ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 8.10.2019 г.
COM(2019) 464 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

Изпълнение 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(2019) 373 final}

Съдържание

1. Въведение ... 2
2. Анализ на прилагането на Директива 2010/40/ЕС ... 3
2.1. Актуализирана работна програма на Комисията ... 3
2.2. Делегирани актове относно спецификациите ... 3
2.2.1. Методология ... 3
2.2.2. Изготвяне на спецификациите за приоритетни действия ... 4
2.2.3. Други действия ... 5
2.3. Предложения за внедряване ... 7
2.3.1. Оперативно съвместима система eCall в целия ЕС (приоритетно действие г) ... 7
2.3.2. Други действия ... 8
2.4. Стандарти ... 8
2.5. Необвързващи мерки ... 10
2.5.1. Указания за докладване от държавите членки ... 10
2.5.2. Указания относно градски ИТС ... 10
2.6. Правила за защита на неприкосновеността на личния живот, сигурността и повторната употреба на информация ... 10
2.7. Правила относно отговорността ... 11
2.8. Докладване от държавите членки ... 11
2.8.1. Доклад относно националните дейности и проекти по отношение на приоритетните области ... 11
2.8.2. Основни поуки — актуални тенденции ... 11
2.9. Европейска консултативна група по ИТС ... 13
3. Ефективност и целесъобразност на Директива 2010/40/ЕС и делегиране на правомощия ... 14
3.1. Ефективност и целесъобразност ... 14
3.2. Упражняване на делегирането ... 14
3.3. Последващи действия по отношение на спецификациите ... 15
4. Използвани и необходими финансови средства ... 16
5. Заключение ... 17

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият доклад е вторият доклад за постигнатия напредък при прилагането на Директива 2010/40/ЕС[1] (Директивата за ИТС), в който е направен анализ на функционирането и прилагането на директивата след първия доклад за напредъка в съответствие с член 17, параграф 4 от директивата. Първият доклад беше приет от Комисията на 21 октомври 2014 г.[2] и бе придружен от два работни документа на службите относно прилагането на плана за действие за ИТС и анализа на докладите на държавите членки от 2011 г. и 2012 г.[3]

Директивата за ИТС предоставя рамка за приемането от Комисията на общи спецификации на ЕС за действия в четири приоритетни области на директивата, започвайки с шестте приоритетни действия, определени в член 3 от нея. Информация за работата по тези шест приоритетни действия е описана в раздел 2.2.2 от настоящия доклад.

Комисията имаше правомощията да приема спецификации с технически, функционални и организационни разпоредби, както и разпоредби за услуги до 27 август 2017 г. Както е посочено в първия доклад за напредъка, наложи се този срок да бъде удължен, за да бъдат приети спецификации за онези действия, изброени в приложение I от Директивата за ИТС, които не са приоритетни действия.

Срокът бе удължен с Решение (ЕС) 2017/2380 за изменение на Директива 2010/40/ЕС по отношение на срока за приемане на делегирани актове[4]. С него, считано от 27 август 2017 г., правомощията на Комисията да приема делегирани актове бяха удължени за срок от пет години, подлежащ на подновяване с мълчаливо съгласие. В решението се изисква също Комисията да актуализира работната програма във връзка с дейностите по член 6, параграф 3 (т.е. дейности отвъд приоритетните действия, изброени в приложение I към Директивата за ИТС) до 10 януари 2019 г. и преди всяко следващо петгодишно удължаване на правомощията за приемане на делегирани актове.

Настоящият доклад е придружен от работен документ на службите на Комисията относно анализа на докладите за напредъка на държавите членки за 2014 и 2017 г., представен съгласно член 17, параграф 3 от Директивата за ИТС. Резултатът от последващата оценка на Директивата за ИТС е представен в работния документ на службите на Комисията относно оценката на Директивата за ИТС[5].

---

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

2 COM (2014) 642 final

3 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_reports_en

4 ОВ L 340 от 20.12.2018 г., стр. 1.

5 SWD(2019)368 и SWD(2019)369

2. АНАЛИЗ НА ПРИЛАГАНЕТО НА ДИРЕКТИВА 2010/40/ЕС

2.1. Актуализирана работна програма на Комисията

Първата работна програма съгласно Директивата за ИТС обхваща периода 2011—2015 г. и в нея е поставен акцент на подготовката на спецификациите, свързани с шестте приоритетни действия. Въпреки че необходимостта от по-нататъшен напредък по спецификациите за тези приоритетни действия продължава да е налице и след този период, тази работна програма трябваше да бъде актуализирана, както е предвидено в Решение (ЕС) 2017/2380, за да бъдат обхванати и други дейности от директивата.

Работната програма във връзка с дейностите по член 6, параграф 3 от Директивата за ИТС, т.е. дейности в обхвата на четирите приоритетни области от директивата, различни от шестте приоритетни действия, бе актуализирана с Решение на Комисията (2018) 8264, прието на 11 декември 2018 г. и обхващащо периода 2018—2022 г. В нея се дава описание и ориентировъчен график за новите дейности, които Комисията планира да предприеме за изпълнение на тези действия.

2.2. Делегирани актове относно спецификациите

2.2.1. Методология

Спецификациите бяха разработени в съответствие с Рамковото споразумение за отношенията между Европейския парламент и Европейската комисия[6] и с Общото споразумение на Европейския парламент, на Съвета и на Комисията относно делегираните актове[7], както и с принципите, установени в Междуинституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество[8], когато настоящото споразумение влезе в сила.

