Uradni list
Evropske unije

SL
Serija L

2023/2661

30.11.2023

DIREKTIVA (EU) 2023/2661 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 22. novembra 2023

o spremembi Direktive 2010/40/EU o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih načinov prevoza

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ([1]),

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ([2]),

ob upoštevanju naslednjega:

(1) V sporočilu Komisije z dne 9. decembra 2020 z naslovom „Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost“ (v nadaljnjem besedilu: strategija za trajnostno in pametno mobilnost) je uvajanje inteligentnih prometnih sistemov (ITS) opredeljeno kot ključni ukrep za doseganje povezane in avtomatizirane multimodalne mobilnosti ter s tem za prispevanje k preobrazbi evropskega prometnega sistema za doseganje cilja učinkovite, varne, trajnostne, pametne in odporne mobilnosti. To dopolnjuje ukrepe, napovedane v okviru vodilne strategije o ekologizaciji tovornega prometa za spodbujanje multimodalne logistike. V strategiji za trajnostno in pametno mobilnost sta za leto 2022 napovedani tudi revizija Delegirane uredbe Komisije (EU) 2017/1926 ([3]) za vključitev obvezne dostopnosti dinamičnih naborov podatkov in ocena potrebe po regulativnih ukrepih glede pravic in obveznosti ponudnikov digitalnih storitev multimodalne mobilnosti skupaj s pobudo za izdajanje vozovnic, vključno z izdajo vozovnic v železniškem prometu. S to direktivo bi bilo treba zagotoviti, da bodo aplikacije ITS v cestnem prometu omogočale nemoteno povezovanje z drugimi načini prevoza, kot sta železniški prevoz in aktivna mobilnost, in tako po možnosti olajšale prehod na te načine prevoza ter s tem prispevale k večji učinkovitosti in dostopnosti.

(2) V strategiji za trajnostno in pametno mobilnost je potrjen cilj, da se do leta 2050 število smrtnih žrtev pri vseh načinih prevoza v Uniji zmanjša skoraj na nič. K varnosti udeležencev v cestnem prometu prispeva več ukrepov s področja uporabe Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([4]), kot so sistem eCall, prometne informacije, povezane z varnostjo v cestnem prometu, ter informacijske storitve v zvezi z varnimi in varovanimi parkirišči za tovornjake in gospodarska vozila, kot so certificirana v skladu z Delegirano uredbo Komisije (EU) 2022/1012 ([5]).

([1]) UL C 290, 29.7.2022, str. 126.
([2]) Stališče Evropskega parlamenta z dne 3. oktobra 2023 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne 23. oktobra 2023.
([3]) Delegirana uredba Komisije (EU) 2017/1926 z dne 31. maja 2017 o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z opravljanjem storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij po vsej EU (UL L 272, 21.10.2017, str. 1).
([4]) Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza (UL L 207, 6.8.2010, str. 1).
([5]) Delegirana uredba Komisije (EU) 2022/1012 z dne 7. aprila 2022 o dopolnitvi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta glede določitve standardov, v katerih so podrobno opredeljeni raven storitve in varnosti varnih in varovanih parkirišč, ter postopkov za njihovo certificiranje (UL L 170, 28.6.2022, str. 27).

(3) V sporočilu Komisije z dne 11. decembra 2019 z naslovom „Evropski zeleni dogovor“ sta poudarjena vse večja vloga avtomatizirane in povezane multimodalne mobilnosti, skupaj s pametnimi sistemi za upravljanje prometa, ki jih omogoča digitalizacija, ter cilj podpiranja novih trajnostnih storitev prevoza in mobilnosti, ki lahko pripomorejo k boljši mobilnosti in zmanjšanju zastojev in onesnaževanja, zlasti na mestnih območjih, ter spodbujajo prehod na druge načine prevoza in boljše upravljanje prometa, s tem pa tudi čistejše načine prevoza. V podporo temu razvoju bi bilo morda treba razmisliti o ustreznih tehničnih merilih za pregled v okviru Uredbe (EU) 2020/852 Evropskega parlamenta in sveta ([6]) (znana tudi kot uredba o taksonomiji), da bi podprli naložbe v ITS.

(4) Naraščajoča potreba po boljši uporabi podatkov za večjo trajnostnost, varnost, učinkovitost in odpornost prometnih verig zahteva boljše usklajevanje okvira ITS z drugimi pobudami, namenjenimi uskladitvi in olajšanju izmenjave podatkov v sektorjih mobilnosti, prometa in logistike iz multimodalnega vidika, kot so skupni evropski podatkovni prostor za mobilnost in njegovi sestavni deli, Uredba (EU) 2020/1056 Evropskega parlamenta in Sveta ([7]) ter delo, ki ga opravlja forum za digitalni promet in logistiko (DTLF), pri čemer je treba upoštevati pravila glede varstva podatkov in zasebnosti.

(5) Zaradi potrebe po digitalizaciji cestnega prometa, povečanju varnosti v cestnem prometu in zmanjšanju zastojev bi bilo treba v vseevropskem prometnem omrežju še naprej razvijati uvajanje in uporabo inteligentnih prometnih sistemov in storitev na cestah.

(6) Digitalizacija in inovacije v cestnem prometu ustvarjajo nove zaposlitvene možnosti, saj zaradi njih v tem sektorju nastajajo novi projekti.

(7) V številnih državah članicah se nacionalne aplikacije inteligentnih transportnih sistemov in storitev že uporabljajo v sektorju cestnega prometa. Kljub izboljšavam od sprejetja Direktive 2010/40/EU leta 2010 pa so bile v oceni te direktive ugotovljene trajne pomanjkljivosti, zaradi katerih je uvajanje še vedno razdrobljeno in neusklajeno, hkrati pa ni geografske kontinuitete storitev ITS po vsej Uniji in na njenih zunanjih mejah.

(8) V okviru izvajanja delegiranih uredb Komisije (EU) št. 885/2013 ([8]), (EU) št. 886/2013 ([9]), (EU) 2015/962 ([10]) in (EU) 2017/1926, ki dopolnjujejo Direktivo 2010/40/EU, so države članice vzpostavile nacionalne točke dostopa. Nacionalne točke dostopa organizirajo dostop do podatkov, povezanih s prometom, in njihovo ponovno uporabo v podporo zagotavljanju interoperabilnih potovalnih in prometnih storitev ITS za končne uporabnike po vsej EU. Ti podatki, povezani s prometom, bi morali biti na voljo v strojno berljivi obliki, in sicer v obsegu, določenem v tej direktivi. Nacionalne točke dostopa so skupaj z morebitnimi regionalnimi in lokalnimi točkami dostopa v državah članicah pomemben sestavni del skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost v okviru evropske strategije za podatke in bi se bilo treba nanje opreti zlasti v zvezi z dostopnostjo podatkov. Države članice bi si morale s sodelovanjem pri olajševanju dostopa do podatkov prek nacionalnih točk dostopa prizadevati za izboljšanje učinkovitosti in interoperabilnosti teh točk ter sodelovanje med njimi po vsej Uniji, pa tudi za to, da bi uporabniki imeli lažji dostop do njih. Čeprav nacionalne točke dostopa delujejo v vseh državah članicah, je še vedno treba izboljšati razpoložljivost podatkov, kar zadeva številne vrste podatkov, ki veljajo za ključne za podporo razvoju bistvenih storitev, s katerimi se končnim uporabnikom zagotavljajo potrebne informacije.

([6]) Uredba (EU) 2020/852 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2020 o vzpostavitvi okvira za spodbujanje trajnostnih naložb ter spremembi Uredbe (EU) 2019/2088 (UL L 198, 22.6.2020, str. 13).

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

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

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

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

(9) Treba bi bilo okrepiti sodelovanje držav članic pri uporabi specifikacij za uvajanje ITS. Komisija bi morala olajšati sodelovanje držav članic na prednostnih področjih, na primer s sprejetjem smernic za spodbujanje usklajenega in pravočasnega uvajanja ITS v Uniji ter za racionalizacijo izmenjave vrst podatkov iz Priloge III.

(10) V skladu s členom 20 Uredbe (EU) 2023/1804 Evropskega parlamenta in Sveta ([11]) je treba prek nacionalne točke dostopa zagotoviti razpoložljivost in dostopnost nekaterih statičnih in dinamičnih podatkov in storitev, povezanih z infrastrukturo za alternativna goriva, na celotnem ozemlju Unije, ter tako podpreti razvoj izboljšanih informacijskih storitev za končne uporabnike. Navedena določba predvideva tudi sprejetje pravil, ki dopolnjujejo pravila iz Delegirane uredbe Komisije (EU) 2022/670 ([12]) v zvezi s standardi prenosa, predstavitve in kakovosti podatkov.

(11) Za zagotovitev usklajenega, učinkovitega in interoperabilnega uvajanja ITS v Uniji kot celoti bi bilo treba poleg že sprejetih specifikacij uvesti specifikacije in po potrebi standarde, ki bi določali nadaljnje podrobne določbe in postopke. Pred sprejetjem kakršnih koli dodatnih ali spremenjenih specifikacij bi morala Komisija oceniti njihovo skladnost z nekaterimi opredeljenimi načeli iz Priloge II. Prednost bi bilo treba dati zlasti štirim glavnim področjem razvoja in uvajanja ITS. Pri nadaljnjem izvajanju ITS bi bilo treba upoštevati obstoječo infrastrukturo ITS, ki jo uporablja posamezna država članica, v smislu tehnološkega napredka in finančnih prizadevanj.

(12) V skladu z načelom tehnološke nevtralnosti, kot je določeno v Direktivi (EU) 2018/1972 Evropskega parlamenta in Sveta ([13]), bi bilo treba zagotoviti, zlasti za kooperativne inteligentne prometne sisteme (C-ITS), da z zahtevami za sisteme ITS ni določena ali diskriminirana uporaba določene vrste tehnologije. Če se lahko uporabijo komplementarne, zanesljive in dejansko preskušene tehnologije C-ITS, bi bilo treba omogočiti soobstoj različnih aplikacij, hkrati pa zagotoviti interoperabilnost sistemov ITS.

