ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 21.10.2014 г.
COM(2014) 642 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

относно изпълнението на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2014) 319 final}
{SWD(2014) 320 final}

Съдържание

1. Въведение ... 3
1.1. Директива 2010/40/ЕС ... 3
1.2. Транспониране на Директива 2010/40/ЕС ... 5
2. Анализ на изпълнението на Директива 2010/40/ЕС ... 5
2.1. Работна програма на Комисията ... 5
2.2. Делегирани актове относно спецификациите ... 6
2.2.1. Методология ... 6
2.2.2. Приоритетни действия ... 6
2.2.3. Други действия в приоритетните области и извън тях ... 9
2.3. Предложения относно внедряването ... 9
2.3.1. Оперативно съвместима система eCall в целия ЕС (приоритетно действие г) ... 9
2.3.2. Други приоритетни действия (в и д) ... 10
2.4. Стандарти ... 10
2.5. Незадължителни мерки ... 11
2.5.1. Указания за докладване от държавите членки ... 11
2.5.2. Указания относно градски ИТС ... 11
2.6. Правила за защита на личните данни ... 12
2.7. Отговорност ... 12
2.8. Докладване от държавите членки ... 12
2.8.1. Доклад относно националните дейности и проекти по отношение на приоритетните области ... 12
2.8.2. Информация относно действията на национално равнище във връзка с ИТС, предвидени за следващите пет години ... 12
2.9. Европейска консултативна група по ИТС ... 13
3. Ефективност и целесъобразност на Директива 2010/40/ЕС и делегирането на правомощия ... 14
3.1. Различни конфигурации ... 14
3.2. Упражняване на правомощието за делегиране ... 15
3.3. Последващи действия по отношение на спецификациите ... 17
4. Използвани и необходими финансови средства ... 17
5. Заключение ... 19

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. Директива 2010/40/ЕС

Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт[1] (наричана по-долу „Директивата за ИТС“ или „Директива 2010/40/ЕС“). Тази Директива влезе в сила през август 2010 г. след бърз законодателен процес, който показа готовността на съзаконодателите да осъществят бърз напредък в тази нова област на политиката.

Целта на Директивата за ИТС е да се ускори координираното внедряване и използване в цяла Европа на интелигентни транспортни системи в автомобилния транспорт (и интерфейси с останалите видове транспорт). В нея се определят шест приоритетни действия, които обхващат:

а) предоставянето в целия ЕС на информационни услуги за мултимодални пътувания;

б) предоставянето в целия ЕС на информационни услуги в реално време за движението по пътищата;

в) данни и процедури за предоставяне, където е възможно, на минимална универсална информация за движението, свързана с безопасността на движението по пътищата, която е безплатна за потребителите;

г) хармонизираното предоставяне на оперативно съвместима система eCall в целия ЕС[2];

д) предоставянето на информационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства; и

е) предоставянето на резервационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства.

В нея се изброяват и приоритетни области, в които работата трябва да продължи в бъдеще: оптимално използване на данните за пътищата, движението по тях и пътуванията (приоритетна област I); непрекъснатост на ИТС услугите за управление на движението и товарните превози (приоритетна област II), ИТС приложения за пътна безопасност и сигурност, (приоритетна област III), свързване на транспортното средство с транспортната инфраструктура (приоритетна област IV). Тези приоритетни области съответстват на първите четири области от плана за действие за ИТС[3].

Съгласно член 6 от Директивата за ИТС спецификации трябва да бъдат приети първо за шестте приоритетни действия преди да се приемат спецификации за други действия в приоритетните области. Тъй като шестте приоритетни действия са част от приоритетни области I и III, работата по спецификациите беше съсредоточена предимно върху тези две приоритетни области.

[1] ОВ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1.
[2] http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en.htm
[3] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:BG:NOT

Директива 2010/40/ЕС се основава на подход от два етапа:

- първоначално Комисията се оправомощава да приема чрез делегирани актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) необходимите спецификации — включително функционални, технически, организационни или свързани с услугите разпоредби — за гарантиране на съответствието, оперативната съвместимост и непрекъснатостта на внедряването и експлоатацията на ИТС[4];
- на втори етап, най-късно до 12 месеца след приемането на необходимите спецификации за дадено приоритетно действие, Комисията по целесъобразност представя на Европейския парламент и на Съвета в съответствие с член 294 от ДФЕС предложение за изпълнението на това приоритетно действие. Комисията следва да извърши оценка на въздействието, включително анализ на разходите и ползите за всяко такова предложение[5].

За тази цел Комисията прие работна програма[6], в която се уточняват и допълнително се определят приоритети за работата, която да се предприеме в рамките на Директивата за ИТС (вж. точка 2.1).

За да привлече публични органи и частни субекти в изпълнението на Директива 2010/40/ЕС, Комисията е подпомагана от Европейския комитет по ИТС, в който участват представители от държавите членки, и от Европейската консултативна група по ИТС, включваща представители на високо равнище на заинтересовани страни в областта на ИТС.

Задачите на Комисията включваха и приемането на указания за докладване от държавите членки[7] и периодично докладване относно постигнатия напредък.

Освен специфичните задължения, свързани с неприкосновеността на личния живот, сигурността и отговорността[8], държавите членки трябва да предприемат необходимите мерки за гарантиране, че приетите спецификации се прилагат за ИТС приложения и услуги, когато такива се внедряват на тяхната територия. Те трябва също така да полагат усилия за сътрудничество във връзка с приоритетните области, доколкото не са приети спецификации. Задълженията за докладване от държавите членки произтичат от член 17 от Директива 2010/40/ЕС. Тяхното предназначение е да се постигне по-добро познаване на различните дейности и намерения на държавите членки и тези дейности да бъдат стимулирани чрез по-добро признаване на добавената стойност на ИТС за политиките в областта на транспорта в национални условия.

