, а пътните оператори подготвят, пътищата, по които ще се движат тези превозни средства, и започват да ги оборудват.

Въведение

Европейската комисия предлага да се актуализира Директивата за интелигентните транспортни системи (ИТС) от 2010 г., като се адаптира към появата на нови варианти за пътна мобилност, приложения за мобилност и свързана и автоматизирана мобилност. Целта на този преглед е да се стимулира по-бързото внедряване на нови, интелигентни услуги чрез предлагане на определени важни данни за пътищата, пътуванията и движението по пътищата, които да се предоставят в цифров формат, като например ограничения на скоростта, планове за движение по пътищата или ремонтни дейности по пътищата.

ИТС прилагат информационни и комуникационни технологии, като например устройства за планиране на пътувания, eCall и автоматизирано шофиране в транспорта, което прави мобилността по-безопасна, по-ефикасна и по-устойчива. С ИТС гражданите могат да получават по-добра информация чрез приложения в автомобила, например относно правилата за движение по пътищата и ремонтните дейности по пътищата.

Приложенията, свързани с ИТС, се състоят в използването на комуникационни технологии с малък обсег на действие за установяване на комуникация между превозни средства (V2V) от едни и същи или различни производители, инфраструктура (V2I) и пешеходци (V2P).

Преразглеждането включва разширяване на обхвата на директивата, така че тя да

обхване по-добре нововъзникващите услуги, като например мултимодална информация, услуги за резервации и продажба на билети (като приложения за намиране и резервиране на пътувания, които съчетават обществен транспорт, услуги за споделяне на автомобили или на велосипеди), комуникация между превозните средства и инфраструктурата (за повишаване на безопасността) и автоматизирана мобилност. Това преразглеждане също така изисква събирането на важни данни и предоставянето на основни услуги, като например информационни услуги в реално време, информиращи водача за произшествия или препятствия по пътищата.

Преразглеждането на Директивата за ИТС може да бъде възможност за гарантиране на цифровия суверенитет на местните органи с цел ускоряване на преминаването към други видове транспорт и разработването на цифрови решения, които зачитат местните политики за екологичен преход.

Успехът на ИТС зависи от наличието на среда, свободна от смущения, непрекъснатите комуникации и тяхната бърза и широка достъпност за всички участници в пътното движение. *Това е приложение, свързано с безопасността, което ще спасява човешки животи: в този контекст водещите принципи са неутралността на технологиите, съвместното съществуване, оперативната съвместимост и съвместимостта.*

Основните елементи на преразглеждането на Директивата за ИТС, предвидено от докладчика

Докладчикът подкрепя ефикасното използване на приложенията на интелигентните транспортни системи (ИТС). Приложенията на ИТС могат да осигуряват значителни измерими ползи за безопасността, сигурността, околната среда и икономиката. Секторът на ИТС ще трябва да продължи да държи сметка за потребителите в сектора на автомобилния транспорт при разработването на нови приложения и нови услуги. Държавите членки следва да улеснят хармонизираното и оперативно съвместимо внедряване на ИТС с цел повишаване на ефикасността на достъпа до информация и обмена на информация между всички потребители в движението по пътищата и властите. Докладчикът призовава по-специално за следното:

- *Технологична неутралност – спецификациите следва да описват резултата, който трябва да бъде постигнат, но да не налагат или дискриминират в полза на използването на определен вид технология за постигане на резултата.*

Регулаторната рамка за ИТС следва да предлага сигурност на пазара, като утвърждава принципа на технологична неутралност, съдържащ се в приложение II. Необходим е регулаторен подход, при който услугите и свързаните с тях ползи се съпоставят с тяхната стойност за крайния потребител и екосистемата (независимо от съответната технология). Акцентът следва да бъде поставен върху предоставянето на услуги, а регулаторната рамка следва да остане неутрална по отношение на технологиите, за да бъдат насърчавани пазарно ориентирани иновации. В сегашното съображение 8 вече се признава, „че в изискванията за системите ИТС нито се налага, нито се дискриминира използването на определен вид технология“. За да се засили този ангажимент, е важно той да бъде изрично посочен сред ръководните принципи в приложение II.