Както е описано в първия доклад за напредъка, разработването на спецификациите беше основано на широкообхватна подготвителна работа (проучвания, семинари и т.н.), анализи (на разходи и ползи, анализи на пропуски, на изисквания, на подходи) и консултации (обществени консултации, консултации с експерти, определени от държавите членки[9] и Европейския надзорен орган по защита на данните, обмен на информация и привличане на експерти на Съвета и Парламента).

Както бе подчертано в първоначалния доклад, беше преценено, че е необходим по-цялостен подход, за да бъдат засегнати различните въпроси (финансиране, стандартизация, по-добра координация на заинтересованите страни, управление, свързано с внедряването, и т.н.), които излизат извън обхвата на спецификациите, по-специално за съвместните интелигентни транспортни системи (СИТС). Ето защо през ноември 2014 г. беше създадена платформа[10] на заинтересованите страни (платформата за СИТС) като експертна група на Комисията, която включва заинтересовани страни от публичния и от частния

---

6 ОВ L 304, 20.11.2010 г., стр. 47.

7 http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/sefcovic/documents/common_understating_on_delegated_acts.pdf

8 ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

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

10 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/c-its-deployment-platform_en

сектор и представлява всички ключови заинтересовани страни по веригата за създаване на стойност, включително държавни органи, производители на превозни средства, доставчици на стоки и услуги, телекомуникационни компании и др. Всички те се обединиха, за да дадат своя принос в очертаването на споделена визия за оперативното съвместимо внедряване на СИТС в ЕС и да подкрепят разработването на спецификациите на ЕС.

2.2.2. Изготвяне на спецификациите за приоритетни действия

Шестте приоритетни действия за разработването и използването на спецификациите и стандартите, посочени в член 3 от Директивата за ИТС и в приложение I към нея, бяха разгледани цялостно. Както беше отбелязано в първия доклад за напредъка, приемането на първите три спецификации се осъществи без никакви затруднения поради относително тесния им обхват. Разработването на съответните спецификации за приоритетните действия, свързани с информацията в реално време за движението по пътищата и информационните услуги за мултимодални пътувания, беше по-голямо предизвикателство поради много по-широкия обхват на тези спецификации, посочени в приложение I към Директивата за ИТС, и необходимостта от постигане на съгласие с експертите относно неговите измерения.

Спецификациите бяха приети в хронологичен ред, както следва[11]:

Приоритетно действие г): на 26 ноември 2012 г., т.е. преди индикативната целева дата 27 февруари 2013 г., Комисията прие Делегиран регламент (ЕС) № 305/2013 по отношение на хармонизираното предоставяне на оперативно съвместима система eCall[12] в целия ЕС (вж. първия доклад за напредъка).

Приоритетно действие в): на 15 май 2013 г. Комисията прие Делегиран регламент (ЕС) № 886/2013 за допълване на Директивата за ИТС по отношение на данните и процедурите за предоставяне, когато това е възможно, на безплатна за потребителите обща минимална информация за движението, свързана с безопасността[13] (вж. първия доклад за напредъка).

Приоритетно действие д): на 15 май 2013 г. Комисията прие Делегиран регламент (ЕС) № 885/2013 за допълване на Директивата за ИТС по отношение на предоставянето на информационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства[14] (вж. първия доклад за напредъка).

Приоритетно действие е): Комисията проведе няколко консултации с експерти на държавите членки и с ключовите заинтересовани страни относно предоставянето на резервационни услуги за безопасни и сигурни места за паркиране на камиони и търговски превозни средства. При тях се стигна до заключението, че не са необходими спецификации и стандарти за резервиране на паркоместа (вж. първия доклад за напредъка). Понастоящем няма признаци, че това положение се е променило значително.

---

11 Посочените букви съответстват на различните точки, съдържащи се в член 3 от Директивата за ИТС.

12 ОВ L 91, 3.4.2013 г., стр. 1.

13 ОВ L 247, 18.9.2013 г., стр. 6.

14 ОВ L 247, 18.9.2013 г., стр. 1.

Приоритетно действие б): на 18 декември 2014 г. Комисията прие Делегиран регламент (ЕС) 2015/962 за допълване на Директивата за ИТС по отношение на предоставянето в целия ЕС на информационни услуги в реално време за движението по пътищата[15]. Спецификациите са предназначени да гарантират достъпността, обмена, повторното използване и актуализирането на данните за пътищата и движението по тях от пътните власти и пътните оператори с цел предоставяне на информационни услуги в реално време за движението по пътищата в целия ЕС. Както се вижда от горепосоченото изброяване, регулираните елементи са свързани в по-голяма степен с организационните дейности, отколкото със самите услуги.

Приоритетно действие а): на 31 май 2017 г. Комисията прие Делегиран регламент (ЕС) 2017/1926 за допълване на директивата за ИТС по отношение на предоставянето в целия ЕС на информационни услуги за мултимодални пътувания[16]. При подготовката на спецификациите бяха предприети няколко инициативи (Първо предизвикателство за интелигентна мобилност, проучвания, семинари и обществени консултации[17]). Същевременно Комисията започна обсъждане 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., като първата стъпка беше приемането на спецификации съгласно Директивата за ИТС. Приетите спецификации се отнасят както до осигуряването на условия, например достъпност на данните, така и до услугите и разпоредбите за свързване на информационните услуги за пътуване.

2.2.3. Други действия

Съгласно член 6 от Директивата за ИТС след като необходимите спецификации за приоритетните действия бъдат приети, Комисията приема спецификации за други действия в приоритетните области, изброени в приложение I към Директивата за ИТС.