---

4 Член 3 от Директивата за ИТС

5 Член 6 от Директивата за ИТС

6 Работната програма относно изпълнението на Директива 2010/40/ЕС беше приета от Комисията на 15 февруари 2011 г. (C(2011) 289 окончателен) http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/doc/c_2011_0289_en.pdf

7 Решение за изпълнение на Комисията от 13 юли 2011 г. за приемане на указания за докладване от държавите членки съгласно Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, ОВ L 193, 23.7.2011 г., стр. 48

8 Вж. членове 10 и 11 от Директивата за ИТС

Съгласно член 17, параграф 4 от Директивата за ИТС на всеки три години Комисията трябва да представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно постигнатия напредък при изпълнението на Директивата. Той следва да бъде придружен от анализ на функционирането и прилагането на членове 5—11 и на член 16, включително използваните и необходимите финансови средства. В доклада трябва да се направи и оценка на необходимостта от изменение на Директивата, където е целесъобразно. Освен това с член 12, параграф 1 от настоящата директива се изисква Комисията да „изготвя доклад относно делегираните правомощия не по-късно от шест месеца преди края на шестгодишен срок след 27 август 2010 г.“

В настоящия доклад са изпълнени и двете горепосочени изисквания. Той е придружен и от работен документ на службите на Комисията относно доклада за напредъка и преглед на плана за действие за ИТС, както и работен документ на службите на Комисията относно анализа на докладите на държавите членки от 2011 г. (относно националните дейности и проекти по отношение на приоритетните области) и от 2012 г. (относно действията на национално равнище във връзка с ИТС, предвидени за следващия петгодишен период), представени съгласно член 17, параграфи 1 и 2 от Директивата за ИТС.

1.2. Транспониране на Директива 2010/40/ЕС

В съответствие с член 18 от директивата, от държавите членки се изискваше до 27 февруари 2012 г. да въведат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, и да уведомят Комисията за тях.

Към посочената дата само седем държави членки бяха уведомили Комисията за своите национални мерки за транспониране. На няколко държави членки беше необходима повече от една допълнителна година и последната държава членка, която трябваше да съобщи за своята мярка за транспониране, направи това на 2 януари 2014 г. По време на заседанията на комитета по ИТС няколко държави членки посочиха, че това отразява трудността в транспонирането на директивата: тя съдържа много малко действително конкретни мерки, които да бъдат транспонирани, тъй като представлява рамка, позволяваща приемането на последващи регулаторни мерки.

2. Анализ на изпълнението на Директива 2010/40/ЕС

2.1. Работна програма на Комисията

Както се предвижда в член 17, параграф 5 от Директивата за ИТС и в съответствие със срока, установен с нея, Комисията прие работна програма след консултация с Европейския комитет по ИТС.

Работната програма обхваща периода 2011—2015 г. и представя общ годишен преглед на основните задачи и дейности, които да бъдат извършени от Комисията през този период във връзка с изпълнението на Директивата за ИТС. Тя е насочена към подготовката на спецификациите, свързани с шестте приоритетни действия, и очакваните дати за тяхното приемане.

2.2. Делегирани актове относно спецификациите

2.2.1. Методология

Изготвянето на спецификациите беше извършено в съответствие с Рамковото споразумение за отношенията между Европейския парламент и Европейската комисия[9] и Общото споразумение на Европейския парламент, Комисията и Съвета относно делегираните актове.[10]

Действията и задачите, изпълнени при подготовката на спецификациите, включват:

- събиране на налични данни и резултати от европейски проучвания, научноизследователски проекти, национални проекти за изпълнение, обществени консултации, съществуващи дейности в асоциации, принос от заинтересовани страни и т.н.;
- анализ на разходите и ползите;
- анализ на пропуските и анализ на изискванията и възможните подходи, по-специално чрез онлайн обществени допитвания, предприети от Комисията с цел установяване на становищата и позициите на гражданите, заинтересованите страни и държавите членки;
- консултации с експерти от държавите членки и Европейския надзорен орган по защита на данните относно проекти на спецификации. Европейският парламент и Съветът получиха всички съответни документи по време на подготовката на делегираните актове, а експерти от Парламента бяха поканени на експертните срещи;
- Становище на Европейската консултативна група по ИТС по проектите за спецификации.

От изключителна полза за подготвителната работа бяха и различните действия, проучвания, работни срещи и др., свързани с изпълнението на плана за действие за ИТС (вж. работен документ на службите на Комисията относно доклада за напредъка и преглед на плана за действие за ИТС).

2.2.2. Приоритетни действия

Шестте приоритетни действия за разработването и използването на спецификации и стандарти са определени в член 3 от Директивата за ИТС и приложение I към нея.

В съответствие с член 6, параграф 2 от Директивата за ИТС до 27 февруари 2013 г. Комисията трябваше да приеме спецификации за едно или повече приоритетни действия. Освен това в работната програма на Комисията бяха определени следните дати за приемането на спецификации за първите шест приоритетни действия:

a) предоставяне в целия ЕС на информационни услуги за мултимодални пътувания: четвъртото тримесечие на 2014 г;

---

[9] ОВ L 304, 20.11.2010 г., стр. 47.

[10] http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/sefcovic/documents/common_understating_on_delegated_acts.pdf

б) предоставяне в целия ЕС на информационни услуги в реално време за движението по пътищата: четвъртото тримесечие на 2013 г.;

в) данни и процедури за предоставяне, където е възможно, на минимална универсална информация за движението, свързана с безопасността на движението по пътищата, която е безплатна за потребителите: четвъртото тримесечие на 2012 г.;

г) хармонизирано предоставяне на оперативно съвместима система eCall в целия ЕС: четвъртото тримесечие на 2012 г.;

д) предоставяне на информационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства: четвъртото тримесечие на 2012 г.;

е) предоставянето на резервационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства: четвъртото тримесечие на 2013 г.