- Разработването на ИТС следва да покрива нуждите на селските райони като въпрос, отделен от тяхното разработване в градските райони, чрез гарантиране на социално и икономическо приобщаване.

На равнището на ЕС е важно да се обърне специално внимание на разширяването на системите, свързани с ИТС, така че те да обхващат селските райони, тъй като животът в тези райони зависи до голяма степен от наличието на качествени обществени услуги и инфраструктура. Поради това на равнището на ЕС следва да е налице заинтересованост селските райони да могат да се възползват от решенията, предоставяни от ИТС.

- ***Данните в националните точки за достъп (НТД) следва да бъдат на разположение както в статичен, така и в динамичен формат, където са включени и данни относно регулирането на достъпа до градски превозни средства (UVAR) и инфраструктурата за алтернативни горива.*** Данните, споделяни от НТД, трябва да бъдат лесни за четене и общоразбираеми за търговските превозвачи.

Задължението на държавите членки да предоставят видовете данни, изброени в приложение III, и услугите, свързани с ИТС, изброени в приложение IV към предложението за ИТС, засилва значението на наличието на оперативно съвместими и в най-голяма степен хармонизирани НТД. Увеличеното количество споделени данни, свързани с разпоредбите и ограниченията, състоянието на мрежата и откритите събития или условия, свързани с безопасността по пътищата, е важна стъпка към намаляване на смъртните случаи по пътищата. Допълнителното подобряване на списъка с видове данни, съдържащ се в приложение III, чрез включване на информация относно инфраструктурата за алтернативни горива ще улеснява бизнес операциите за

автомобилните превозвачи и за всички водачи, участващи в движението, като ще им позволява да планират презареждане с електроенергия/презареждане с гориво на своите превозни средства, използващи алтернативно гориво.

Продължават да съществуват предизвикателства, тъй като липсва хармонизиран подход при реализирането на НТД в целия ЕС. По-конкретно, наличието на данни за местата за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства в НТД все още е незадоволително. Понастоящем държавите членки предоставят данни за НТД в различни формати. Това включва интерактивни карти, таблици и текстова информация. НТД следва да отидат по-далеч и да използват данните, които се събират чрез осигуряване на подходящ интерфейс за използване от крайните потребители, като например превозвачите и водачите. Като се има предвид имащата значение връзка с Регламента за инфраструктура за алтернативни горива (AFIR), в НТД следва да се предоставят данни, насочени към инфраструктурата за алтернативни горива, както в статична, така и в динамична форма.

- Гарантиране на използването на електронни доказателства за съответствие с правилата на Европейския съюз (ЕС) и националните правила, свързани с използването на превозното средство и с водача.

Цифровизацията представлява възможност за модернизирание на сектора на превоза на стоки, като същевременно му дава възможност да прилага по-ефикасно правилата в областта на транспорта. Например органите следва да бъдат в състояние да приемат електронна информация с всички съответни данни, свързани със съответствието на правилата за автомобилния превоз на товари. Предизвикателството е, че не всичко може да бъде доказано по електронен път и използването на хартиен носител продължава да бъде правило. Поради тази причина следва да се проучи съвместимостта между правилата за ИТС и разпоредбите, съдържащи се в Регламент (ЕС) 2020/1056 относно електронната информация за товарни превози (Регламент относно електронната информация за товарни превози (eFTI)). Възможността за получаване на цифровизирани данни, свързани с превозното средство, водача и ремаркетото, следва да бъде допълнително разгледана. Що се отнася до превозното средство, документите за регистрация на превозното средство, както и удостоверенията за техническа изправност и докладите, свързани с крайпътните проверки, могат да бъдат цифровизирани. Що се отнася до водача, информацията, съдържаща се в завереното, вярно с оригинала копие на лиценза на Общността, също може да бъде цифровизирана.

- Интегриране на електронната товарителница (eCMR) в системата за спешни повиквания (eCall), за да се даде възможност на службите за спешно реагиране да разполагат с цялата необходима информация за това какви стоки се превозват в превозното средство.