Наскоро работата по **СИТС** приключи. Първоначално тази работа се основаваше на изследователски проекти и многобройни консултации със заинтересованите страни, включително Европейския комитет по ИТС и Европейската консултативна група по ИТС. Работата беше продължена в рамките на платформата за СИТС с цел да се подпомогне изграждането на визия, споделяна от всички участници във веригата за създаване на стойност. В двете фази (ноември 2014 г.— януари 2016 г. и юли 2016 г.— септември 2017 г.) на платформата за СИТС[18] бяха засегнати основните характеристики на техническата и правна рамка, необходима за внедряване на СИТС, и бе осигурен важен принос от заинтересованите страни за работата по

[15] ОВ L 157, 157, 3.6.2015 г., стр. 21.
[16] ОВ L 272, 21.10.2017 г., стр. 1.
[17] http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/promotion_multimodal_planners_en.htm
[18] Докладите за двата етапа са достъпни на адрес https://ec.europa.eu/transport/themes/its/c-its_en

спецификациите с експерти от държавите членки. Успоредно с това държавите членки и производственият сектор предприеха важни инициативи (платформа C-Roads[19] и проекти преди внедряването, комуникационен консорциум CAR 2 CAR), които допринесоха за общите европейски спецификации за комуникация от превозно средство към превозно средство и от превозно средство към инфраструктура.

След 14 срещи с експерти на държавите членки и след интензивни консултации със заинтересовани страни от публичния и от частния сектор, на 13 март 2019 г. Комисията прие делегиран регламент относно общите спецификации на ЕС за СИТС[20]. Този делегиран акт обаче бе отхвърлен от Съвета през юли 2019 г.

Друга област, в която трябва да бъдат приети спецификации, е свързана с отворения достъп до ИТС услуги (отворена бордова платформа) чрез **достъп до данни и ресурси в превозното средство**. Тази област е обект на няколко подготвителни проучвания[21] и интензивни дискусии между заинтересованите страни през първия етап на платформата за СИТС[22]. В своето съобщение [COM(2018)283 final][23] *По пътя към автоматизираната мобилност: стратегия на ЕС за мобилността на бъдещето*, публикувано на 17 май 2018 г., Комисията обяви, че ще разгледа необходимостта от спецификации съгласно Директивата за ИТС за достъп до (лични и/или нелични) данни от превозните средства за нуждите на публичните органи, по-специално за управлението на трафика[24]. В това начинание следва да бъде използван също и приносът от една нова експертна група на Комисията относно обмена на данни между предприятията и правителството[25].

Това беше потвърдено в актуализираната работна програма съгласно Директивата за ИТС, приета на 11 декември 2018 г., в която са изброени и допълнителни дейности за 2018—2022 г. Тези дейности могат да доведат до нови делегирани актове по Директивата за ИТС, обхващащи:

- възможното географско разширяване на съществуващите спецификации за предоставянето в реално време на информационни услуги за движението по пътищата в целия ЕС, включително възможни допълнителни видове данни (например ограничения за достъп в градовете, електрозарядни точки/точки за зареждане с гориво);

---

19 https://www.c-roads.eu

20 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/2019-03-13-c-its_en

21 По-специално, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-05-access-to-in-vehicle-data-and-resources.pdf, TRL, май 2017 г.

22 Вж. §8. Работна група 6 по доклада за платформата за СИТС: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/its/doc/c-its-platform-final-report-january-2016.pdf

23 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52018DC0283

24 В съобщението Комисията обяви също, че ще издаде препоръка относно рамка за управление на данните с цел обмен на данни и ще проучи допълнителни възможности за рамка за обмен на данни от превозни средства, за да се създадат условия за лоялна конкуренция при предоставянето на услуги.

25 https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/commission-appoints-expert-group-business-government-data-sharing

- възможното разширяване на системата eCall към други категории превозни средства (като тежкотоварни превозни средства, градски и туристически автобуси, двуколесни моторни превозни средства и селскостопански трактори);
- оперативна съвместимост на услугите по мултимодално плащане/продажба на билети; и
- непрекъснатост на услугите по управление на движението и товарните превози.

Както е посочено в актуализираната работна програма, тези дейности ще започнат с преглед с участието на експерти на държавите членки, за да се изясни допълнително обхватът на дейностите.

2.3. Предложения за внедряване

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

Правната рамка, предвиждаща внедряването на оперативно съвместимата система eCall в целия ЕС, вече е налице.

Решение № 585/2014/ЕС[26], прието на 3 юни 2014 г., предвижда задължителното внедряване на необходимата инфраструктура на центровете за приемане на спешни повиквания (PSAP), необходима за правилното приемане и обработване на повиквания по системата eCall на номер 112 в ЕС, най-късно до 1 октомври 2017 г., в съответствие със спецификациите, определени с Делегиран регламент (ЕС) № 305/2013. Съгласно последната информация, получена от държавите членки, това внедряване е завършено, като се изключи един проблем (липса на внедряване в малък регион).

С Регламент (ЕС) 2015/758[27] се установяват общите изисквания за ЕО одобряване на типа за превозни средства по отношение на бордови системи eCall, основаващи се на телефон 112, и на системи, компоненти и отделни технически възли за бордови системи eCall, основаващи са на телефон 112. В него се предвижда задължително монтиране на бордова система eCall, основаваща се на телефон 112, на всички нови видове автомобили M1 (пътнически автомобили) и N1 (лекотоварни автомобили) от 31 март 2018 г. нататък. В регламента също така се признава правото на собственика на превозното средство да използва бордова система TPS eCall, която предоставя подобна услуга, в допълнение към бордовата система eCall, основаваща се на телефон 112. В контекста на доклада за оценка, който следва да бъде представен до 31 март 2021 г., Комисията трябва да проучи дали обхватът на настоящия регламент следва да бъде разширен и до други категории превозни средства като тежкотоварни превозни средства, градски и туристически автобуси, двуколесни моторни превозни средства и селскостопански трактори. Настоящият регламент беше допълнен от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/78[28] на Комисията и Делегиран регламент на Комисията (ЕС) 2017/79[29], в

[26] ОВ L 164, 3.6.2014 г., стр. 6.
[27] ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 77.
[28] ОВ L 12, 17.1.2017 г., стр. 26.
[29] ОВ L 12, 17.1.2017 г., стр. 44.