Приети спецификации

Комисията спази крайния срок 27 февруари 2013 г., като на 26 ноември 2012 г. прие първи набор от спецификации за приоритетно действие г) посредством Делегиран регламент (ЕС) № 305/2013 по отношение на хармонизираното предоставяне на оперативно съвместима система eCall в целия ЕС[11]. С този делегиран регламент въз основа на стандарти се установяват спецификации за модернизиране на инфраструктурата на центровете за приемане на спешни повиквания (PSAP), необходима за безпроблемното приемане и обработване на повиквания от системата eCall с цел да се гарантират съответствието, оперативната съвместимост и непрекъснатостта на хармонизираната услуга eCall в целия ЕС.

По отношение на приоритетно действие в) на 15 май 2013 г. Комисията прие Делегиран регламент (ЕС) № 886/2013 по отношение на данните и процедурите за предоставяне, когато това е възможно, на безплатна за потребителите обща минимална информация за движението, свързана с безопасността[12]. С него се установяват спецификациите, необходими за гарантиране на съответствието, оперативната съвместимост и непрекъснатостта при внедряването и оперативното използване на съответните данни и процедури за определен набор от произшествия във връзка с безопасността на движението. Делегираният регламент е насочен както към публични, така и към частни заинтересовани страни и предвижда споделяне на свързани с безопасността данни без допълнителни разходи за крайните потребители чрез национална точка за достъп в общ стандартизиран формат (DATEX[13]), чрез което се допринася за оперативната съвместимост и предвидимост за всички потенциални ползватели на такива данни. Въпреки това не беше възможно да се уточнят подробни изисквания за качеството в рамките на срока за изготвяне на тези спецификации: поради това беше създадена работна група, включваща

[11] ОВ L 91, 3.4.2013 г., стр. 1

[12] ОВ L 247, 18.9.2013 г., стр. 6

[13] DATEX: Европейска техническа спецификация за моделиране и обмен на информация, свързана с ИТС

публични и частни заинтересовани страни, с цел да се проучат критерии за качество и методи за мониторинг и оценка.

Във връзка с приоритетно действие д) на 15 май 2013 г. Комисията прие Делегиран регламент (ЕС) № 885/2013 по отношение на предоставянето на информационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства[14]. С него се установяват спецификациите, необходими за гарантиране на съответствието, оперативната съвместимост и непрекъснатостта при внедряването и експлоатацията на информационни услуги. Делегираният регламент е насочен както към публични, така и към частни заинтересовани страни, и определя необходимите елементи за предоставяне на информационни услуги по хармонизиран начин, включително някои усъвършенствани елементи във връзка с динамичната информация. Точно както по отношение на приоритетно действие в), изискванията за качество са минимални.

Тези три набора от спецификации бяха изготвени в тясно сътрудничество с държавите членки по време на предназначени за целта експертни срещи[15], на които бяха поканени Европейският парламент и Европейският надзорен орган по защита на данните, и след консултации със заинтересованите страни, по-специално чрез онлайн обществени консултации и семинари.

Продължаваща работа по останалите приоритетни действия

В хода на подготовката на работата по спецификациите за приоритетно действие а) във връзка с информационни услуги за мултимодални пътувания в целия ЕС вече бяха предприети няколко инициативи (Първо предизвикателство за интелигентна мобилност[16], проучвания, семинари и обществени консултации[17]). Целта е тези спецификации да бъдат приети през 2015 г. Същевременно Комисията започна обсъждане[18] за евентуална инициатива във връзка с достъпа до данни за мултимодален транспорт с цел преодоляване на предизвикателството за осигуряване на достъпност до данните за транспорт, като се обхващат всички видове услуги за транспорт и мобилност. В първия си етап това обсъждане доведе до изготвянето на работен документ на службите на Комисията „Към пътна карта за общоевропейско предоставяне на информация за мултимодални пътувания, услуги по планиране и продажба на билети“ през юни 2014 г.[19] Това вероятно ще доведе до правно предложение относно достъпа до данни за мултимодални пътувания и движението по пътищата, в зависимост от резултата от оценка на въздействието, която следва да приключи през 2014 г.

По приоритетно действие б) относно предоставянето в целия ЕС на информационни услуги в реално време за движението по пътищата Комисията вече е организирала няколко семинара и експертни срещи за подготовка на

14 ОВ L 247, 18.9.2013 г., стр. 1

15 http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941

16 Първо предизвикателство за интелигентна мобилност: http://ec.europa.eu/transport/its/multimodal-planners/index_en.htm

17 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/promotion_multimodal_planners_en.htm

18 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/events/2013-11-15-towards-eu-wide-multimodal-travel-planning_en.htm

19 SWD(2014) 194 final

спецификациите. Целта е тези спецификации да бъдат приети до края на 2014 г. Забавянето по отношение на първоначално предвидения срок се обяснява отчасти с много широкото приложно поле на тези спецификации, както се посочва в приложение I към Директивата за ИТС, и с необходимостта да се постигне общо съгласие между държавите членки относно това приложно поле. Те ще бъдат насочени към осигуряването на условия за предоставяне в целия ЕС на информационни услуги в реално време за движението по пътищата и поради това са свързани в много по-голяма степен с организационните дейности, отколкото със самите услуги.