(13) V specifikacijah bi bilo treba upoštevati in nadgraditi že pridobljene izkušnje in rezultate na področju ITS, C-ITS ter kooperativne, povezane in avtomatizirane mobilnosti (CCAM), zlasti v okviru platform C-ITS in CCAM, Evropskega foruma za večmodalno mobilnost potnikov, Foruma za digitalni promet in logistiko in evropske platforme za izvajanje storitve eCall.

(14) Specifikacije bi morale spodbujati inovacije. Večja razpoložljivost podatkov bi morala na primer privesti do razvoja novih storitev ITS in obratno, inovacije bi morale opredeliti potrebe po prihodnjih specifikacijah. Evropsko partnerstvo za kooperativno, povezano in avtomatizirano mobilnost v okviru programa Obzorje Evropa bi moralo podpirati razvoj in preskušanje naslednjega vala storitev C-ITS, pri čemer bi se bilo treba opirati na specifikacije, ki jih je treba sprejeti za storitve C-ITS, ter pomagati pri vključevanju visoko avtomatiziranih vozil v nove storitve multimodalne mobilnosti. Nove tehnologije, zlasti za C-ITS, je treba preskusiti v dejanskih razmerah cestnega prometa kot zanesljivo storitev pred njihovo uvedbo.

(15) C-ITS uporabljajo tehnologije, ki cestnim vozilom omogočajo medsebojno komunikacijo in komunikacijo z obcestno infrastrukturo, vključno s semaforji. Storitve C-ITS so kategorija storitev ITS, ki temeljijo na odprti arhitekturi, ki omogoča povezavo „od mnogih do mnogih“ ali „vsak z vsakim“ med postajami C-ITS. To pomeni, da bi si morale vse postaje C-ITS varno izmenjevati sporočila in ne bi smele biti omejene na izmenjavo sporočil z vnaprej določenimi postajami. Za večino storitev je treba zagotoviti verodostojnost in celovitost sporočil C-ITS, ki vsebujejo informacije, kot so položaj, hitrost in smer. Zato bi bilo treba oblikovati en skupni evropski model zaupanja za C-ITS za vzpostavitev odnosa zaupanja med vsemi postajami C-ITS, ne glede na uporabljene komunikacijske tehnologije. Ta model zaupanja bi bilo treba uvesti na podlagi politike o uporabi infrastrukture javnih ključev (PKI). Najvišja raven infrastrukture javnih ključev bi moral biti zanesljivi seznam za evropska potrdila

([11]) Uredba (EU) 2023/1804 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. septembra 2023 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU (UL L 234, 22.9.2023, str. 1).

([12]) Delegirana uredba Komisije (EU) 2022/670 z dne 2. februarja 2022 o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z opravljanjem storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU (UL L 122, 25.4.2022, str. 1).

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

(ECTL), na katerem so navedeni vsi zanesljivi overitelji korenskih potrdil v Evropi. Za zagotovitev nemotenega delovanja takega modela zaupanja za C-ITS bi bilo treba nekatere naloge izvajati na centralni ravni. Komisija bi morala zagotoviti, da se te bistvene naloge izvajajo, zlasti kar zadeva vloge (i) organa za politiko potrdil C-ITS pri upravljanju politike potrdil in dovoljenj za PKI, (ii) upravljavca zanesljivega seznama pri pripravi in posodabljanju ECTL in, za redne dejavnosti, pri poročanju organu za politiko potrdil C-ITS v zvezi s splošnim varnim delovanjem modela zaupanja C-ITS ter (iii) kontaktne točke C-ITS pri vseh komunikacijah z upravljavci overiteljev korenskih potrdil in objavljanju potrdil javnih ključev upravljavca zanesljivega seznama in ECTL. Komisija trenutno zagotavlja tudi to, da evropski overitelj korenskih potrdil izpolnjuje svojo vlogo. Ta overitelj se lahko po potrebi ohrani, na primer za zagotavljanje podpore načrtom za prehod, v primeru da bi bil drug overitelj korenskih potrdil ogrožen.

(16) Večina ukrepov na podlagi Direktive 2010/40/EU, z izjemo sistema eCall, je osredotočenih na sprejemanje specifikacij za zagotavljanje interoperabilnosti in dostopnosti podatkov, ki so že na voljo v digitalni strojno berljivi obliki, ter na uvajanje storitev ITS, vendar pa za ustrezne deležnike nikoli ni bilo nobenih obveznosti, da ustvarijo take podatke in jih dajo na voljo v navedeni obliki ali da uvedejo posebne storitve. Uporaba več bistvenih storitev ITS je postala splošno razširjena: na primer, odkrivanje incidentov, ki omogoča storitve zagotavljanja prometnih informacij, povezanih z varnostjo v cestnem prometu; podobno velja za uporabo ključnih podatkov na drugih prednostnih področjih, opredeljenih v tej direktivi, na primer prometnih predpisov, ki podpirajo pomembne storitve, kot so omejitve hitrosti za podporo vozilom, opremljenim z inteligentnim sistemom za uravnavanje hitrosti v skladu z Uredbo (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta ([14]). Obvezno zagotavljanje določenih storitev ITS in ključnih podatkov v strojno berljivi obliki se šteje za potrebno, da se zagotovita stalna razpoložljivost takih podatkov in stalno zagotavljanje takih storitev po vsej Uniji. To pomeni, da osnovne informacije, ki morajo biti prisotne v strojno berljivih podatkih, že obstajajo, ne glede na obliko ali medij, v katerem so predstavljene. Osnovne informacije na primer obstajajo samo, kadar pristojni organi izdajo opozorilo o neugodnih vremenskih razmerah za promet (npr. na radiu ali signalnih tablah).

Ta direktiva ne predpisuje, ali je treba ustvariti posebne prometne informacije (na primer oblikovanje načrtov o pretoku prometa) niti v katerih okoliščinah bi bilo treba izdati varnostno opozorilo (na primer, ali je zaradi sneženja treba opozoriti voznike) ali katere vrednosti bi morale biti določene v prometni ureditvi (na primer raven omejitve hitrosti). Vse to ostaja v pristojnosti pristojnih organov, kar pomeni, da se v praksi uporaba razlikuje (ob enakem sneženju je na primer možno, da se sprejme odločitev o izdaji opozorila za promet na nekaterih območjih, na drugih pa ne). Poleg tega obvezno zagotavljanje nekaterih storitev ITS in ključnih podatkov v digitalni strojno berljivi obliki ne zahteva naložb v obcestno opremo omrežja za zbiranje dodatnih informacij. Vrste podatkov in storitve, katerih zagotavljanje bi moralo biti obvezno na podlagi te direktive, bi bilo treba opredeliti na podlagi specifikacij, ki jih je sprejela Komisija z delegiranimi akti, ki dopolnjujejo Direktivo 2010/40/EU, zlasti z delegiranimi uredbami (EU) št. 885/2013, (EU) št. 886/2013, (EU) 2017/1926 in (EU) 2022/670, ter bi morale odražati vrste podatkov in storitve, določene v teh aktih. Specifikacije, ki jih je Komisija že sprejela, vključno s standardi, navedenimi v njih, puščajo prostor za odločitve o digitalni vsebini informacijskega elementa, ki se da na voljo v strojno berljivi obliki. Za zagotovitev skupnega pristopa k izvajanju bo morda potrebno pripravljalno delo, kot je profiliranje standardov. V takih primerih bi bilo treba pripravljalno delo, ki ga je treba opraviti, opisati v delovnem programu ITS in to dodatno delo upoštevati pri določanju datumov za zagotovitev teh vrst podatkov in povezanih storitev.

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

(17) K potrebni pretvorbi nedigitalnih informacij v digitalno strojno berljivo obliko je glede na veliko število vključenih deležnikov in njihove neenake tehnične zmogljivosti ter veliko količino informacij treba pristopiti postopoma in sorazmerno. Zato bi se moralo obvezno zagotavljanje nekaterih podatkov v digitalni strojno berljivi obliki v prvi fazi nanašati na informacije, ustvarjene ali posodobljene po specifičnem začetnem datumu; v drugi fazi bi morala ta obveznost veljati tudi za predhodno ustvarjene informacije. Pri drugih podatkih, kjer informacije hitro zastarajo, bi morda zadostovalo, da se dajo na voljo le nove ali posodobljene informacije.

(18) Zaradi kontinuitete bi morale biti vrste podatkov in storitve, ki jih je na podlagi te direktive obvezno zagotavljati, razpoložljive znotraj konkretnega geografskega področja uporabe. K opredelitvi navedenega področja uporabe bi prav tako bilo treba pristopiti postopoma in sorazmerno. V primeru podatkov o prometni ureditvi v urbanih vozliščih bi morale imeti države članice možnost, da za zagotovitev sorazmernosti zadevnih obveznosti in zlasti razumno razmerje med stroški in koristmi pokritost omejijo na določene ceste z uporabo praga za pretok prometa, določenega v tej direktivi.

(19) Zaradi varnosti v cestnem prometu je zaželeno, da države članice čim prej prek nacionalnih točk dostopa omogočijo dostop do podatkov (npr. podatkov o omejitvah hitrosti ali dinamičnih podatkov za varna in varovana parkirišča), tudi za dele cestnega omrežja, ki ne spadajo na geografsko področje uporabe, opredeljeno v Prilogi III (npr. avtoceste, ki niso del vseevropskega cestnega omrežja).

(20) Študija iz leta 2020 z naslovom „*Mapping accessible transport for persons with reduced mobility*“ (Evidentiranje dostopnega prevoza za osebe z omejeno mobilnostjo) je pokazala, da pomanjkanje zadostnih podatkov o značilnostih dostopnosti trenutno onemogoča zanesljivo načrtovanje potovanj, kadar se vidiki dostopnosti uporabljajo kot iskalne spremenljivke. Prav tako je pokazala, da bi morala biti določitev minimalnih zahtev in standardov za informacije, namenjene invalidom in osebam z omejeno mobilnostjo, obravnavana kot zelo pomembna naloga na ravni Unije in držav članic. Za dodatno izboljšanje dostopnosti prometnega sistema in olajšanje potovanj za invalide in osebe z omejeno mobilnostjo so za digitalne storitve multimodalne mobilnosti potrebni podatki o vozliščih dostopa in značilnostih njihove dostopnosti v dostopni obliki.