които подробно се уточняват административните разпоредби и техническите изисквания.

2.3.2. Други действия

Анализът на докладите на държавите членки показва, че повечето държави членки са били много активни при прилагането на първите приети спецификации [приоритетни действия в), д) и б)], по-специално благодарение на финансовата подкрепа на ЕС, предоставена чрез поканите за представяне на предложения по линия на Трансевропейските транспортни мрежи (TEN-T) и Механизма за свързване на Европа (CEF).

По отношение на спецификациите, отнасящи се до приоритетните действия, посочени в член 3, букви б) и в) от Директивата за ИТС[30], 17 държави членки и Норвегия докладваха, че са създали своя национална точка за достъп (НТД), докато 5 други държави членки предприемат действия да го направят скоро. Създаването на национални точки за достъп за спецификации д) е по-ограничено (13 държави членки са създали НТД и/или са допринесли за европейската точка за достъп), тъй като няколко държави членки считат, че спецификациите не са приложими на тяхна територия поради липсата на безопасни и сигурни информационни услуги за паркиране. Като се има предвид това положително развитие, изглежда целесъобразно настоящите усилия на държавите членки да продължат да се подкрепят по този начин, особено като се има предвид, че тези спецификации се отнасят предимно до организаторите на услуги, т.е. повече до достъпността на данните, отколкото до самите услуги. Подобна логика може да бъде приложена към спецификации а), които все още са в ранен етап на прилагане.

Освен въпросът за достъпността на данните обаче следва да се постави и въпросът за наличността на данните (т.е. самото съществуване на информацията в цифров формат), особено за изключително важните видове данни, отнасящи се до правилата за използване на инфраструктурата, като правилата за движение, които са от решаващо значение за услуги като интелигентните системи за регулиране на скоростта (ISA) или за автоматизирано шофиране в цялата пътнотранспортна мрежа. Този въпрос трябва да бъде проучен, за да се оцени необходимостта от по-нататъшни действия.

2.4. Стандарти

В приоритетните области на Директивата за ИТС са залегнали няколко дейности по стандартизация.

Приети са стандартите, свързани с eCall, посочени в Делегиран регламент (ЕС) № 305/2013. През 2015 г. бяха направени незначителни корекции на тези стандарти с цел интегриране на резултатите от пилотните проекти HeERO[31]. Стандартът CEN/TS 16454 относно изпитванията на системата eCall на принципа на крайните точки (end to end) също беше финализиран и публикуван през 2015 г.

---

30 Спецификациите, отнасящи се до различните точки на член 3 от директивата, ще бъдат наричани за краткост „спецификации а)“, „спецификации б)“ и т.н.

31 www.heero-pilot.eu

CEN и/или ETSI са започнали работа по няколко нови работни документа, свързани с eCall, които се ползват от подкрепата на ЕС и са одобрени като нови стандарти или технически спецификации, по-специално eCall чрез станция на ИТС, няколко технически спецификации, разширяващи eCall до други категории превозни средства (тежкотоварни превозни средства и други търговски превозни средства, градски и туристически автобуси, селскостопански/горски превозни средства, двуколесни моторни превозни средства) и протоколи за приложения от високо ниво (HLAP) за eCall, използващи пакетно комутирани мрежи IMS.

Други необходими документи, например физически и експлоатационни изисквания за следпродажбено монтирани бордови устройства и указания за сертифициране на (следпродажбено монтирани) системи eCall, все още не са разработени.

В рамките на мандата за стандартизация M/453, CEN (TC 278 WG16) и Европейският институт за стандарти в далекосъобщенията ETSI (TC ITS), както и други организации по стандартизация предоставиха стандарти, приложими за съвместните ИТС. Работата по стандартизацията на ИТС се основава също и на сътрудничеството между ЕС, САЩ и други партньори, работещи върху глобалното хармонизиране на стандартите на ИТС. Това сътрудничество ускорява определянето на стандарти и води до по-бързо внедряване на ИТС.

Стандартът DATEX II за обмен на информация в реално време, свързана с ИТС, също бе разработен и публикуван, а техническата спецификация на CEN (CEN/TS 17268) за обмен на (статични) пространствени данни от ИТС бе финализирана през 2018 г. в съответствие с проекта TN-ITS[32]. Тези дейности са от съществено значение за по-добрия обмен на данни за пътния транспорт чрез ИТС, както и за данните, необходими за цифровите карти.

През февруари 2016 г. Комисията стартира мандата за стандартизация M/546, като поиска от европейските организации за стандартизация да изготвят нови европейски стандарти и европейски стандартизационни документи с цел подкрепа на прилагането на член 8 от Директивата за ИТС за информационните услуги за мултимодални пътувания, управлението на движението по пътищата и градската логистика в областта на градските ИТС. Работата по тях се очаква да приключи през 2021 година.