Що се отнася до наличието на данни, свързани с товара, свързването на eCMR с eCall би гарантирало, че операторите на номер 112 имат пълна видимост на информацията за товара. Това е особено важно в случай на превоз на ценни или опасни товари. Въпреки очевидните ползи, системата eCall в тежкотоварните превозни средства (ТПС) все още не е налична, тъй като е инсталирана само в нови модели лични леки автомобили с не повече от осем места за сядане и в лекотоварни превозни средства (ЛПС).

Регламент (ЕС) 2020/1056 относно електронния товарен транспорт, с който се установява правната рамка за електронен обмен на информация между икономическите оператори и органите на държавите членки относно движението на товари в ЕС, следва да гарантира, че различните съществуващи решения за eCMR са оперативно съвместими.

- ***Мултимодалните цифрови услуги за мобилност трябва да предоставят на автомобилните превозвачи възможността да избират и да се придвижват безпроблемно към други платформи, т.е. оперативната съвместимост е от ключово значение.*** Споделянето на данни, генерирани от предприятията, от търговските автомобилни превозвачи следва винаги да бъде доброволно, а събираните данни да се използват само за конкретна цел. ***Данните на потребителите трябва да бъдат защитени в пълно съответствие с ОРЗД и когато предоставят личната си информация, когато резервират услуги или билети, както и данните, които автомобилите им споделят с доставчиците на услуги или с инфраструктурата.***

Предоставянето на потребителите на безпроблемна мобилност, която включва колективна и споделена мобилност, ще допринесе за по-устойчиви системи за мобилност и за намаляване на задръстванията. Превозвачите на пътници, особено операторите в системата „Мобилност като услуга“ (MaaS), ще се възползват от предимствата на цифровизацията, при условие че бъдат изяснени въпросите, свързани с прозрачността на цените и информацията, свързана с ценообразуването.

Притежаването на данни, генерирани от бизнеса, е важен актив за запазване на конкурентоспособността на пазара. Поради тази причина, когато внедряването и използването на ИТС приложения и услуги предвиждат споделяне на всякакъв вид

данни, за собствениците на тези данни това споделяне следва да бъде на доброволна основа. Това ще насърчи доверието сред бизнес партньорите. Освен това в случаите, когато е необходимо да се споделят генерирани от бизнеса данни, те следва да се събират само за конкретна цел. Налагането на задължение за предоставяне на бизнес данни би попречило на иновациите и би могло да възпрепятства конкурентоспособността на предприятията. Собственикът на данните следва да може да избира с кого се обменят данните, кой има достъп до тях, какви данни са на разположение за кого и кой има право в крайна сметка да ги измени.

Необходимо е да се подчертае значението на ефективната защита на неприкосновеността на личния живот и данните в контекста на внедряването на ИТС. Общият регламент относно защитата на данните обаче не осигурява достатъчна защита, когато при анонимизирането на данните се използват технологии (напр. модели на мобилност на данни от превозни средства, разпознаване на лица и др.), които позволяват да се правят заключения за физическите лица или дори да се прави дискриминация чрез алгоритми. Потребителите трябва да заемат централно място и данните им да бъдат защитени в пълно съответствие с ОРЗД.

- Определяне на комуникационната инфраструктура и на стандартизирания формат на съобщенията, които да се използват между свързаните и автоматизираните превозни средства, органите, инфраструктурата и цялостната среда.

Очаква се „сътрудническите помежду си“, свързаните и автоматизираните превозни средства да имат определени предимства в сравнение с конвенционалните превозни средства, като например подобряване на пътната безопасност, повишаване на ефективността на транспорта, намаляване на транспортните разходи и намаляване на емисиите. Трябва да се отговори на въпросите относно сигурността на данните и собствеността върху тях, включително защитата на данните както за предприятията, притежаващи ценни бази данни с клиенти, така и за самите клиенти. Тъй като с търговска цел се въвеждат по-високи нива на автономност на превозните средства, балансът на отговорността се измества от водача към продукта, което в крайна сметка води до пълна отговорност за производителите на превозни средства и доставчиците на технологии. Безпроблемната и надеждна архитектура за обмен на данни ще бъде от съществено значение за ясното определяне на отговорността на дадена страна.