(21) Na podlagi s tem povezane izjave v strategiji za trajnostno in pametno mobilnost bi morala Komisija preučiti, kako bi bilo treba prilagoditi sedanji pravni okvir v odziv na nove elektronske komunikacijske tehnologije in kakšne bi bile posledice morebitne razširitve sistema eCall na druge kategorije vozil, kot so težka tovorna vozila, avtobusi, dvokolesna motorna vozila in kmetijski traktorji, za centre za obveščanje eCall. Poleg tega bi morala Komisija zunaj okvira te direktive oceniti možnosti za rešitev vprašanja zastaranja sistemov eCall v vozilih z opremo, ki ustreza trenutnim specifikacijam eCall, potem ko bodo izklopljena vodovno komutirana komunikacijska omrežja (2G in 3G).

(22) Večje vključevanje ITS in naprednih sistemov za pomoč voznikom ali sistemov vozil in infrastrukture na splošno pomeni, da bodo taki sistemi vse bolj odvisni od informacij, ki jih posredujejo drug drugemu. To še zlasti velja za C-ITS. Taka odvisnost se bo z višjimi stopnjami avtomatizacije še povečala. Pričakuje se, da bodo te višje stopnje avtomatizacije varno uporabljale komunikacijo med vozili in infrastrukturo za organiziranje manevrov in bolj nemotene prometne tokove, kar bo prispevalo tudi k bolj trajnostnemu prometu. Ta komunikacija med vozili in infrastrukturo bi morala podpirati zanesljivost, točnost in razpoložljivost podatkov. Ogrožanje celovitosti storitev ITS bi torej lahko resno vplivalo na varnost v cestnem prometu, na primer, če vozilo zaradi namerno napačne informacije izvede manevre, ki ogrožajo udeležence v cestnem prometu, kar bi lahko posredno vplivalo na prometni sistem Unije. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te direktive bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila, da v situacijah, ko je ogrožena celovitost storitev ITS in je za zagotovitev varnega in pravilnega delovanja prometnega sistema Unije ali varnosti v cestnem prometu nujno potrebno ukrepanje na ravni Unije, sprejme protiukrepe za odpravo vzrokov in posledic take situacije. Take protiukrepe bi bilo treba sprejeti čim prej in jih takoj uporabiti. Vseeno bi si morala Komisija pred sprejetjem takih protiukrepov po najboljših močeh

prizadevati za posvetovanje s strokovnjaki iz držav članic. Poleg tega bi morala Komisija glede na to, da morda obstajajo načrti za ravnanje v izrednih razmerah na različnih intervencijskih ravneh za reševanje vrste možnih sistemskih okvar, take protiukrepe sprejeti le v izrednih razmerah, kadar sanacijski ukrepi, ki jih sprejmejo pristojni nacionalni organi, ne bodo zagotovili pravočasnega in učinkovitega odziva. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta ([15]). Ob upoštevanju potrebe po zagotovitvi neprekinjenosti prometa je primerno, da se veljavnost takih protiukrepov podaljša na več kot šest mesecev z uporabo možnosti iz člena 8(2) Uredbe (EU) št. 182/2011. Taki protiukrepi bi se morali končati takoj, ko se izvede alternativna rešitev ali ko se izredne razmere odpravijo.

(23) Vsakršno obdelavo osebnih podatkov na podlagi te direktive, kot je obdelava podatkov o lokaciji, ki omogočajo neposredno ali posredno identifikacijo osebe, bi bilo treba izvajati v skladu s pravom Unije o varstvu osebnih podatkov in zasebnosti, kot je določeno zlasti v Uredbi (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta ([16]) in Sveta ter Direktivi 2002/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([17]). V skladu s členom 6 Uredbe (EU) 2016/679 bi bilo treba v tej direktivi določiti namen, za katerega se lahko obdelujejo osebni podatki na podlagi te direktive.

(24) Kadar specifikacije, ki jih je treba pripraviti na podlagi te direktive, vključujejo obdelavo osebnih podatkov, bi morale določati ustrezne in primerne zaščitne ukrepe za varstvo osebnih podatkov v skladu z zahtevami iz Uredbe (EU) 2016/679 in Direktive 2002/58/ES, tudi v zvezi z najdaljšim trajanjem hrambe podatkov, in anonimizacijo ali psevdonimizacijo podatkov. Brez poseganja v kakršne koli posebne zahteve, določene v pravu Unije v zvezi z uporabo anonimnih ali psevdonimiziranih podatkov, bi bilo zlasti treba – če je mogoče zastavljene namene pri obdelavi osebnih podatkov doseči tudi na tak način in če je to tehnično izvedljivo – uporabljati anonimizirane podatke. V drugih primerih bi bilo treba v skladu z načelom vgrajenega varstva podatkov za krepitev zasebnosti posameznikov spodbujati uporabo psevdonimiziranih podatkov, na primer prek sistema EU za upravljanje varnostnih potrdil C-ITS. Uporaba osebnih podatkov, ki izhajajo iz vzorcev mobilnosti ali prepoznavanja obraza, ne sme povzročiti nobene oblike socialne diskriminacije. Poleg tega bi bilo treba v navedenih specifikacijah ali nacionalnem pravu, kot je ustrezno, v skladu z zahtevami iz Uredbe (EU) 2016/679 in Direktive 2002/58/ES določiti zaščitne ukrepe, zlasti pred zlorabo, vključno z nezakonitim dostopom, spreminjanjem ali izgubo.

(25) Direktiva 2001/95/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([18]) se uporablja za proizvode, za katere sektorska zakonodaja ne vsebuje bolj specifičnih določb z enakim varnostnim ciljem, in kadar varnostne zahteve, ki jih določa sektorska zakonodaja, ne zajemajo vidikov in tveganj ali kategorije tveganj, ki jih zajema navedena direktiva („varnostna mreža“).

(26) Kadar je treba izvesti postopek ugotavljanja skladnosti, bi morale specifikacije vključevati podrobne določbe o postopku ugotavljanja skladnosti ali primernosti komponent za uporabo. V zvezi z nekaterimi storitvami ITS in zlasti storitvami C-ITS sta stalno izpolnjevanje nekaterih zahtev in interoperabilnost bistvena za zagotavljanje varnosti in pravilnega delovanja sistema. Zato bi morale specifikacije, ki določajo zahteve za proizvode, po potrebi določati tudi postopke v zvezi z nadzorom trga, vključno z zaščitno klavzulo. Navedene določbe bi morale temeljiti

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

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

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

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

na Sklepu št. 768/2008/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([19]), zlasti v zvezi z moduli za različne faze postopkov ugotavljanja skladnosti in nadzora trga. Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ([20]) določa okvir za homologacijo in tržni nadzor motornih vozil in njihovih delov ali povezane opreme, uredbi (EU) št. 167/2013 ([21]) in (EU) št. 168/2013 ([22]) Evropskega parlamenta in Sveta pa določata pravila o homologaciji dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov ter kmetijskih ali gozdarskih vozil in njihovih delov ali povezane opreme.

Zato bi določitev ugotavljanja skladnosti opreme in aplikacij, ki spadajo na področje uporabe navedenih zakonodajnih aktov, pomenila podvajanje dela. Vendar se navedeni zakonodajni akti o homologaciji vozil uporabljajo za opremo, povezano z ITS, ki je vgrajena v vozila, ne pa tudi za opremo in programsko opremo ITS zunanje cestne infrastrukture, ki bi morala spadati na področje uporabe te direktive. V slednjem primeru bi bili lahko v specifikacijah določeni postopki ugotavljanja skladnosti in tržnega nadzora. Taki postopki bi morali biti omejeni na tisto, kar bi bilo potrebno v vsakem posameznem primeru, njihov namen pa bi moral biti po potrebi sistematičen pristop k pravilom o imenovanju organov za ugotavljanje skladnosti in veljavnim postopkom, zlasti v zvezi s čezmejnimi aplikacijami in storitvami.

(27) Pri uvajanju in uporabi opreme in programske opreme ITS, ki vključuje sisteme umetne inteligence, bi bilo treba upoštevati ustrezne določbe Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi harmoniziranih pravil o umetni inteligenci in spremembi nekaterih zakonodajnih aktov Unije (akt o umetni inteligenci).

(28) Za aplikacije in storitve ITS, ki zahtevajo natančno in zagotovljeno določanje časa in položaja, bi bilo treba uporabljati satelitsko infrastrukturo ali katero koli tehnologijo, ki zagotavlja enakovredno raven natančnosti. Izkoristiti bi bilo treba sinergije med prometnim in vesoljskim sektorjem Unije, da se spodbudi širša uporaba novih tehnologij, ki zadovoljujejo potrebo po natančnem in zagotovljenem določanju časa in položaja. Vesoljski program Unije, vzpostavljen z Uredbo (EU) 2021/696 Evropskega parlamenta in Sveta ([23]), zagotavlja visokokakovostne, najsodobnejše in varne z vesoljem povezane podatke, informacije in storitve prek sistemov Galileo, EGNOS (skupna evropska geostacionarna navigacijska storitev) in Copernicus.

(29) Zagotavljanje varnih in zanesljivih storitev določanja časa in položaja je bistven element učinkovitega delovanja aplikacij in storitev ITS. Zato je primerno zagotoviti njihovo združljivost z mehanizmom avtentikacije, ki ga zagotavlja program Galileo, da se ublažijo napadi s potvarjanjem signalov globalnih satelitskih navigacijskih sistemov (GNSS). To ne izključuje uporabe drugih preizkušenih mehanizmov, ki zagotavljajo enako stopnjo zaupanja, da se zagotovi zanesljivost informacij o položaju in času.