Необходимостта от допълнителни стандарти, попадащи в приложното поле на Директивата за ИТС, бе установена и отразена в годишните актуализации в текущия план на Комисията за стандартизация на ИКТ[33] с оглед на евентуални бъдещи мандати за стандартизация. Те включват архитектура на отворената бордова платформа, безопасно интегриране и експлоатация на преносими устройства и анализ на празнотите по отношение на широкия спектър от услуги за съвместната, свързана и автоматизирана мобилност (CCAM).

32 https://tn-its.eu/

33 http://ec.europa.eu/growth/industry/policy/ict-standardisation_en

2.5. Необвързващи мерки

2.5.1. Указания за докладване от държавите членки

Имайки предвид натрупания опит и с оглед на анализа на първите доклади за напредъка на ИТС на държавите членки (2014 г.), в сътрудничество с експерти от държавите членки бяха съставени обща структура за докладване и списък на ключовите показатели за ефективност (KPI), които бяха предложени на държавите членки, за да ги използват, ако желаят, в своите доклади за напредъка за 2017 г. Те допълват насоките за докладване от държавите членки съгласно Директивата за ИТС[34], приета на 13 юли 2011 г. Подробна информация за използването на тази структура и на ключовите показатели за ефективност може да бъде намерена в работния документ на службите на Комисията относно анализа на докладите за напредъка на държавите членки от 2014 и 2017 г.

2.5.2. Указания относно градски ИТС

Както беше отчетено в първия доклад за напредъка, указанията относно градските ИТС, изготвени като част от плана за действие за ИТС, осигуриха информация за работния документ на службите на Комисията относно мобилизирането на интелигентните транспортни системи за градовете в ЕС[35]. Това беше част от пакета за градска мобилност на ЕС, приет на 17 декември 2013 г.[36] Комисията ще извърши оценка на този пакет през 2019 г.

2.6. Правила за защита на неприкосновеността на личния живот, сигурността и повторната употреба на информация

Както бе отчетено през 2014 г., разпоредбите, свързани със защитата на неприкосновеността на личния живот, защитата на данните, сигурността и повторното използване на информация, са включени в спецификациите по целесъобразност, като се изяснява, че трябва да се спазва законодателството за защита на неприкосновеността на личния живот и личните данни. Също така европейският надзорен орган по защита на данните редовно присъства на експертни срещи и неговото становище надлежно се взема предвид.

Защитата на личните данни беше важно съображение при подготовката на спецификациите за СИТС, тъй като няколко услуги на СИТС разчитат на предаването на лични данни. Беше изяснено, че спецификациите не могат да представляват правна основа за законно обработване на данни по отношение на СИТС. Независимо от това, в спецификациите на СИТС се определят изискванията за псевдонимизация на съобщенията, както и обосновките в съображенията, които подкрепят защитата на личните данни.

Друг важен аспект на спецификациите на СИТС е сигурността на комуникациите. За много услуги на СИТС е от съществено значение да се гарантира автентичността и целостта на съобщенията в СИТС, съдържащи информация като местоположение, скорост и посока на движение. Ето защо чрез тези спецификации е създаден един общ европейски модел на доверие

---

34 ОВ L 193, 23.7.2011 г., стр. 48.

35 https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf

36 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_en.htm

относно СИТС за всички станции на СИТС, независимо от използваните комуникационни технологии.

2.7. Правила относно отговорността

Както беше отчетено през 2014 г., разпоредбите, свързани с отговорността, бяха включени в спецификациите, където е уместно, в съответствие с член 11 от Директивата за ИТС.

Тъй като отговорността също е важен елемент за СИТС, при изготвянето на спецификациите беше отделено дължимото внимание на референтните разпоредби на законодателството на Общността за хармонизация на продуктите, посочени в приложение I към Решение № 768/2008/ЕО[37]. Те не са строго свързани с отговорността, но в тях подробно се описват задълженията и отговорностите на производителите на станции на СИТС.

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 3 от Директивата за ИТС, в срок до 27 август 2014 г. и до 27 август 2017 г. държавите членки трябваше да представят доклади до Комисията за своите национални дейности и проекти по отношение на приоритетните области, изброени в член 2 от Директивата за ИТС.

Тези доклади от 2014 г. и 2017 г. са анализирани в работния документ на службите на Комисията „Анализ на докладите на държавите членки“, придружаващ настоящия доклад.

2.8.2. Основни поуки — актуални тенденции

Повечето държави членки активно работят в приоритетна област I (Оптимално използване на данните за пътищата, движението по тях и пътуванията), включително проекти, финансирани от ЕС, включващи много държави членки (например Crocodile 2). Много държави съобщиха също, че разработват национални услуги за планиране на пътувания и подобряват инфраструктурата си за събиране на данни и за табели с променлив текст. Частният сектор обаче отначало не прояви достатъчно готовност за сътрудничество по отношение на достъпа до данни, свързани с безопасността[38] на движението по пътищата — спецификации в).

Държавите членки развиха също и широк кръг от дейности в приоритетна област II (непрекъснатост на ИТС услугите за управление на движението и товарните превози). Те включват подобряване на техните системи за

---

37 Решение № 768/2008/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 година относно обща рамка за предлагането на пазара на продукти и за отмяна на Решение 93/465/ЕИО

38 По отношение на данните, генерирани от превозни средства, няколко държави членки създадоха през 2017 г. работна група за данни, включваща няколко заинтересовани страни от публичния и частния сектор. На 3 юни 2019 г. беше подписан Меморандум за разбирателство, който предвижда да се работи за доказване на концепцията за обмен на данни за движението по пътищата, свързани с безопасността на движението, генерирани от превозни средства. https://www.roundtable-dtf.eu/data-task-force/

управление на трафика и продължаващо трансгранично внедряване на услугите за управление на трафика, по-ефективно свързване на автомобилния и железопътния транспорт, разработване на мултимодални интелигентни системи за продажба на електронни билети за обществен транспорт или разработване на иновативни инструменти и онлайн системи за информация и управление на товарния и автомобилния транспорт. Почти всички държави членки са участвали в един или в повече проекти, финансирани от ЕС в тази област, като NEXT-ITS 2, Ursa Major 2, MedTIS2 или Arc Atlantique 2.