По отношение на спецификациите за приоритетно действие е) относно предоставянето на резервационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства Комисията проведе няколко консултации с експерти от държавите членки и основните заинтересовани страни. При обсъжданията беше подчертано, че съществуват малко на брой паркинги, които могат да предлагат резервационни услуги през 2014 г. (представляващи едва 2 % от паркоместата), и че поради това понастоящем няма нужда от спецификации и стандарти за резервации в зони за паркиране. Бъдещите развития обаче ще бъдат наблюдавани и по целесъобразност въпросът ще бъде преразгледан в тази перспектива. Ако се окаже, че са необходими дейности за стандартизация, те могат да бъдат обмислени в по-широкия контекст на предстоящата инициатива за електронна обработка на товарите e-Freight.

2.2.3. Други действия в приоритетните области и извън тях

Както се изисква съгласно член 6 от Директивата за ИТС, Комисията трябва да приеме спецификации за други действия в приоритетните области, изброени в приложение I към директивата, след като необходимите спецификации за приоритетните области вече са приети. Както се обяснява в работния документ на службите на Комисията относно доклада за напредъка и преглед на плана за действие за ИТС, в ход е работа по отношение на *взаимодействащите си системи* въз основа на изследователски проекти и редица консултации със заинтересованите страни, включително Европейския комитет по ИТС и Европейската консултативна група по ИТС. Целта е да бъдат оценени пречките и благоприятните условия и да се определи как Комисията може да насърчи внедряването на такива системи в Съюза. Освен това са осъществени подготвителни проучвания с цел да се стимулира свободният достъп до ИТС услуги (*отворена бордова платформа*). Също така са налице признаци, че би могло допълнително да се проучат нови възможни области (например приноса на доброволни начала в интернет (crowd-sourcing) за събиране на данни за транспорта, автоматизирано шофиране) с цел по-нататъшно засилване на практическото използване на интелигентните транспортни системи.

2.3. Предложения относно внедряването

2.3.1. Оперативно съвместима система eCall в целия ЕС (приоритетно действие г)

В допълнение към препоръката към държавите членки, предназначена за операторите на мобилни мрежи във връзка с подкрепата за предаването на

повиквания чрез системата eCall[20] и спецификациите[21], съдържащи изисквания за модернизиране на инфраструктурата на центровете за приемане на спешни повиквания, на 13 май 2013 г. Комисията прие две законодателни предложения: първото за решение на Европейския парламент и на Съвета за въвеждането на оперативно съвместима система eCall в целия ЕС[22]; и второто за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно изискванията за одобрение на типа по отношение на разгръщането на бордовата система eCall[23].

Предложението за решение беше прието от съзаконодателите на 25 май 2014 г. и впоследствие публикувано в Официален вестник[24]. В съответствие с неговите разпоредби центровете за приемане на спешни повиквания трябва да започнат да функционират в рамките на Съюза най-малко 6 месеца преди началната дата на прилагане на изискванията за одобрение на типа по отношение на бордовата система eCall и при всички случаи най-късно до 1 октомври 2017 г. Това решение изрично дава право на държавите членки да организират своите служби за спешно реагиране по начин, който е икономически най-ефективен и най-добре съобразен с нуждите им.

Законодателният процес по предложението относно одобрение на типа по отношение на бордовата система eCall все още не е приключил.

2.3.2. Други приоритетни действия (в и д)

Напоследък някои държави членки бяха много активни във внедряването на услуги, свързани с приоритетните действия в) относно информацията за движението, свързана с безопасността, и д) относно информационните услуги за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони. В период на ограничени финансови средства обаче се оказа по-разумно преди да се определи общо задължение за внедряване първо да се подкрепят промените, последвали приемането на спецификациите, посредством мониторинг и обмен на най-добри практики за прилагане между държавите членки, както и чрез последната покана за представяне на предложения във връзка с трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) и предстоящите покани за представяне на предложения във връзка с Механизма за свързване на Европа. След като бъде натрупан опит от тези първоначални усилия и бъдат изградени най-добри практики, на по-късен етап ще бъде оценена необходимостта от предложения за законодателни актове за задължително внедряване.

2.4. Стандарти

От приемането на Директивата за ИТС насам се осъществяват или са завършени няколко дейности по стандартизация, свързани с приоритетните области.

Приети са стандартите за eCall, посочени в Делегиран регламент (ЕС) № 305/2013. В рамките на Европейския комитет по стандартизация изпитването за съответствие от крайна точка до крайна точка на системата

[20] C(2011) 6269 окончателен
[21] Делегиран регламент (ЕС) № 305/2013
[22] COM(2013)315 final
[23] COM(2013)316 final
[24] ОВ L 164, 3.6.2014 г., стр. 6

eCall (CEN/TS 16454) се очаква да стане приложим стандарт на CEN преди края на 2014 г. Най-вероятно до края на 2014 г. ще приключи и дребното преразглеждане на тези стандарти с цел да бъде включен резултатът от пилотните проекти HeERO[25].

Изпълнението на мандата за стандартизация M/453 по отношение на взаимодействащите си системи напредва добре. Както CEN (TC 278 WG16), така и Европейският институт за стандарти в далекосъобщенията ETSI (TC ITS), а също и други институции по стандартизация, представиха стандарти, подходящи за взаимодействащи си ИТС системи, които попадат в обхвата на мандат M/453. Оценката на прилагането на съществуващи стандарти е непрекъсната дейност в процеса на стандартизация в съответните технически комитети и работни групи на CEN, ISO, SAE, IEEE и ETSI[26]. Работата по стандартизацията на ИТС извлича полза и от международното сътрудничество на Европейския съюз със Съединените американски щати и други партньори, работещи по хармонизацията на стандартите относно ИТС в целия свят. Това сътрудничеството ускорява определянето на стандартите и води до по-бързо внедряване на ИТС.