(30) Pri pripravi delovnih programov, ki jih Komisija sprejme v skladu z Direktivo 2010/40/EU, bi se bilo treba posvetovati z državami članicami in drugimi ustreznimi deležniki, vključno z drugimi strokovnimi skupinami Komisije, zlasti Evropsko svetovalno skupino za ITS, in odbori Komisije, ki se ukvarjajo z digitalnimi vidiki prometa.

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

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

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

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

([23]) Uredba (EU) 2021/696 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 28. aprila 2021 o vzpostavitvi Vesoljskega programa Unije in ustanovitvi Agencije Evropske unije za vesoljski program ter razveljavitvi uredb (EU) št. 912/2010, (EU) št. 1285/2013 in (EU) št. 377/2014 in Sklepa št. 541/2014/EU (UL L 170, 12.5.2021, str. 69).

(31) Treba bi bilo poenostaviti pravila o poročanju in omogočiti lažjo izvedbo primerjalne analize. Zato bi moralo eno poročilo države članice vsaka tri leta, ki zajema izvajanje te direktive ter vseh delegiranih in izvedbenih aktov, nadomestiti različne obstoječe obveznosti poročanja, določiti pa bi bilo treba tudi skupno predlogo, vključno z nekaterimi ključnimi kazalniki uspešnosti. Komisija bi morala imeti možnost, da na podlagi izkušenj z uporabo prostovoljnih ključnih kazalnikov uspešnosti v poročilih izbere nekatere od teh kazalnikov, ki se vključijo v usklajeno predlogo.

(32) Komisija in države članice naj spodbujajo sodelovanje s tretjimi državami, zlasti z državami kandidatkami za članstvo v Uniji in tistimi tretjimi državami, v katerih so tranzitni koridorji, ki povezujejo države članice. Evropska komisija naj tudi neguje sodelovanje na mednarodni ravni.

(33) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te direktive bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila v zvezi s sprejetjem in posodabljanjem delovnih programov ter sprejetjem predloge za poročila, ki bi jih morale predložiti države članice. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011.

(34) Za doseganje ciljev te direktive bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte za spremembo seznama vrst podatkov, za katere morajo države članice zagotoviti razpoložljivost, za obdobje petih let od začetka veljavnosti te direktive. To obdobje bi bilo treba samodejno podaljšati za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet ne nasprotujeta takemu podaljšanju. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, tudi na ravni strokovnjakov in z deležniki, ki zastopajo vse vrste udeležencev v cestnem prometu in druge zainteresirane strani, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje ([24]). Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se lahko sistematično udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije v zvezi s pripravo delegiranih aktov.

(35) Za zagotovitev usklajenega pristopa bi morala Komisija zagotoviti skladnost med dejavnostmi odbora, ustanovljenega s to direktivo, in odbori, ustanovljenimi z uredbami (EU) št. 165/2014 ([25]), (EU) 2019/1239 ([26]), (EU) 2020/1056 in (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktivama 2007/2/ES ([27]) in (EU) 2019/520 ([28]) Evropskega parlamenta in Sveta.

(36) Ker cilja te direktive, in sicer zagotovitve usklajenega in doslednega uvajanja interoperabilnih ITS po vsej Uniji, države članice in/ali zasebni sektor ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi obsega in učinkov lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja.

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

([25]) Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 60, 28.2.2014, str. 1).

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

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

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

(37) V skladu s Skupno politično izjavo z dne 28. septembra 2011 držav članic in Komisije o obrazložitvenih dokumentih ([29]) se države članice zavezujejo, da bodo v upravičenih primerih obvestilu o ukrepih za prenos priložile enega ali več dokumentov, v katerih se pojasni razmerje med elementi direktive in ustreznimi deli nacionalnih instrumentov za prenos. Zakonodajalec meni, da je posredovanje takih dokumentov v primeru te direktive upravičeno.

(38) V skladu s členom 42(1) Uredbe (EU) 2018/1725 Evropskega parlamenta in Sveta ([30]) je bilo opravljeno posvetovanje z Evropskim nadzornikom za varstvo podatkov, ki je mnenje podal 2. marca 2022 –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Spremembe Direktive 2010/40/EU

Direktiva 2010/40/EU se spremeni:

(1) v členu 1 se vstavi naslednji odstavek:

„2a. Ta direktiva določa razpoložljivost podatkov in uvajanje storitev ITS na prednostnih področjih iz člena 2 pri čemer za podatke velja posebna geografska pokritost, kot je določeno v Prilogi III, in za storitve ITS, kot je določeno v Prilogi IV.“;

(2) v členu 2 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Za namene te direktive so prednostna področja razvoja in uporabe specifikacij in standardov:

(a) Prednostno področje I: storitve ITS na področju informacij in mobilnosti;

(b) Prednostno področje II: storitve ITS na področju potovanj, prometa in upravljanja prometa;

(c) Prednostno področje III: storitve ITS na področju varnosti in zaščite v cestnem prometu;

(d) Prednostno področje IV: storitve ITS za kooperativno, povezano in avtomatizirano mobilnost.“;

(3) člen 4 se spremeni:

(a) točka 2 se nadomesti z naslednjim:

„(2) ‚interoperabilnost‘ pomeni zmogljivost sistemov ter osnovnih poslovnih procesov za izmenjavo podatkov ter informacij in znanja, s čimer se omogoča kontinuiteta storitev ITS;“;

(b) točka 4 se nadomesti z naslednjim:

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

(c) točka 14 se nadomesti z naslednjim:

„(14) ‚cestni podatki‘ pomeni podatke o značilnostih cestne infrastrukture, vključno z nepremičnimi prometnimi znaki in njihovimi predpisanimi varnostnimi simboli ter infrastrukturo za polnjenje in oskrbo z alternativnimi gorivi;“;

([29]) UL C 369, 17.12.2011, str. 14.

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

(d) točka 18 se nadomesti z naslednjim:

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

_____

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

(e) dodajo se naslednje točke:

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

(20) ‚storitev C-ITS' pomeni storitev ITS, ki se izvaja prek C-ITS;

(21) ‚razpoložljivost podatkov' pomeni, da podatki obstajajo v digitalni strojno berljivi obliki;

(22) ‚nacionalna točka dostopa' pomeni digitalni vmesnik, ki ga vzpostavi država članica in predstavlja enotno točko dostopa do podatkov, kot je opredeljena v specifikacijah iz člena 6;

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

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

(25) ‚osnovne informacije' pomeni informacije s področja uporabe te direktive, za katere je bilo ugotovljeno, da so pomembne za obveščanje udeležencev v cestnem prometu in uporabnikov ITS, zlasti s strani organov za ceste, kadar so odgovorni za take informacije;

(26) ‚glavna cesta' pomeni cesto zunaj mestnih območij, kot jih določijo države članice, ki povezuje večja mesta ali regije ali oboje in ni razvrščena kot del celovitega vseevropskega cestnega omrežja ali kot avtocesta.";

(4) vstavi se naslednji člen:

„*Člen 4a*

Delovni program

1. Komisija do 21. decembra 2024 po posvetovanju z Evropsko svetovalno skupino za ITS, ki je bila s sklepom Komisije ustanovljena 4. maja 2011 (*), in ustreznimi deležniki z izvedbenim aktom sprejme delovni program. Navedeni izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 15(4). Delovni program vključuje vsaj naslednje elemente:

(a) cilje in datume za njegovo vsakoletno izvajanje z navedbo, za katere delovne naloge je treba pripraviti specifikacije v skladu s členom 6;

(b) vrste podatkov, ki jih Komisija namerava dodati v Prilogi III ali jih iz nje odstraniti z delegiranimi akti iz člena 7(1a);

(c) pripravljalno delo, ki ga opravi Komisija v sodelovanju z deležniki in državami članicami v skladu s členom 7(1).

2. Pred vsakim nadaljnjim petletnim podaljšanjem pooblastila za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 12(2) Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi vzpostavi nov delovni program, ki vključuje vsaj elemente iz odstavka 1, točke (a) do (c). Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 15(4).

_____

(*) Sklep Komisije z dne 4. maja 2011 o ustanovitvi Evropske svetovalne skupine za ITS (2011/C 135/03) (UL C 135, 5.5.2011, str. 3).“;

(5) člen 5 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 5*

Uporaba specifikacij za uvajanje ITS

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

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

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

(6) člen 6 se spremeni:

(a) odstavek 5 se nadomesti z naslednjim:

„5. Brez poseganja v postopke na podlagi Direktive (EU) 2015/1535 Evropskega parlamenta in Sveta (*) so v specifikacijah po potrebi navedene razmere, v katerih lahko države članice – po uradni obvestitvi Komisije – uvedejo dodatna pravila za opravljanje storitev ITS na vsem svojem ozemlju ali na delu tega ozemlja. Ta pravila ne smejo ovirati interoperabilnosti.

_____

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

(b) odstavek 6 se nadomesti z naslednjim:

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

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

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

V specifikacijah se upoštevajo načela iz Priloge II.“;

(c) doda se naslednji odstavek:

„8. Komisija sprejme delegirane akte v skladu s členom 12, v katerih določi specifikacije iz tega člena. Navedeni delegirani akti ne zajemajo več kot enega prednostnega področja in se sprejmejo za vsakega od prednostnih ukrepov.“;

(7) vstavi se naslednji člen:

„*Člen 6a*

Razpoložljivost podatkov in uvajanje storitev ITS

1. Države članice zagotovijo, da so podatki na voljo za geografsko pokritost za vsako vrsto podatkov iz Priloge III, za katere že obstajajo osnovne informacije.

Države članice zagotovijo, da so podatki, ki ustrezajo osnovnim informacijam, ustvarjenim ali posodobljenim na datum iz tretjega stolpca Priloge III ali po njem, nemudoma na voljo.

Države članice zagotovijo tudi, da so, razen če je v Prilogi III določeno drugače, drugi podatki, ki ustrezajo vsem obstoječim osnovnim informacijam, ustvarjenim ali posodobljenim pred datumom iz četrtega stolpca navedene priloge, na voljo nemudoma po tem datumu.

Kadar v četrtem stolpcu Priloge III ni določen datum, se veljavni datumi določijo z delegiranim aktom, sprejetim v skladu s členom 7.