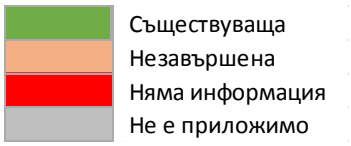
Освен внедряването на инфраструктурата за eCall и прилагането на спецификации д) за информационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране на камиони, които също бяха подкрепени по проекти, финансирани от CEF, бяха докладвани по-малко дейности за приоритетна област III (ИТС приложения за пътна безопасност и сигурност). Няколко ключови мащабни ИТ проекта за ИТС, финансирани от ЕС по коридорите на CEF (като Ursa Major 2 или NEXT-ITS 2), поне частично са свързани с приоритетна област III, тъй като имат за цел по-специално да подобрят безопасността на пътниците и товарния трафик. Необходимо е също да се отбележи, че в много от проектите за съвместни ИТС, докладвани в приоритетна област IV, е поставен силен акцент върху безопасността.

В приоритетна област IV са докладвани много нови дейности, съсредоточени главно върху съвместните ИТС, с което тази област постепенно се изравнява с други приоритетни области в много държави членки. Проектите, финансирани от CEF, като платформата C-Roads (и свързаните с нея национални проекти за C-Roads), InterCor и NordicWay, обединиха много държави членки и спомогнаха за изграждането на трансгранична оперативна съвместимост и изготвянето на стандарти.

Както вече беше подчертано в доклада за 2014 г., оперативната съвместимост и непрекъснатостта на услугите са подкрепени от спецификациите на ЕС, приети съгласно Директивата за ИТС.

Много държави членки са създали също и НТД, отнасящи се до различните спецификации съгласно Директивата за ИТС. На следващата таблица е показано равнището на внедряване на НТД към момента на изготвяне на настоящия доклад. Липсата на информация и/или липсата на внедряване на НТД в няколко държави членки са отбелязани с червен цвят. Актуален и подробен списък на НТД можете да намерите и на уебсайта на Комисията[39].

Цветен код за национални точки за достъп



[39] https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/nap_en

Държава	MMTIS Национална точка за достъп	RTTI Национална точка за достъп	SRTI Национална точка за достъп	SSTP Национална точка за достъп	SSTP Точка за достъп на ЕС
	Делегиран регламент (ЕС) 2017/1926	Делегиран регламент (ЕС) 2015/962	Делегиран регламент (ЕС) № 886/2013	Делегиран регламент (ЕС) № 885/2013	Делегиран регламент (ЕС) № 885/2013
	(действие „а“)	(действие „б“)	(действие „в“)	(действие „д“)	(статични данни – действие „д“)
Австрия					
Белгия					
България					
Хърватия					
Кипър					
Чешка република					
Дания					
Естония					
Финландия					
Франция					
Германия					
Гърция					
Унгария					
Ирландия					
Италия					
Латвия					
Литва					
Люксембург					
Малта					
Нидерландия					
Норвегия					
Полша					
Португалия					
Румъния					
Словакия					
Словения					
Испания					
Швеция					
Обединено кралство					

Много държави членки работиха също и съвместно по общи инструменти, свързани с достъпността на данните и предоставянето на услуги (например профили на DATEX II, спецификации TN-ITS, каталог на метаданни, рамка за качество, образци за самостоятелно деклариране и т.н.), чрез финансирани от CEF проекти/действия в подкрепа на програмата или на доброволна основа. Това сътрудничество следва да се насърчава и разширява, за да се подкрепи хармонизирането на цифровата инфраструктура на ИТС, чийто гръбнак се формира от всички НТД.

Съобщава се и за нови видове дейности, например използването на дронове за наблюдение на движението, а много държави членки отчитат дейности, свързани със самоуправляващи се превозни средства/автономно управление. Тези нововъзникващи и нови теми за ИТС заслужават постоянно внимание, по-

специално в светлината на възможното преразглеждане на Директивата за ИТС.

2.9. Европейска консултативна група по ИТС

Както вече беше докладвано през 2014 г., Комисията нееднократно е отправяла искане към членовете на Европейската консултативна група по ИТС да представят своите писмени становища относно техническите и стопанските аспекти на проектите на спецификациите. Групата предостави ценни коментари, които помогнаха за изготвянето на окончателни версии на спецификациите. В периода между март 2012 г. и септември 2018 г. бяха организирани десет физически срещи, включително срещи на „Приятели на ИТС“, които позволиха по-интегрирано обсъждане между Комисията, държавите членки, индустрията и други заинтересовани страни.

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

3.1. Ефективност и целесъобразност

В работния документ на службите на Комисията относно оценката на директивата за ИТС, който придружава настоящия доклад, може да бъде намерена обстойна оценка на ефективността, ефикасността, целесъобразността, съгласуваността и добавената стойност за ЕС на Директива 2010/40/ЕС.