Установени бяха допълнителни потребности от стандартизация, попадащи в приложното поле на Директивата за ИТС. Те включват внедряване на системата eCall в превозни средства от категории, различни от M1 и N1; насоки относно сертифицирането на (монтирани след продажбата) системи eCall; завършването на мандата M/453; архитектура на отворената бордова платформа; включване на точни (публични) пътни данни в цифрови карти; безопасно интегриране и експлоатация на преносими устройства и градски ИТС. Всички те бяха добавени в текущо актуализирания план на Комисията относно стандартизация на ИКТ от 2013 г.[27] с оглед на евентуални бъдещи мандати за стандартизация.

2.5. Незадължителни мерки

2.5.1. Указания за докладване от държавите членки

Както се изисква съгласно член 17 от Директивата за ИТС, на 13 юли 2011 г. Комисията прие указания за докладване от държавите членки по Директива 2010/40/ЕС[28].

2.5.2. Указания относно градски ИТС

Тези указания бяха изготвени в рамките на плана за действие за ИТС (вж. работен документ на службите на Комисията относно доклада за напредъка и преглед на плана за действие за ИТС). Чрез тях беше повишена осведомеността за характеристиките на градските ИТС и беше осигурена информация за работния документ на службите на Комисията относно „Мобилизиране на

---

25 За повече информация относно проектите HeERO вж. www.heero-pilot.eu

26 CEN: Европейски комитет по стандартизация; ISO: Международна организация по стандартизация; SAE: Дружество на автомобилните инженери; IEEE: Институт на електроинженерите и инженерите по електроника; ETSI: Европейски институт за стандарти в далекосъобщенията

27 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/ict/standards/work-programme/index_en.htm

28 ОВ L 193, 23.7.2011 г., стр. 48

интелигентните транспортни системи за градовете в ЕС“[29], който беше част от пакета за градска мобилност, приет на 17 декември 2013 г.[30]

2.6. Правила за защита на личните данни

Във всички приети спецификации бяха включени съответни разпоредби, свързани с правилата за защитата на личните данни, сигурността и повторната употреба на информация. Те се основават на подготвително проучване[31], възложено в рамката на плана за действие за ИТС[32] и са в съответствие с член 10 от Директивата за ИТС. Европейският надзорен орган по защита на данните е канен редовно на експертни заседания на държавите членки за подготовка на спецификациите и неговите становища по окончателните проекти на спецификациите са взети надлежно под внимание. Така ще бъде и по отношение на всички бъдещи спецификации и предложения.

2.7. Отговорност

Във всички приети спецификации бяха включени съответни разпоредби, свързани с правилата за отговорност. Информация за тях беше извлечена от подготвително проучване[33] в рамката на плана за действие за ИТС и те съответстват на член 11 от Директивата за ИТС. Така ще се действа и по отношение на всички бъдещи спецификации и предложения.

2.8. Докладване от държавите членки

2.8.1. Доклад относно националните дейности и проекти по отношение на приоритетните области

В съответствие с член 17, параграф 1 от Директивата за ИТС от държавите членки се изискваше до 27 август 2011 г. да представят на Комисията доклад относно своите национални дейности и проекти по отношение на приоритетните области, изброени в член 2 от директивата.

Тези доклади предоставиха първи преглед за четирите приоритетни области на Директивата за ИТС относно внедряването на ИТС в целия ЕС.

Докладите от 2011 г. бяха анализирани в работния документ на службите на Комисията „Анализ на докладите на държавите членки“, придружаващ настоящия доклад.

В съответствие с член 17, параграф 3 от Директивата за ИТС от държавите членки се изисква до 27 август 2014 г. да докладват относно постигнатия напредък от 2011 г. насам.

2.8.2. Информация относно действията на национално равнище във връзка с ИТС, предвидени за следващите пет години

В съответствие с член 17, параграф 2 от Директивата за ИТС от държавите членки се изисква до 27 август 2012 г. да представят на Комисията информация

---

29 http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf

30 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_bg.htm

31 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

32 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:BG:NOT

33 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

относно действията на национално равнище във връзка с ИТС, предвидени за следващите пет години.

Тези доклади от 2012 г. са анализирани в работния документ на службите на Комисията „Анализ на докладите на държавите членки“, придружаващ настоящия доклад.

За първи път от приемането на Директива 2010/40/ЕС насам в тези доклади се описват намеренията на държавите членки по отношение на внедряването на ИТС на тяхната територия през следващите пет години. Те показват силен интерес и желание от страна на държавите членки за стимулиране на внедряването на ИТС в цяла Европа в подкрепа на непрекъснатостта на услугите и интелигентната мобилност, и по-специално ясна тенденция за допълнително ангажиране с информационни услуги.

Както вече беше посочено в националните доклади от 2011 г., държавите членки са инвестирали и са съобщили, че ще продължат да инвестират в приоритетна област I „Оптимално използване на данните за пътищата, движението по тях и пътуванията“ и приоритетна област II „Непрекъснатост на ИТС услугите за управление на движението и товарните превози“ (повече информация се съдържа в работния документ на службите на Комисията „Анализ на докладите на държавите членки“)[34]. Следователно спецификациите в тези области безспорно спомагат за гарантиране на оперативната съвместимост и непрекъснатост на вече внедрените и бъдещите услуги, като специално внимание следва да се обърне на съвместимостта със съществуващите приложения.

Дейностите, свързани с приоритетна област III „ИТС приложения за пътна безопасност и сигурност“, изглежда са по-ограничени и по-специално са насочени към някои специфични действия (например системата eCall, информационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони), които вече се възползват от приетите спецификации.