Roki iz tega odstavka se uporabljajo samo za obstoječo infrastrukturo. Za infrastrukturo, dokončano pozneje, se ti roki razumejo kot datumi dokončanja.

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

2. Države članice zagotovijo, da se storitve ITS iz Priloge IV uvedejo za geografsko pokritost, določeno v navedeni prilogi, čim prej, najkasneje pa do ustreznih datumov iz navedene priloge.“;

(8) člen 7 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 7*

Spremembe Priloge III

1. Komisija pred sprejetjem delegiranih aktov na podlagi tega člena v okviru rednega postopka posvetovanja ter skupaj s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, in deležniki preveri zrelost opisov digitalnih vsebin vrst podatkov, ki se dajo na voljo v skladu s členom 6a, in zagotovi dokončanje ustreznega pripravljalnega dela.

1a. Na Komisijo se na podlagi analize stroškov in koristi ter ustreznih posvetovanj in ob upoštevanju tržnega in tehnološkega razvoja po vsej Uniji, prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 12, da se spremeni Priloga III, in sicer z:

(a) dodajanjem vrst podatkov, ki spadajo na področje uporabe ene izmed kategorij ali podkategorij podatkov iz Priloge III in so navedene v specifikacijah, določenih v skladu s členom 6(8), kadar razpoložljivost takih vrst podatkov glede na analizo stroškov in koristi prinaša pomembne in jasno utemeljene koristi in izboljšave v smislu trajnostnosti, varnosti in zaščite prometa ali učinkovitosti in upravljanja prometa, ter določitvijo veljavnih datumov;

(b) odstranitvijo vrst podatkov iz Priloge III, kadar je to jasno utemeljeno;

(c) določitvijo veljavnih datumov za vrste podatkov iz Priloge III za primere, v katerih datumi niso bili določeni do 20. decembra 2023.

2. Delegirani akti, sprejeti na podlagi odstavka 1a tega člena, morajo biti skladni z vrstami podatkov iz zadnjega delovnega programa, sprejetega v skladu s členom 4a. Navedeni delegirani akti se po potrebi nanašajo na digitalne vsebine, opredeljene v okviru pripravljalnega dela iz odstavka 1 tega člena. Navedeni delegirani akti ne zajemajo več kot enega prednostnega področja.

3. Geografska pokritost za vrsto podatkov iz odstavka 1a, točki (a) in (c), mora biti enaka ali bolj omejena od tiste, ki je opredeljena v Prilogi III za kategorije ali podkategorije, v katere spada zadevna vrsta podatkov, po potrebi v skladu s postopnim pristopom.

4. Datumi, določeni v delegiranih aktih iz odstavka 1a, točki (a) in (c):

(a) v zvezi s tretjim stolpcem Priloge III nastopijo najmanj dve leti po začetku veljavnosti zadevnega delegiranega akta in po potrebi postopoma;

(b) v zvezi s četrtim stolpcem Priloge III nastopijo najmanj štiri leta po začetku veljavnosti zadevnega delegiranega akta.

V primeru, da je v Prilogi III v tretjem stolpcu datum že naveden, datum za četrti stolpec:

(a) nastopi najmanj dve leti po datumu, opredeljenem v tretjem stolpcu in najmanj dve leti po začetku veljavnosti zadevnega delegiranega akta;

(b) v zvezi s statičnimi multimodalnimi prometnimi podatki za storitve zagotavljanja multimodalnih potovalnih informacij po vsej EU (lokacija opredeljenih vozlišč dostopa) na celotnem prometnem omrežju Unije nastopi ne prej kot 31. decembra 2032.

Kadar pa se šteje, da razpoložljivost obstoječih podatkov, ki ustrezajo informacijam, ustvarjenim ali posodobljenim pred datumom iz tretjega stolpca Priloge III, ni potrebna, ker ustrezne informacije hitro postajajo zastarele, se lahko v delegiranih aktih, sprejetih v skladu z odstavkom 1a, točki (a) in (c), tega člena, v četrtem stolpcu Priloge III navede, da se obveznost iz člena 6a(1), četrti pododstavek, za take podatke ne uporablja.

5. Komisija pri sprejemanju delegiranih aktov na podlagi tega člena upošteva zahteve iz Uredbe (EU) 2016/679 in Direktive 2002/58/ES, zlasti v zvezi s tveganjem poseganja v osebne podatke ter stroški in človeškimi viri, ki so potrebni za zagotovitev razpoložljivosti ustreznih podatkov zadostne kakovosti, da se zagotovi, da so ti posegi, stroški in viri, zlasti za javne organe, čim manjši. Komisija upošteva tudi stroške in upravno breme za zasebne operaterje, ki bodo morda morali zagotoviti podatke.“;

(9) vstavi se naslednji člen:

„*Člen 7a*

Začasni ukrepi

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

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

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

4. Izvedbeni akti iz odstavka 1 se sprejmejo v skladu s postopkom iz člena 15(3). Navedeni izvedbeni akti veljajo največ 8 mesecev. Komisija obvesti države članice, kadar meni, da so se izredne razmere končale. Komisija navedene izvedbene akte razveljavi, ko se izredne razmere končajo ali ko spremeni ustrezne specifikacije, da bi izboljšala stanje, kar koli od tega nastopi prej.

_____

(*) Direktiva (EU) 2016/1148 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. julija 2016 o ukrepih za visoko skupno raven varnosti omrežij in informacijskih sistemov v Uniji (UL L 194, 19.7.2016, str. 1).“;

(10) člen 8 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 8*

Standardi

1. Standardi, potrebni za zagotovitev interoperabilnosti, združljivosti in kontinuitete pri uvajanju in operativni uporabi ITS, se razvijejo na prednostnih področjih in za prednostne ukrepe. V ta namen Komisija po posvetovanju z odborom iz člena 15 v skladu s postopkom, določenim v Direktivi (EU) 2015/1535/ES Evropskega parlamenta in Sveta (*), zaprosi ustrezne organe za standardizacijo, naj si po najboljših močeh prizadevajo za hitro sprejetje teh standardov.

2. Pri podelitvi mandata organu za standardizacijo se upoštevajo načela iz Priloge II ter kakršne koli funkcionalne določbe, zajete v specifikaciji, sprejeti v skladu s členom 6.

_____

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

(11) člen 10 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 10*

Pravila o varstvu podatkov in zasebnosti

1. Podatki, ki predstavljajo osebne podatke, kakor so opredeljeni v členu 4, točka 1, Uredbe (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta (*), se na podlagi te direktive obdelujejo le, če je taka obdelava potrebna za izvajanje aplikacij, storitev in ukrepov ITS iz Priloge I k tej direktivi za zagotovitev varnosti ali zaščite v cestnem prometu in izboljšanega prometa, mobilnosti ali obvladovanja incidentov.

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

3. Kadar je anonimizacija tehnično izvedljiva in je mogoče namen obdelave podatkov doseči z anonimiziranimi podatki, se uporabijo anonimizirani podatki.

4. Kadar anonimizacija ni tehnično izvedljiva ali namena obdelave podatkov ni mogoče doseči z anonimiziranimi podatki, se podatki psevdonimizirajo, če je psevdonimizacija tehnično izvedljiva, namen obdelave podatkov pa je mogoče doseči z uporabo psevdonimiziranih podatkov.

_____

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

(12) vstavi se naslednji člen:

„*Člen 10a*

Sistem EU za upravljanje varnostnih poverilnic C-ITS

Specifikacije za prednostno področje iz člena 2(1), točka (d), ki jih sprejme Komisija pri izvajanju svojih pooblastil na podlagi člena 6(8), zajemajo vzpostavitev sistema EU za upravljanje varnostnih poverilnic C-ITS iz točke 4.3 Priloge I. V specifikacijah za navedeni sistem, se določijo naloge naslednjih funkcij:

(a) organa za politiko potrdil C-ITS,

(b) upravljavca zanesljivega seznama C-ITS,

(c) kontaktne točke C-ITS.

Komisija je odgovorna za zagotavljanje, da se naloge navedenih funkcij izvajajo.“;

(13) člen 12 se spremeni:

(a) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 6 in 7 se prenese na Komisijo za obdobje petih let od 20. decembra 2023. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.“;

(b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Prenos pooblastila iz členov 6 in 7 lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.“;

(c) odstavek 6 se nadomesti z naslednjim:

„6. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 6 ali 7, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.“;

(14) člen 15 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 15*

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga evropski odbor za ITS (EIC). Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta (*).

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 4 Uredbe (EU) št. 182/2011.

3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 8 Uredbe (EU) št. 182/2011 v povezavi s členom 5 navedene uredbe.

4. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

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

_____

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

(15) člen 17 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 17*

Poročanje

1. Države članice Komisiji do 21. marca 2025 predložijo poročilo o izvajanju te direktive in delegiranih aktov, sprejetih na podlagi te direktive, ter o svojih glavnih nacionalnih dejavnostih in projektih v zvezi s prednostnimi področji ter razpoložljivostjo podatkov in storitev s seznamov v prilogah III in IV.

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

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

4. Komisija najpozneje 12 mesecev po poteku vsakega posameznega roka za poročila držav članic Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o napredku pri izvajanju te direktive ter delegiranih aktov, sprejetih na podlagi te direktive. Poročilu se priloži analiza delovanja in izvajanja členov 5 do 11 in člena 16, vključno z uporabljenimi in potrebnimi finančnimi viri. V poročilu se po potrebi oceni tudi potreba po spremembi te direktive. “;

(16) vstavi se naslednji člen:

„*Člen 18a*

Pregled

Komisija do 31. decembra 2028 na podlagi zadnjega poročila Komisije, pripravljenega v skladu s členom 17(4), pregleda člen 6a, člen 7 ter prilogi III in IV in lahko po potrebi predloži predlog za spremembo. Komisija lahko zlasti na podlagi napredka, doseženega v zvezi z razpoložljivostjo in dostopnostjo podatkov ter uvajanjem storitev, in ob upoštevanju večjega obsega njihove uporabe prek aplikacij ITS predlaga, da se prilagodi geografsko pokritost nekaterih vrst podatkov in storitev ter dodajo vrste podatkov in storitev, ki štejejo za ključne za nadaljnje uvajanje ITS.“;

(17) Priloga I se nadomesti z besedilom iz Priloge I k tej direktivi;

(18) Priloga II se nadomesti z besedilom iz Priloge II k tej direktivi;

(19) besedilo iz Priloge III k tej direktivi se doda kot Priloga III;

(20) besedilo iz Priloge IV k tej direktivi se doda kot Priloga IV.