3.2. Упражняване на делегирането

Политическа подкрепа

В доклада за 2014 г. бе подчертана разликата между становищата, изразени от националните експерти по време на работата по спецификациите за eCall, и позициите на държавите членки по време на политическия контрол от Съвета. Приетите впоследствие спецификации за приоритетните действия преминаха по-гладко от тази гледна точка, с общо съгласие на равнище Съвет и Парламент. Възможно е това да е улеснило донякъде 5-годишното удължаване на правомощията, предоставени на Комисията за приемане на делегирани актове, както и диалога с държавите членки относно разработването на актуализираната работна програма. От друга страна, делегираният регламент, допълващ Директивата за ИТС във връзка с внедряването и оперативното използване на СИТС, приет от Комисията на 13 март 2019 г. след обстойна и ползотворна работа с експерти от държавите членки, беше отхвърлен от Съвета през юли 2019 г.

Възражения относно обхвата на делегирането на правомощия

На 18 декември 2013 г. една държава членка отнесе 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) до Общия съд на Европейския съюз. Тя поиска анулиране на тези два делегирани регламента, твърдейки, че те надхвърлят ограниченията за делегиране на правомощия съгласно Директива 2010/40/ЕС и следователно нарушават член 290 от ДФЕС, тъй като делегираните актове въвеждат задължения, които

трябва да бъдат изпълнявани от всички държави членки, което противоречи на целта на Директивата за ИТС.

Общият съд отхвърли този иск през октомври 2015 г.[40], като заяви, че Комисията не е превишила правомощията си при приемането на тези делегирани актове. Той също така потвърди позицията на Комисията по отношение на създаването на надзорен орган, компетентен да оценява спазването чрез един от делегираните актове.

Държавата членка обжалва това решение, твърдейки, по същество, че:

1. Общият съд неправилно е приел, че оспорените регламенти не изискват от държавите членки да въвеждат приложенията и услугите на ИТС на своята територия;
2. Общият съд е разтълкувал неправилно делегирането на правомощия в член 7 от Директива 2010/40/ЕС като даващо право на Комисията да изисква от държавите членки да създадат надзорен орган; и
3. Общият съд погрешно е приел, че надзорният орган не е съществен елемент на обсъждания въпрос и че може да бъде предмет на делегиране на правомощия.

На 26 юли 2017 г. Европейският съд отхвърли жалбата като неоснователна[41], като по този начин потвърди решението на Общия съд и позицията на Комисията.

Така Съдът прие, че създаването на надзорен орган не е „съществен елемент“ на обсъждания въпрос и следователно може да бъде предмет на делегиране на правомощия.

3.3. Последващи действия по отношение на спецификациите

Както вече беше споменато в доклада от 2014 г., подкрепа за прилагането на спецификациите беше предоставена чрез Механизма за свързване на Европа (проекти като I_HeERO, Crocodile 2 или C-Roads и действия за подкрепа на програмата като TN-ITS GO[42], DATEX II, MMTIS[43]), както и чрез финансиране по линия на „Хоризонт 2020“, а също и чрез поредица от инициативи и платформи на заинтересованите страни (EeIP[44], TISA[45], EU-EIP[46], TN-ITS и т.н).

За да се структурира прилагането на спецификациите в държавите членки, Комисията организира и няколко последващи експертни срещи[47] и работни срещи, на които да бъдат обсъдени въпросите за прилагането на всички

40 Решение на Общия съд от 8 октомври 2015 г. по дела T-659/13 и T-660/13, Чешка република/Комисия, EU:T:2015:771

41 Решение на Общия съд от 26 юли 2017 г. по дело C-696/15, Чешка република/Комисия, ECLI:EU:C:2017:595.

42 https://tn-its.eu/tn-its-go

43 Информационни услуги за мултимодални пътувания — бяха отпуснати безвъзмездни средства на 17 държави членки

44 http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2481

45 http://tisa.org/

46 https://eip.its-platform.eu/

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

спецификации а), б), в), г) и д), и по-специално въпросите, свързани със създаването на НТД.

Както беше споменато в раздел 2.8.2, много държави членки работиха съвместно, на доброволна основа и/или в рамките на финансирани от ЕС проекти, по различните инструменти, необходими за прилагането на спецификациите, по-специално във връзка с изискванията за качество, метаданните, профилирането на стандартите и т.н.

Тази работа беше необходима за допълване на спецификациите с оперативни елементи и в някои случаи беше стартирана от малък брой държави членки при липса на официална рамка. Процесът на работа със сигурност ще бъде подобрен при наличие на по-добра координация, включваща всички държави членки и обхващаща всички спецификации, с оглед на най-оптималното използване на работата за хармонизирана цифрова инфраструктура на ИТС.

4. ИЗПОЛЗВАНИ И НЕОБХОДИМИ ФИНАНСОВИ СРЕДСТВА

В сравнение с доклада за 2014 г. има повече информация за използваните и необходими финансови средства, тъй като бяха разгледани всички приоритетни действия и беше отчетен значителен напредък във внедряването на услугите и на инфраструктурата на НТД. Следва да се отбележи, че много често разходите, свързани с прилагането на спецификациите, трудно могат да бъдат отделени от общите разходи за внедряване и експлоатация на услугите на ИТС и на самите физически инфраструктури на ИТС, които могат да се окажат много по-високи.

Разходите, свързани с прилагането на директивата за ИТС, са описани много подробно в „Помощно проучване за последваща оценка на Директива 2010/40/ЕС“ (Ricardo-TEPR, юли 2018 г.) и допълнително са обсъдени в работния документ на службите на Комисията относно оценката на директивата за ИТС, придружаващ настоящия доклад.