Въпреки че държавите членки признават потенциала на приоритетна област IV „Свързване на транспортното средство с транспортната инфраструктура“ да допринесе за подобряване на безопасността по пътищата и намаляване на задръстванията, дейностите все още са в етап на изследвания/изпитвания/ пилотни проекти. Няколко държави членки имат конкретни планове за пилотни проекти, но много заинтересовани страни изглежда засега заемат позиция на изчакване, като все още е налице необходимост от възникване на ясни бизнес модели за широкомащабното внедряване на взаимодействащи си ИТС услуги и необходимост от минимална степен на навлизане на оборудвани превозни средства или обезпечаване с инфраструктура. Изглежда е необходима координация между всички участващи заинтересовани страни извън рамките само на приемането на спецификации или финансовата подкрепа за пилотни проекти, за да се преодолее това положение.

2.9. Европейска консултативна група по ИТС

Съгласно член 16 от директивата Комисията трябваше да създаде Европейска консултативна група по ИТС, с която да се консултира относно търговските и

[34] SWD(214) 319

техническите аспекти на внедряването и използването на ИТС в Съюза. Групата се състои от представители на високо равнище на съответни доставчици на ИТС услуги, асоциации на ползватели, транспортни оператори и оператори на съоръжения, производствения сектор, социалните партньори, професионални организации, местни органи и други имащи отношение форуми.

Европейската консултативна група по ИТС беше създадена с решение на Комисията на 4 май 2011 г.[35], а нейните членове бяха назначени на 27 февруари 2012 г. след открита покана за представяне на кандидатури[36].

Първото заседание се проведе на 23 март 2012 г., а второто — на 26 февруари 2013 г. Тези заседания предоставиха възможност за провеждане на обсъждания със заинтересованите страни по текущи въпроси, свързани с ИТС, по-специално във връзка със стратегиите относно осигуряването на условия за предоставяне на информационни услуги в реално време за движението по пътищата, достъпа до данни за пътувания и внедряването на взаимодействащи си системи. Заседанията също така спомогнаха за споделяне със заинтересованите страни на общо виждане за внедряването на взаимодействащи си системи, като по-специално беше предложена платформа за включване на всички заинтересовани страни и обединяване на всички инициативи с цел да се избегне фрагментирана несъгласувана дейност и да се гарантира оперативна съвместимост на услугите, системите и технологиите.

Комисията редовно изискваше от членовете на Европейската консултативна група по ИТС техните писмени становища относно търговските и техническите аспекти на проектите на спецификации и те предоставиха ценни коментари за тяхното завършване.

Основните резултати от тези заседания бяха предоставени на Европейския комитет по ИТС, както се изисква от Директивата за ИТС.

3. ЕФЕКТИВНОСТ И ЦЕЛЕСЪОБРАЗНОСТ НА ДИРЕКТИВА 2010/40/ЕС И ДЕЛЕГИРАНЕТО НА ПРАВОМОЩИЯ

3.1. Различни конфигурации

В Директивата за ИТС се предвижда рамка за бързо приемане на спецификации чрез приемани от Комисията делегирани актове. Този подход доста улесни безпроблемното приемане на спецификации за първите три приоритетни действия относно информационните услуги за движението, свързани с безопасността в), относно eCall г) и относно информационните услуги за места за паркиране за камиони д).

Контекстът, в който бяха приети тези спецификации, обаче се различава значително при отделните действия, като зависи предимно от напредъка на

35 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32011D0505(01):BG:NOT

36 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/call_application_eiag_en.htm
Списък на държавите и обобщени протоколи от заседанията са достъпни в регистъра на експертните групи към Комисията.
http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2736&Lang=BG

действията на национално и на европейско равнище и от публичните или частните инициативи в тези области.

По отношение на eCall принципите на инициативата вече бяха определени в съобщението на Комисията „Въвеждане на система eCall“[37] и беше издадена препоръка[38] към държавите членки, насочена към операторите на мобилни мрежи. Освен това вече съществуваха стандарти към момента, когато първият проект на спецификации беше предложен за обсъждане с експерти от държавите членки. Въз основа на тези стандарти бяха започнати и пилотни проекти преди внедряването. Ето защо Директивата за ИТС послужи за допълване на подхода и продължаващите инициативи, за запълване на пропуските по отношение на центровете за спешно реагиране, известни още като центрове за приемане на спешни повиквания.

Положението беше много различно по отношение на минималната информация за движението, свързана с безопасността на движението по пътищата и информационните услуги за места за паркиране за камиони. Не съществуваха специални стандарти, на които да се основат спецификациите, въпреки че стандартите DATEX II, TPEG и RDS TMC[39] послужиха като отправни точни в някои отношения. Освен това в държавите членки вече се извършваха разнообразни услуги. Това общо положение породи допълнителни въпроси по отношение на условията за прилагане на бъдещите спецификации към вече съществуващи услуги. Предвид относително тясното приложно поле на тези две действия все пак беше възможно да се приемат спецификации в сравнително кратък срок, както и да се проведат необходимите целенасочени консултации със заинтересованите страни.

Това предизвикателство се оказва по-сериозно за останалите две приоритетни области: по отношение на предоставянето в целия ЕС на информационни услуги за мултимодални пътувания а), и предоставянето в целия ЕС на информационни услуги в реално време за движението по пътищата б). Това по-специално се дължи на тяхното по-голямо приложно поле и броя на засегнатите заинтересовани страни. Това се отнася и за други действия, за които може да е необходим по-всеобхватен подход извън рамките само на приемането на спецификации.

3.2. Упражняване на правомощието за делегиране

Политическо одобрение от държавите членки

По отношение на eCall бяха направени някои изводи във връзка с различията, които може да съществуват между извършената в контекста на спецификациите с националните експерти работа и политическия контрол от страна на Съвета след приемането на спецификациите от Комисията. Въпреки че съдържанието на спецификациите за eCall беше подкрепено почти

---

37 COM(2009) 434 окончателен

38 Препоръка на Комисията от 8 септември 2011 г. относно подкрепата за обхващаща целия ЕС услуга eCall в електронните съобщителни мрежи за предаване от превозни средства на спешни повиквания на телефонен номер 112 (eCall) — ОВ L 303, 22.11.2011 г., стр. 46.