Člen 2

Prenos

1. Države članice uveljavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do 21. decembra 2025. Komisiji takoj sporočijo besedilo navedenih predpisov.

Z odstopanjem od prvega pododstavka države članice uveljavijo zakone in druge predpise, potrebne za izpolnitev obveznosti poročanja iz člena 17(1) Direktive 2010/40/EU, pred rokom za predložitev poročila iz navedenega člena.

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

2. Države članice sporočijo Komisiji besedilo temeljnih predpisov nacionalnega prava, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 3

Začetek veljavnosti

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

Člen 4

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourgu, 22. novembra 2023

Za Evropski parlament	*Za Svet*
predsednica	*predsednik*
R. METSOLA	P. NAVARRO RÍOS

PRILOGA I

„PRILOGA I

PREDNOSTNA PODROČJA

(iz člena 2)

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

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

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

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

1.1.1. razpoložljivosti in dostopnosti obstoječih in natančnih multimodalnih prometnih in potovalnih podatkov, ki se uporabljajo za digitalne storitve multimodalne mobilnosti, za ponudnike storitev ITS brez poseganja v omejitve glede varnosti in upravljanja prometa;

1.1.2. olajšanja čezmejne elektronske izmenjave podatkov med ustreznimi javnimi organi in deležniki ter ustreznimi ponudniki storitev ITS, zlasti prek standardiziranih vmesnikov;

1.1.3. pravočasnega posodabljanja razpoložljivih multimodalnih prometnih in potovalnih podatkov, ki se uporabljajo za digitalne storitve multimodalne mobilnosti, s strani ustreznih javnih organov in deležnikov;

1.1.4. pravočasnega posodabljanja multimodalnih potovalnih informacij, vključno z informacijami, povezanimi z rezervacijo in nakupom prevoznih storitev, s strani ponudnikov storitev ITS, kjer je to potrebno.

1.2. Specifikacije za informacijske in navigacijske storitve v cestnem prometu na ravni EU (vključno s storitvami prometnih informacij v realnem času na ravni EU)

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

1.2.1. razpoložljivosti in dostopnosti obstoječih in natančnih cestnih in prometnih podatkov, vključno s podatki v realnem času, ki se uporabljajo za prometne informacije v realnem času za ponudnike storitev ITS in druge ustrezne deležnike ter za uporabo v digitalnih zemljevidih, brez poseganja v omejitve glede varnosti in upravljanja prometa;

1.2.2. olajšanja čezmejne elektronske izmenjave podatkov med ustreznimi javnimi organi in deležniki ter ustreznimi ponudniki storitev ITS, vključno s povratnimi informacijami o kakovosti podatkov;

1.2.3. pravočasnega posodabljanja razpoložljivih cestnih in prometnih podatkov, ki jih ustrezni javni organi in deležniki uporabljajo za prometne informacije v realnem času;

1.2.4. pravočasnega posodabljanja prometnih informacij v realnem času, ki jih ponudniki storitev ITS posredujejo udeležencem v cestnem prometu in drugim ustreznim deležnikom.

1.3. Specifikacije za digitalne storitve multimodalne mobilnosti na ravni EU ter informacijske in navigacijske storitve v cestnem prometu

1.3.1. Opredelitev potrebnih zahtev za zbiranje ustreznih cestnih in prometnih podatkov (tj. načrtov o pretoku prometa, prometnih predpisov in priporočenih poti, predvsem za težka tovorna vozila) s strani javnih organov in/ali po potrebi zasebnega sektorja in za njihovo posredovanje ponudnikom storitev ITS, na podlagi:

1.3.1.1. razpoložljivosti in dostopnosti obstoječih cestnih in prometnih podatkov (tj. načrtov o pretoku prometa, prometnih predpisov in priporočenih poti), ki jih zbirajo ustrezni javni organi in/ali zasebni sektor, za ponudnike storitev ITS;

1.3.1.2. olajšanja elektronske izmenjave podatkov med ustreznimi javnimi organi in ponudniki storitev ITS ter drugimi ustreznimi deležniki;

1.3.1.3. pravočasnega posodabljanja cestnih in prometnih podatkov (tj. načrtov o pretoku prometa, prometnih predpisov in priporočenih poti) s strani ustreznih javnih organov in/ali, kjer je to ustrezno, zasebnega sektorja;

1.3.1.4. pravočasnega posodabljanja storitev in aplikacij ITS s strani ponudnikov storitev ITS, ki uporabljajo te cestne in prometne podatke.

1.3.2. Opredelitev potrebnih zahtev, da bodo cestni, prometni in ustrezni potovalni podatki ter podatki o multimodalni infrastrukturi, ki se uporabljajo za digitalne zemljevide, natančni in po možnosti na voljo izdelovalcem digitalnih zemljevidov in ponudnikom storitev, na podlagi:

1.3.2.1. razpoložljivosti in dostopnosti obstoječih cestnih, prometnih in ustreznih potovalnih podatkov ter podatkov o multimodalni infrastrukturi, vključno z opredeljenimi vozlišči dostopa, ki se uporabljajo za digitalne zemljevide, za izdelovalce digitalnih zemljevidov in ponudnike storitev;

1.3.2.2. olajšanja elektronske izmenjave podatkov med ustreznimi javnimi organi, deležniki, zasebnimi izdelovalci digitalnih zemljevidov in ponudniki storitev;

1.3.2.3. pravočasnega posodabljanja cestnih in prometnih podatkov za digitalne zemljevide s strani ustreznih javnih organov in deležnikov;

1.3.2.4. pravočasnega posodabljanja digitalnih zemljevidov s strani proizvajalcev digitalnih zemljevidov in ponudnikov storitev.

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

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

2.1. Specifikacije za izboljšane storitve upravljanja prometa in incidentov

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

2.1.1. razpoložljivosti in dostopnosti obstoječih in natančnih cestnih in prometnih podatkov ter podatkov o nesrečah in incidentih, ki so potrebni za storitve upravljanja prometa in incidentov;

2.1.2. olajšanja elektronske izmenjave podatkov, vključno s podatki o tovoru, ki so pomembni za upravljanje prometa in incidentov (npr. prevoz nevarnega blaga, omejitve dostopa v zvezi z blagom, prekomerni prevozi), med centri za upravljanje prometa, prometnoinformacijskimi centri, deležniki in ustreznimi ponudniki storitev ITS, zlasti prek standardiziranih vmesnikov;

2.1.3. pravočasnega posodabljanja razpoložljivih cestnih in prometnih podatkov ter podatkov o nesrečah in incidentih, ki jih ustrezni deležniki potrebujejo za izboljšane storitve upravljanja prometa in incidentov;

2.1.4. razpoložljivosti in dostopnosti podatkov in sinergij z drugimi pobudami, katerih cilj so podpora multimodalnosti, povezovanje načinov prevoza in spodbujanje prehoda v evropskem prometnem omrežju na najbolj trajnostne načine prevoza, in sicer z usklajevanjem in olajševanjem izmenjave podatkov ([1])*.

2.2. Specifikacije za storitve upravljanja mobilnosti

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

2.2.1. razpoložljivosti in dostopnosti obstoječih, točnih cestnih in multimodalnih potovalnih in prometnih podatkov v standardizirani obliki, potrebnih za upravljanje mobilnosti, za ustrezne javne organe brez poseganja v zahteve glede varstva podatkov;

2.2.2. olajšanja čezmejne elektronske izmenjave podatkov med ustreznimi javnimi organi in deležniki ter ustreznimi ponudniki storitev ITS;

2.2.3. pravočasnega posodabljanja cestnih ter multimodalnih potovalnih in prometnih podatkov, potrebnih za upravljanje mobilnosti, s strani ustreznih javnih organov in deležnikov.

2.3. Okvir EU za arhitekturo ITS

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

2.4. Aplikacije ITS in logistika tovornega prometa

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

2.4.1. razpoložljivosti ustreznih tehnologij ITS za razvijalce aplikacij ITS in njihovo uporabo;

2.4.2. razpoložljivosti podatkov, povezanih s tovorom, ki so dostopni prek drugih posebnih okvirov za izmenjavo podatkov ([2])*;

2.4.3. vključevanja rezultatov pozicioniranja v orodja in centre za upravljanje prometa.

3. Prednostno področje III: storitve ITS na področju varnosti in zaščite v cestnem prometu

Specifikacije in standardi za storitve ITS na področju varnosti in zaščite v cestnem prometu vključujejo naslednje:

3.1. Specifikacije za interoperabilno vseevropsko storitev eCall

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

3.1.1. razpoložljivost zahtevanih podatkov ITS v vozilu, ki jih je treba izmenjati;

3.1.2. razpoložljivost potrebne opreme v centrih za odzivanje na klice v sili, ki sprejemajo podatke, ki jih oddajajo vozila;

3.1.3. omogočanje elektronske izmenjave podatkov med vozili in odzivnimi centri za klic v sili, vključno z morebitno interakcijo s podatki s področja uporabe Uredbe (EU) 2020/1056 in z e-CMR ([3])*, na primer v primeru nevarnega blaga.

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

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

3.2.1. razpoložljivosti informacij uporabnikom o parkiranju ob cestah;

3.2.2. omogočanja elektronske izmenjave podatkov med parkirišči ob cestah, centri in vozili;

3.2.3. vključevanja ustreznih tehnologij ITS v vozila in na parkirišča ob cestah zaradi posodobitve informacij o prostih parkirnih mestih za namene rezervacij.