- ***Рискът от кибератаки следва да бъде сведен до минимум, трябва да се***

гарантира сигурността на данните и да се спазва законодателството в областта на неприкосновеността на личния живот. В крайна сметка собствеността върху данните, свързани с транспортните операции, следва да остане у транспортните оператори.

Превозните средства ще бъдат свързани помежду си и ще могат да комуникират помежду си (превозно средство към превозно средство), инфраструктурата (превозно средство към инфраструктура) и цялостната среда (превозно средство към всичко). Поради тази причина е наложително тази комуникация да се обменя по сигурен начин, за да се избягва компрометиране на пътната безопасност.

Третирането на данните на клиентите/неприкосновеността на личния живот, защитата на търговските данни, както и въздействието на споделянето на данни върху бизнес моделите на транспортните оператори следва да бъдат допълнително разгледани.. Внедряването на услуги за мултимодална цифрова мобилност в целия ЕС означава също така, че транспортните дружества ще трябва да преквалифицират своя персонал, за да се приспособят към новите технологии. Транспортните оператори ще трябва да останат конкурентоспособни с напредването на цифровия преход.

Заклучения

Интелигентните транспортни системи (ИТС) са от съществено значение за постигането на визията на ЕС за безпрепятствен транспорт както за пътници, така и за товари. Наличието на отворени и висококачествени данни за транспорта ще осигури значителни подобрения в ефективността на транспортните мрежи, операции и услуги, като същевременно ще насърчи тяхната свързаност и ще улесни сътрудничеството.

През последните години ИТС играят решаваща роля за постигането на целите на ЕС за безопасност и устойчивост на транспорта. Понастоящем услугите, свързани с ИТС, се използват широко в цяла Европа и водят до ефективност на транспорта както на местно, така и на международно равнище.

ИТС повишават безопасността и капацитета чрез по-голяма оперативна съвместимост и по-добро използване на съществуващата инфраструктура с последващи финансови и екологични ползи.

Чрез хармонизирането и непрекъснатостта на паневропейските услуги във всички държави членки ИТС ще допринесат значително за създаването на единно европейско транспортно пространство.

ПРОЦЕДУРА НА ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ

Заглавие	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	
Позовавания	COM(2021)0813 – C9-0471/2021 – 2021/0419(COD)	
Дата на представяне на ЕП	15.12.2021	
Водеща комисия Дата на обявяване в заседание	TRAN 27.1.2022	
Докладчици Дата на назначаване	Rovana Plumb 17.2.2022	
Разглеждане в комисия	16.6.2022	26.9.2022
Дата на приемане	26.10.2022	
Резултат от окончателното гласуване	+: 39	–: 0
	0:	8
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Elena Kountoura, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Kosma Złotowski	
Заместници, присъствали на окончателното гласуване	Vlad Gheorghe, Ondřej Kovařík, Dorien Rookmaker, Andreas Schieder, Annalisa Tardino	
Заместници (чл. 209, пар. 7), присъствали на окончателното гласуване	José Manuel Fernandes, Peter Jahr, Dan-Ștefan Motreanu, Theresa Muigg, Luisa Regimenti	
Дата на внасяне	29.10.2022	

ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ

39	+
NI	Mario Furore
PPE	Gheorghe Falcă, José Manuel Fernandes, Jens Gieseke, Peter Jahr, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Dan-Ștefan Motreanu, Luisa Regimenti, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Jörgen Warborn
RENEW	Izaskun Bilbao Barandica, Vlad Gheorghe, Elsi Katainen, Ondřej Kovařík, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Ismail Ertug, Isabel García Muñoz, Theresa Muigg, Rovana Plumb, Andreas Schieder, Vera Tax, István Ujhelyi
THE LEFT	José Gusmão, Kateřina Konečná, Elena Kountoura
VERTS/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

0	-

8	0
ECR	Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Dorien Rookmaker, Kosma Złotowski
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Philippe Olivier, Annalisa Tardino

Легенда на използваните знаци:

+ : „за“

- : „против“

0 : „въздържал се“