39 TPEG: спецификации на експертната група за транспортни протоколи, предлагащи методология за предаване на информация за мултимодално движение и пътувания; RDS: система за радиопредаване на данни; TMC: канал за съобщения за пътното движение

единодушно на експертно равнище, в Съвета седем държави членки гласуваха в подкрепа на възражение, но поради липсата на квалифицирано мнозинство Съветът не одобри възражението. Основанията, представени от някои от тези седем държави членки, може да не са били свързани непременно със спецификациите в най-тесния смисъл, а с инициативата eCall като цяло, по-специално финансирането, свързано с бъдещото задължително внедряване на услугата, или въпроси по отношение на бордовата част на инициативата eCall.

Възражение по отношение на обхвата на делегирането на правомощия

В съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), Директивата за ИТС оправомощава Комисията да приема незаконодателни актове за общо приложение за допълване или изменение на някои несъществени елементи на законодателния акт.

Две държави членки изразиха в писмен вид възражения по отношение на валидността на делегирането на правомощия за задължаване на държавите членки да модернизират съществуващите услуги с цел да бъдат изпълнени изискванията на спецификациите, приети съгласно Директивата за ИТС. Според тях такова задължение противоречи на правото на всяка държава членка да взема решения относно внедряването, както се посочва в член 5, параграф 1 от Директивата за ИТС. На 18 декември 2013 г. една държава членка представи на вниманието на Общия съд на Европейския съюз двата делегирани регламента (ЕС) № 885/2013 (по отношение на информационните услуги за места за паркиране за камиони) и (ЕС) № 886/2013 (по отношение на общата минимална информация за движението, свързана с безопасността). Тя поиска анулиране на тези два делегирани регламента, твърдейки, че те надвишават ограниченията за делегиране на правомощия съгласно Директива 2010/40/ЕС и следователно нарушават член 290 от ДФЕС.

Недостатъчност на вертикалния подход

В Директивата за ИТС се определят шест приоритетни области, за които трябва да се приемат спецификации. Докато трите приети спецификации засягат сравнително различни и отличаващи се области, останалите приоритетни действия съдържат общи въпроси, например общи видове данни, които да се уточнят, общи въпроси по отношение на достъпа до и наличието на данни, както и защитата на данните и отговорността. Във връзка с това вертикалният подход, произтичащ от Директивата за ИТС, може да бъде допълнен с по-хоризонтални подходи по някои от тези взаимосвързани въпроси. Такъв може да бъде случаят по отношение на мултмодалните пътувания и информационните услуги в реално време за движението по пътищата или на хоризонталните мерки относно защитата на неприкосновеността на личния живот и личните данни.

Както вече беше посочено по-горе, за някои от другите действия (например взаимодействащи си системи) може да бъде необходим по-всеобхватен подход, за да се засегнат различните въпроси (финансиране, стандартизация, по-добра координация на заинтересованите страни, управление, свързано с внедряването и т.н.), които излизат извън обхвата на евентуалните спецификации.

Краен срок на действие на правомощието за делегиране

Правомощието да приема делегирани актове беше предоставено на Комисията до 27 август 2017 г. Тъй като това беше и все още е ефективен и гъвкав инструмент за приключване на приемането на спецификации за всички шест приоритетни действия, необходимостта от приемане на спецификации за останалите действия, изброени в приложение I към Директивата за ИТС, ще наложи удължаване на този краен срок.

3.3. Последващи действия по отношение на спецификациите

По отношение на eCall пилотните проекти HeERO[40] и Европейската платформа за въвеждане на системата eCall[41] осигуриха рамки за обмен във връзка с изпълнението на делегирания регламент за eCall. По отношение на другите приети спецификации възникна необходимост от по-добро структуриране на последващите действия в държавите членки във връзка с прилагането на спецификациите относно информационните услуги за движението, свързани с безопасността в), относно eCall г) и относно информационните услуги за места за паркиране за камиони д).

Поради това през октомври 2013 г. и януари 2014 г. Комисията свика срещи с експерти от държавите членки. Тя възнамерява да продължи и развива този диалог, по-специално чрез специфична платформа за взаимодействие (wik-ITS), за да подпомага единното тълкуване на спецификациите и обмена на най-добри практики и да споделя често задавани въпроси.

Подкрепа за прилагането на спецификациите ще бъде предоставена и чрез финансиране в рамките на Механизма за свързване на Европа и програмата „Хоризонт 2020“, както и чрез текущи инициативи на заинтересовани страни/платформи като Европейската платформа за въвеждане на системата eCall, работната група на форума iMobility за безопасни приложения, насоките на TISA относно отразяването на събития във връзка с безопасността в стандартите DATEX/TPEG/RDS, Европейската платформа за ИТС (проект, финансиран в рамките на поканата за представяне на предложения във връзка с TEN-T от 2012 г.) на възела/националната точка за достъп на DATEX и качество на SRTI и т.н.[42]

Тези последващи мерки също така ще спомогнат за оценка на необходимостта от представяне на нови предложения за внедряване в близко бъдеще.

4. ИЗПОЛЗВАНИ И НЕОБХОДИМИ ФИНАНСОВИ СРЕДСТВА

Приетите спецификации са още съвсем нови, поради което използваните и необходимите финансови средства се основават на прогнозна оценка на необходимото модернизиране на съществуващите услуги и на тяхното евентуално внедряване в държавите членки.