3.3. Specifikacije za osnovne splošne prometne informacije v zvezi z varnostjo v cestnem prometu

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

3.3.1. razpoložljivosti in dostopnosti natančnih podatkov o dogodkih in pogojih, povezanih z varnostjo, ki so potrebni za prometne informacije v zvezi z varnostjo in storitve upravljanja incidentov;

3.3.2. uvajanja ali uporabe sredstev za odkrivanje ali prepoznavanje dogodkov in pogojev, povezanih z varnostjo;

3.3.3. določitve in uporabe standardiziranega seznama prometnih dogodkov, povezanih z varnostjo („splošna prometna sporočila"), ki bi jih bilo treba brezplačno posredovati uporabnikom ITS;

3.3.4. združljivosti in vključevanja „splošnih prometnih sporočil" v storitve ITS za prometne in multimodalne potovalne informacije v realnem času.

3.4. Specifikacije za druge ukrepe

3.4.1. Opredelitev potrebnih ukrepov za podporo varnosti udeležencev v cestnem prometu v zvezi z njihovim vmesnikom človek-stroj v vozilu in uporabo nomadskih naprav, vključno z mobilnimi telefoni, za podporo vožnji in/ali prevozu ter varnostjo komunikacij v vozilu, ki ne spadajo na področje uporabe uredb (EU) št. 167/2013 ([4])*, (EU) št. 168/2013 ([5])* in (EU) 2018/858 ([6])* Evropskega parlamenta in Sveta.

3.4.2. Opredelitev potrebnih ukrepov za izboljšanje varnosti in udobja ranljivih udeležencev v cestnem prometu za vse ustrezne aplikacije ITS, ki ne spadajo na področje uporabe uredb (EU) št. 167/2013, (EU) št. 168/2013 in (EU) 2018/858.

3.4.3. Opredelitev potrebnih ukrepov za vgraditev naprednih informacijskih sistemov za pomoč vozniku v vozila in cestno infrastrukturo, ki ne spadajo na področje uporabe uredb (EU) št. 167/2013, (EU) št. 168/2013 in (EU) 2018/858.

3.4.4. Opredelitev potrebnih ukrepov za olajšanje izmenjave informacij med ponudniki storitev varnostnih aplikacij ITS, kot je podpora pri iskanju ukradenih vozil ali blaga, in ustreznimi javnimi organi, ob ustreznem upoštevanju drugih obstoječih in nastajajočih okvirov za olajšanje izmenjave podatkov na področju mobilnosti in prometa, ki ne spadajo na področje uporabe uredb (EU) št. 167/2013, (EU) št. 168/2013 in (EU) 2018/858.

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

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

4.1. opredelitev potrebnih ukrepov za nadaljnji napredek pri razvoju in izvajanju kooperativnih (vozilo-vozilo, vozilo-infrastruktura, infrastruktura-infrastruktura) inteligentnih prometnih sistemov, zlasti za podporo CCAM, ki temeljijo na:

4.1.1. lažji izmenjavi podatkov ali informacij med vozili, med infrastrukturami, med vozili in infrastrukturami ter med drugimi cestnimi uporabniki in vozili in infrastrukturami;

4.1.2. razpoložljivosti ustreznih podatkov ali informacij za izmenjavo, ki so namenjeni zadevnim stranem, tj. vozilom ali cestni infrastrukturi;

4.1.3. uporabi standardizirane oblike sporočil za izmenjavo podatkov ali informacij med vozilom in infrastrukturo;

4.1.4. opredelitvi točne in zanesljive komunikacijske infrastrukture za izmenjavo podatkov ali informacij med vozili, med infrastrukturami ter med vozili in infrastrukturami;

4.1.5. uporabi procesov standardizacije za sprejetje ustreznih arhitektur.

4.2. Specifikacije za storitve

4.2.1. storitve obveščanja in opozarjanja C-ITS, ki temeljijo na podatkih o stanju in povečujejo ozaveščenost udeležencev v prometu o prihajajočih prometnih razmerah;

4.2.2. storitve obveščanja in opozarjanja C-ITS, ki temeljijo na opažanjih in dodatno povečujejo ozaveščenost udeležencev v prometu o prihajajočih prometnih razmerah, vključno z nepovezanimi udeleženci v prometu;

4.2.3. storitve C-ITS, ki temeljijo na namerah in vozilom omogočajo obvladovanje zapletenih prometnih scenarijev in omogočajo visoko avtomatizirano vožnjo;

4.2.4. infrastrukturne storitve C-ITS za podporo avtomatizirani vožnji.

4.3. Specifikacije za sistem EU za upravljanje varnostnih poverilnic C-ITS

4.3.1. politika potrdil za upravljanje potrdil javnih ključev za storitve C-ITS;

4.3.2. določitev vloge organa za politiko potrdil C-ITS, upravljavca zanesljivega seznama C-ITS in kontaktne točke C-ITS;

4.3.3. varnostna politika za upravljanje informacijske varnosti v C-ITS.

([1])* Kot je Uredba (EU) 2020/1056 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o elektronskih informacijah o prevozu blaga (UL L 249, 31.7.2020, str. 33) in delo Foruma za digitalni promet in logistiko (DTLF).

([2])* Kot je Uredba (EU) 2020/1056.

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

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

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

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

PRILOGA II

„PRILOGA II

NAČELA ZA SPECIFIKACIJE IN UVAJANJE ITS

(iz členov 5, 6, 7 in 8)

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

(a)	so učinkoviti	–	konkretno prispevajo k reševanju ključnih izzivov, ki vplivajo na cestni promet v Evropi (npr. zmanjšanje preobremenjenosti cest, obravnavanje izrednih razmer in vremenskih pojavov, zmanjšanje emisij, izboljšanje energijske učinkovitosti, doseganje višjih ravni varnosti in varovanja, tudi pri ranljivih udeležencih v cestnem prometu);
(b)	so stroškovno učinkoviti	–	optimizirajo razmerje med stroški in rezultati pri izpolnjevanju ciljev;
(c)	so sorazmerni	–	po potrebi zagotavljajo različne ravni dosegljive kakovosti storitev in uvajanja, ob upoštevanju lokalnih, regionalnih, nacionalnih in evropskih posebnosti;
(d)	podpirajo kontinuiteto storitev	–	zagotavljajo neprekinjene storitve po celotni Uniji, zlasti v vseevropskem prometnem omrežju, in na zunanjih mejah Unije, kjer je to mogoče, kadar se uporabljajo storitve ITS. Neprekinjene storitve bi bilo treba zagotoviti na ravni, prilagojeni značilnostim prometnih omrežij, ki povezujejo države z državami, ter po potrebi regije z regijami in mesta s podeželjem;
(e)	uresničujejo interoperabilnost	–	zagotavljajo, da sistemi, aplikacije, storitve in povezani poslovni procesi omogočajo izmenjavo podatkov, informacij in znanja v standardizirani obliki, da se omogoči učinkovito izvajanje storitev ITS;
(f)	podpirajo združljivost s sedanjimi sistemi	–	kadar je upravičeno, zagotavljajo zmogljivost sistemov ITS, da delujejo z obstoječimi sistemi z enakim ciljem, ne da bi ovirali razvoj novih tehnologij, pri čemer po potrebi podpirajo dopolnjevanje z novimi tehnologijami ali prehod nanje;
(g)	spoštujejo značilnosti obstoječe nacionalne infrastrukture in omrežja	–	upoštevajo razlike v značilnostih prometnega omrežja, zlasti glede velikosti obsega prometa in vremenskih razmer na cestah ter specifičnih lastnosti infrastrukture;
(h)	spodbujajo enakost dostopa	–	ne ovirajo ali diskriminirajo dostopa ranljivih udeležencev v cestnem prometu do aplikacij in storitev ITS. So po potrebi dostopni invalidom v skladu z zahtevami glede dostopnosti iz Priloge I k Direktivi (EU) 2019/882, kadar so aplikacije in storitve ITS namenjene povezovanju ali zagotavljanju informacij invalidnim uporabnikom ITS; so prijazni do uporabnikov z omejenim digitalnim znanjem;
(i)	podpirajo zrelost	–	po ustrezni oceni tveganja, ki vključuje, kjer je ustrezno, preizkuse v dejanskih pogojih pri vseh proizvajalcih vozil in naprav ter ponudnikih infrastrukture, dokažejo uspešnost inovativnih sistemov ITS, z ustrezno stopnjo tehničnega razvoja in operativne uporabe;

(j)	zagotavljajo kakovost časovne razporeditve in pozicioniranja	–	zagotavljajo združljivost aplikacij in storitev ITS, ki temeljijo na časovni razporeditvi ali pozicioniranju, vsaj z navigacijskimi storitvami, ki jih zagotavljata sistem Galileo, vključno z odprto storitvijo za avtentikacijo navigacijskih sporočil in drugimi storitvami sistema Galileo, kot je zelo natančna storitev, ko bo takšna storitev na voljo, in skupna evropska geostacionarna navigacijska storitev (EGNOS). Po potrebi zagotavljajo, da aplikacije in storitve ITS, ki temeljijo na podatkih, zbranih z opazovanjem Zemlje, uporabljajo podatke, informacije ali storitve programa Copernicus. Poleg podatkov programa Copernicus se lahko uporabljajo tudi drugi podatki in storitve;
(k)	spodbujajo intermodalnost	–	pri uvajanju ITS po potrebi upoštevajo usklajevanje različnih načinov prevoza;
(l)	spoštujejo usklajenost	–	upoštevajo obstoječa pravila, politike in dejavnosti Unije, ki so pomembni na področju ITS, zlasti na področju standardizacije, pri specifikacijah pa načelo tehnološke nevtralnosti, kot je določeno v Direktivi (EU) 2018/1972;
(m)	zagotavljajo preglednost in zaupanje	–	zagotavljajo preglednost, na primer z zagotavljanjem preglednosti razvrščanja, tudi o učinkih na okolje, pri predlaganju možnosti mobilnosti strankam.“.