В допълнение към разходите за транспониране, понесени от държавите членки, и разходите на Комисията и на държавите членки, произтичащи от заседанията на Европейския комитет по ИТС (25 заседания до края на 2018 г.), на Европейската консултативна група (10 заседания), на експертните групи на държавите членки (58 заседания за подготовка на спецификации или последващи заседания) и на заседанията за платформата на СИТС (8 пленарни заседания и приблизително 160 работни срещи), разходите, свързани с прилагането на директивата, могат да бъдат обобщени, както следва:

- **Създаване и експлоатация на НТД**: средните разходи за създаване на НТД въз основа на данните на 30 % от държавите членки варират от 249 000 евро за спецификации б) до 352 000 евро за спецификации в). Средните годишни разходи за експлоатация варират от 29 000 евро за спецификации в) до 46 000 евро за спецификации б). Що се отнася до спецификации а), само 3 държави членки предоставиха данни, които показват средни разходи за създаване 195 000 евро и 22 000 евро за годишни експлоатационни разходи. Това са само средните стойности на разходите, а индивидуалните стойности за всяка държава членка варират

значително в зависимост най-вече от избора на държавата членка по отношение на изпълнението (повторно използване на съществуващи точки за достъп, общи точки за достъп за няколко спецификации и т.н.), от избраните технически решения (например склад за данни, пазар, хранилище) и от това дали са включени динамични данни.

- **Разработване на стандарти**: През периода 2011—2017 г. Комисията отпусна 2,8 милиона евро за разработване на стандарти за eCall и за двата мандата M/453 (СИТС) и M/546 (Градски ИТС). Предоставено е допълнително финансиране за стандарти, свързани със спецификации (например технически спецификации за обмен на пространствени данни от ИТС), и за профилиране на стандартите чрез проекти на CEF или действия за подкрепа на програмата. Работата по стандартизацията ще продължи, особено в рамките на текущия план на Комисията за стандартизация на ИКТ.
- **Действия за подкрепа на програмата (PSAs) от CEF**: бяха предприети няколко действия за подкрепа на програмата от CEF на обща стойност 15,5 милиона евро в подкрепа на прилагането на спецификациите. Те обхващат процедури и стандарти за обмен на данни (TN-ITS GO за ИТС пространствени данни, DATEX II за данни за трафика, NeTEx за обществен транспорт, MMTIS) и архитектура за сигурност за СИТС, което дава възможност на много държави членки да разработят инструменти за общо прилагане.
- Що се отнася до **eCall**, освен инвестициите в предишните пилотни проекти преди внедряването, бяха инвестирани 39 милиона евро в два проекта, финансирани от CEF (18,7 милиона евро от които са фондове на ЕС), в които участват 18 държави членки. Тези разходи надхвърлят разходите за създаването или надграждането на инфраструктурата на центровете за приемане на спешни повиквания (PSAP), необходима за получаване и обработка на eCalls, и включват дейности, насочени към бъдещето, свързани например с разширяването на възможностите с цел обхващане на допълнителни видове превозни средства.

Следва да се отбележат и допълнителните разходи за консултантски проучвания за Комисията (2,1 милиона евро за 2010—2017 г.), организиране на събития, свързани с ИТС (1,6 милиона евро за 2010—2017 г.), и разходите за мониторинг и прилагане на Комисията и на държавите членки.

Както е отчетено в „Помощно проучване за последваща оценка на Директива 2010/40/ЕС“ (Ricardo-TEPR, юли 2018 г.), инвестициите в НИРД (FP7 и „Хоризонт 2020“) и във внедряване (TEN-T и CEF, ESIF) са много по-високи от тези разходи за внедряване и то в съотношение около 100 към 1. Тъй като една от основните цели на спецификациите, разработени съгласно Директивата за ИТС, е да се улесни и хармонизира достъпът до данни, които да бъдат използвани повторно за разработване на ИТС услуги, разходите, свързани с прилагането на директивата, изглеждат обосновани, както и разходите, свързани с хармонизираното предоставяне на самите услуги, например за eCall и СИТС. Въпросите, свързани с разходите и ползите, са обсъдени по-подробно

в работния документ на службите на Комисията относно оценката на директивата за ИТС, придружаващ този доклад.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Шестте приоритетни действия на Директивата за ИТС бяха разгледани цялостно. Бяха започнати нови дейности съгласно Директивата за ИТС, срокът за правото за приемане на делегирани актове беше удължен, а приетата на 11 декември 2018 г. актуализирана работна програма съгласно Директивата за ИТС ще ръководи бъдещата работа през следващите години.

Повечето държави членки активно прилагат спецификациите, които са в основата на внедряването на услугите на ИТС. Националните точки за достъп са внедрени или са в процес на внедряване, успоредно с разработването на оперативни инструменти, подпомагащи достъпността на данни на ИТС. Процесът на работа със сигурност ще бъде подобрен при наличие на по-добра координация, включваща всички държави членки и обхващаща всички спецификации, с оглед обединяване на всички тези усилия за постигането на хармонизирана цифрова инфраструктура на ИТС в целия ЕС.

Пред ИТС се появяват нови теми и предизвикателства, както се посочва в докладите на държавите членки относно прилагането на директивата, например свързана и автоматизирана мобилност и мобилност като услуга (MaaS). Като се има предвид това развитие, въпросът за наличието на данни в цялата пътнотранспортна мрежа може да стане по-съществен, по-специално за ключовите видове данни, съответстващи на правилата за използване на физическата инфраструктура. Този въпрос трябва да бъде проучен допълнително, за да се оцени необходимостта от по-нататъшни действия.

Като се вземат предвид констатациите относно оценката на Директивата за ИТС, евентуално бъдещо преразглеждане на Директивата за ИТС следва да обхване всички тези аспекти в един цялостен подход.