---

40 http://www.heero-pilot.eu/view/bg/home.html;jsessionid=FB8C3FEB76CABB0814C6F7D4F437EB30

41 http://www.imobilitysupport.eu/imobility-forum/governance-structure/european-ecall-implementation-platform-eeip

42 TISA: Асоциация на предоставящите информация за пътници; SRTI: минимална универсална информация за движението, свързана с безопасността на движението по пътищата.

Пилотните проекти HeERO I и II преди внедряването на eCall получиха инвестиции на обща стойност 9,4 млн. EUR и 4,3 млн. EUR (от които 4,7 млн. EUR и 2,1 млн. EUR са финансиране от Европейския съюз) в рамките на Програмата за конкурентоспособност и иновации (ПКИ), чийто обхват беше по-голям от самото изпълнение на спецификациите. Допълнително финансиране ще бъде необходимо за модернизацията на инфраструктурата на центровете за приемане на спешни повиквания във всички държави членки съгласно оценката в приложение XIV към оценката на въздействието на eCall[43].

По отношение на приоритетно действие в) събирането на допълнителни данни, необходими за информационните услуги за движението, свързани с безопасността, изисква първоначални инвестиции (например за датчици, видеонаблюдение, метеорологични станции, справки от услугата 112 или справки от ползватели, частни доставчици/метода „floating car data“ за определяне на скоростта на движението по пътищата) и ще доведе до последващи разходи за поддръжка, експлоатация и подмяна. В зависимост от различни параметри (например дължината на оборудваната мрежа, степента на разпространение и вида на оборудването, методът и технологията за събиране на данни, предварително съществуващите оборудване и данни) разходите за допълнително събиране на данни може да се различават в голяма степен в отделните държави членки, като максималната прогнозна стойност надвишава до 10 пъти минималната. Оценките сочат, че функционирането на информационната услуга ще струва средно 1,4 млн. EUR годишно за държава членка, в която понастоящем няма никаква услуга[44].

По отношение на приоритетно действие д) се оценява, че за общото прилагане на спецификациите в целия ЕС (предоставяне на статични данни, прилагане, управление на статична база данни и разходи за автомобилни превозвачи) операторите на паркинги за камиони и публичните органи ще направят разходи на приблизителна стойност 4 милиона EUR годишно за целия ЕС. Динамична информация най-вероятно ще се използва в ограничен брой приоритетни зони (като всяка зона ще обхваща средно 10 паркинга), като се оценява, че разходите за една паркинг зона са около 2 млн. EUR за първоначални инвестиции и 0,2 млн. EUR за годишни разходи за експлоатация, поддръжка и амортизация[45].

В последната покана за представяне на предложения във връзка с TEN-T, публикувана през декември 2013 г., беше предложена възможността да се подкрепят проекти, които попадат в приложното поле на Директивата за ИТС. От особен интерес са проектите за внедряване на основни услуги на ИТС по европейските транспортни коридори, както и проучванията, включващи изпитвания в реално време и подготовка за предварително внедряване, например за взаимодействащите си системи и дейности за модернизация на

43 http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2011/sec_2011_1019_en.pdf

44 Повече информация за разходите се съдържа в проучването относно приоритетно действие В — безплатна информация за движението по пътищата, свързана с безопасността — окончателен доклад http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

45 Повече информация за разходите се съдържа в проучването относно приоритетни действия Д и Е — Информационни и резервационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства — окончателен доклад http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

центровете за приемане на спешни повиквания. Същата възможност ще възникне от предстоящите покани във връзка с Механизма за свързване на Европа, чието публикуване ще започне през 2014 г.

Дейностите по стандартизация бяха подпомогнати по линия на бюджета на ЕС със средства, възлизащи понастоящем на 165 000 EUR за eCall и 1,338 милиона EUR за взаимодействащите си системи в рамките на мандата M/453. За подготовката и поддръжката на спецификациите за DATEX бяха използвани различни източници на финансиране (проучване, безвъзмездни средства, проекти по програмите на TEN-T) на обща прогнозна сума 1,4 млн. EUR.

Допълнителни финансови средства, чиято стойност предстои да бъде оценена, ще бъдат необходими за другите елементи за стандартизация, изброени в текущо актуализирания план за стандартизация на ИКТ.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Досега Директивата за ИТС бе ефективен инструмент за бързото приемане на общи спецификации за първите три приоритетни действия.

Работата по спецификациите за останалите две приоритетни действия (информационни услуги в реално време за движението по пътищата за целия ЕС и информационни услуги за мултимодални пътувания за целия ЕС) ще бъде извършена преди края на работната програма през 2015 г. По отношение на резервационните услуги за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства не са необходими допълнителни действия в близко бъдеще.

Като се има предвид възникването на нови дългосрочни тенденции, посочени и в работния документ на службите на Комисията относно доклада за напредъка и преглед на плана за действие за ИТС (например използването на приноса на доброволни начала в интернет (crowd-sourcing) за събиране на данни за пътувания, частично автоматизирано шофиране, внедряване на взаимодействащи си системи) и евентуалната необходимост да се определят нови приоритети извън шестте понастоящем определени приоритетни действия и четири приоритетни области, извън рамките на важните елементи, изброени в приложение I към Директивата за ИТС, изглежда необходимо като първа стъпка да се определят приоритети за останалите действия, по които да се работи в настоящото приложно поле на Директивата за ИТС и плана за действие за ИТС. На втори етап ще бъде необходимо да се обмисли и да започне подготовка на работата за евентуално преразглеждане на Директивата за ИТС и на придружаващия я план относно ИТС, като се вземе под внимание постоянното техническо развитие на ИТС и се използват и заключенията от работния документ на службите на Комисията относно доклада за напредъка и преглед на плана за действие за ИТС.