PRILOGA III

„PRILOGA III

Seznam vrst podatkov

Vrsta podatkov	Geografska pokritost	Datum iz člena 6a(1), drugi pododstavek	Datum iz člena 6a(1), tretji pododstavek
1. Podatki v zvezi z zagotavljanjem informacij o cestnem prometu in navigacijskih storitev po vsej EU (kot je navedeno v Prilogi I, prednostno področje I, odstavka 1.2 in 1.3):			
1.1 Kategorija: statični in dinamični prometni predpisi, kjer je to primerno, v zvezi z naslednjim:			
Podkategorija: — pogoji za vožnjo v predorih — pogoji za vožnjo čez mostove — omejitve hitrosti — prepovedi prehitevanja za težka tovorna vozila — omejitve glede teže/dolžine/širine/višine	Vseevropsko jedrno cestno omrežje	31. december 2025	31. december 2027
	Celovito vseevropsko omrežje za ceste, druge avtoceste in odseke glavnih cest s skupno povprečno letno gostoto prometa več kot 8 500 vozil dnevno, in vse ceste v mestih v središču vsakega urbanega vozlišča, kot je opredeljeno v členu 3, točka (p), Uredbe (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta ([1]) in navedeno v zadevni uredbi, vključno s tistimi, ki jih upravljajo mesta. Država članica se lahko odloči, da omeji pokritost v mestih v središču urbanih vozlišč na ulice, kjer povprečna letna gostota prometa presega 7 000 vozil na dan. Država članica, ki sprejme navedeno odločitev, o tem uradno obvesti Komisijo do 31. decembra 2026.	31. december 2026	31. december 2028
Podkategorija: — enosmerne ceste	Cestna infrastruktura v mestih v središču vsakega urbanega vozlišča, kot je opredeljeno v členu 3, točka (p), Uredbe (EU) št. 1315/2013	31. december 2025	31. december 2027
Podkategorija: — predpisi za dostavo blaga	Cestna infrastruktura v mestih v središču vsakega urbanega vozlišča, kot je opredeljeno v členu 3, točka (p), Uredbe (EU) št. 1315/2013	31. december 2026	Delegirani akti, ki se sprejmejo v skladu s členom 7(1), točke (a), (b) in (c)

([1]) Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L 348, 20.12.2013, str. 1).

Vrsta podatkov	Geografska pokritost	Datum iz člena 6a(1), drugi pododstavek	Datum iz člena 6a(1), tretji pododstavek
Podkategorija: — smer vožnje na voznih pasovih s spremenljivo smerjo vožnje	Jedrno in celovito vseevropsko omrežje za ceste, druge avtoceste in odseke glavnih cest s skupno povprečno letno gostoto prometa več kot 8 500 vozil dnevno, in vse ceste v mestih v središču vsakega urbanega vozlišča, kot je opredeljeno v členu 3, točka (p), Uredbe (EU) št. 1315/2013 in navedeno v zadevni uredbi, vključno s tistimi, ki jih upravljajo mesta. Država članica se lahko odloči, da omeji pokritost v mestih v središču urbanih vozlišč na ulice, kjer povprečna letna gostota prometa presega 7 000 vozil na dan. Država članica, ki sprejme navedeno odločitev, o tem uradno obvesti Komisijo do 31. decembra 2026.	31. december 2026	Delegirani akti, ki se sprejmejo v skladu s členom 7(1), točke (a), (b) in (c)
Podkategorija: — načrti o pretoku prometa	Jedrno in celovito vseevropsko omrežje za ceste, druge avtoceste in odseke glavnih cest s skupno povprečno letno gostoto prometa več kot 8 500 vozil dnevno, in vse ceste v mestih v središču vsakega urbanega vozlišča, kot je opredeljeno v členu 3, točka (p), Uredbe (EU) št. 1315/2013 in navedeno v zadevni uredbi, vključno s tistimi, ki jih upravljajo mesta. Država članica se lahko odloči, da omeji pokritost v mestih v središču urbanih vozlišč na ulice, kjer povprečna letna gostota prometa presega 7 000 vozil na dan. Država članica, ki sprejme navedeno odločitev, o tem uradno obvesti Komisijo do 31. decembra 2028.	31. december 2028	Delegirani akti, ki se sprejmejo v skladu s členom 7(1), točke (a), (b) in (c)
Podkategorija: — trajne prepovedi za vožnjo	Jedrno in celovito vseevropsko omrežje za ceste, druge avtoceste in odseke glavnih cest s skupno povprečno letno gostoto prometa več kot 8 500 vozil dnevno, in vse ceste v mestih v središču vsakega urbanega vozlišča, kot je opredeljeno v členu 3, točka (p), Uredbe (EU) št. 1315/2013 in navedeno v zadevni uredbi, vključno s tistimi, ki jih upravljajo mesta. Država članica se lahko odloči, da omeji pokritost v mestih v središču urbanih vozlišč na ulice, kjer povprečna letna gostota prometa presega 7 000 vozil na dan. Država članica, ki sprejme navedeno odločitev, o tem uradno obvesti Komisijo do 31. decembra 2026.	31. december 2026	Delegirani akti, ki se sprejmejo v skladu s členom 7(1), točke (a), (b) in (c)

Vrsta podatkov	Geografska pokritost	Datum iz člena 6a(1), drugi pododstavek	Datum iz člena 6a(1), tretji pododstavek
Podkategorija: — meje omejitev, prepovedi ali obveznosti z območno veljavnostjo, trenutno stanje dostopa in pogoji za promet na urejenih prometnih območjih	Jedrno in celovito vseevropsko omrežje za ceste, druge avtoceste in odseke glavnih cest s skupno povprečno letno gostoto prometa več kot 8 500 vozil dnevno, in vse ceste v mestih v središču vsakega urbanega vozlišča, kot je opredeljeno v členu 3, točka (p), Uredbe (EU) št. 1315/2013 in navedeno v zadevni uredbi, vključno s tistimi, ki jih upravljajo mesta. Država članica se lahko odloči, da omeji pokritost v mestih v središču urbanih vozlišč na ulice, kjer povprečna letna gostota prometa presega 7 000 vozil na dan. Država članica, ki sprejme navedeno odločitev, o tem uradno obvesti Komisijo do 31. decembra 2026.	31. december 2026	Delegirani akti, ki se sprejmejo v skladu s členom 7(1), točke (a), (b) in (c)

1.2 Vrste podatkov o stanju omrežja:

Podkategorija: — cestne zapore — zapore voznih pasov — dela na cesti	Vseevropsko jedrno cestno omrežje	31. december 2025	Se ne uporablja (opomba 1).
	Celovito vseevropsko cestno omrežje	31. december 2026	Se ne uporablja (opomba 1).
Podkategorija: — začasni ukrepi za upravljanje prometa	Vseevropsko jedrno in celovito cestno omrežje	31. december 2028	Se ne uporablja (opomba 1).

2. Podatki o informacijskih in rezervacijskih storitvah za varna in varovana parkirišča za tovornjake in gospodarska vozila (kot je navedeno v Prilogi I, prednostno področje III, odstavek 3.2):

Kategorija: statični podatki Podkategorija: — statični podatki v zvezi s parkirišči — informacije o varnosti in opremi parkirišč	Vseevropsko jedrno cestno omrežje	31. december 2025	31. december 2026
	Celovito vseevropsko cestno omrežje	31. december 2026	31. december 2027
Kategorija: dinamični podatki Podkategorija: — dinamični podatki o razpoložljivosti parkirnih mest, vključno s tem, ali je parkirišče zasedeno/zaprto oziroma koliko ima prostih parkirnih mest.	Vseevropsko jedrno in celovito cestno omrežje	31. december 2027	Se ne uporablja (opomba 1).

Vrsta podatkov	Geografska pokritost	Datum iz člena 6a(1), drugi pododstavek	Datum iz člena 6a(1), tretji pododstavek
3. Podatki o zaznanih dogodkih ali razmerah v zvezi z varnostjo v cestnem prometu, ki se nanašajo na osnovne splošne prometne informacije v zvezi z varnostjo v cestnem prometu (kot je navedeno v Prilogi I, Prednostno področje III, odstavek 3.3):			
Kategorija: dinamični podatki Podkategorija: — začasno spolzka cesta — živali, osebe, ovire, razbitine na cesti — nezaščiteno območje nesreče — kratkotrajna dela na cesti — voznik, ki vozi v napačno smer — neoznačena zapora ceste	Jedrno in celovito vseevropsko omrežje za ceste in druge avtoceste, ki niso vključene v to omrežje	31. december 2025	Se ne uporablja (opomba 1).
Podkategorija: — zmanjšana vidljivost — izjemne vremenske razmere	Jedrno in celovito vseevropsko omrežje za ceste in druge avtoceste, ki niso vključene v to omrežje	31. december 2026	Se ne uporablja (opomba 1).
4. Statični multimodalni prometni podatki za storitve zagotavljanja multimodalnih potovalnih informacij po vsej EU (kot je navedeno v Prilogi I, prednostno področje I, odstavka 1.1 in 1.3):			
Kategorija lokacija opredeljenih vozlišč dostopa za vse načine linijskega prevoza, vključno z informacijami o dostopnosti vozlišč dostopa in poti znotraj prestopne postaje (na primer obstoj dvigal, tekočih stopnic)	Urbana vozlišča, kot so opredeljena v členu 3, točka (p), Uredbe (EU) št. 1315/2013 in navedena v navedeni uredbi, vključno s tistimi, ki jih upravljajo mesta	31. december 2026	Delegirani akti, ki se sprejmejo v skladu s členom 7(1a), točke (a), (b) in (c)
	Celotno prometno omrežje Unije	31. december 2028	Delegirani akti, ki se sprejmejo v skladu s členom 7(1a, točke (a), (b) in (c)

OPOMBA 1: ‚Se ne uporablja: podatkov, ustvarjenih ali posodobljenih pred datumom iz tretjega stolpca v tej prilogi, ni treba dati na voljo na podlagi člena 6a(1)‘.“.

PRILOGA IV

„PRILOGA IV

Seznam storitev ITS

Storitev	Geografska pokritost	Datum
Storitev zagotavljanja osnovnih splošnih prometnih informacij v zvezi z varnostjo v cestnem prometu, kot je navedeno v Prilogi I, Prednostno področje III, odstavek 3.3	Jedrno in celovito vseevropsko cestno omrežje	31. december 2026“.