ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 21.4.2026 г.
COM(2026) 165 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

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

{SWD(2026) 117 final}

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

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

Съдържание

1 Въведение и контекст 3
2 Състояние на изпълнението на Директива 2010/40/ЕС 4
2.1 Делегирани актове относно спецификациите и свързаното с тях законодателство 4
2.2 Нова работна програма за периода 2024—2028 г. 7
2.3 Стандарти 9
2.4 Правила за защита на данните и неприкосновеността на личния живот 10
2.5 Правила относно отговорността 10
2.6 Докладване от държавите членки 10
2.6.1 Нови правила за докладване 10
2.6.2 Изводи от анализа на докладите на държавите членки 11
2.7 Европейска консултативна група по ИТС 14
3 Спомагателни мерки и сътрудничество 15
4 Използвани и необходими финансови средства 16
5 Заключение 18

1 ВЪВЕДЕНИЕ И КОНТЕКСТ

Настоящият доклад е първият след приемането на Директива (ЕС) 2023/2661 за изменение на Директива 2010/40/ЕС (наричана по-долу за краткост „Директивата за ИТС“) на 22 ноември 2023 г., която държавите членки трябваше да транспонират до 21 декември 2025 г. Съгласно член 17, параграф 4 от изменената Директива за ИТС Комисията трябва да представи на Европейския парламент и на Съвета доклад за напредъка, постигнат в изпълнението на директивата и делегираните актове към нея, не по-късно от 12 месеца след националните доклади за ИТС, за които държавите членки трябваше да съобщят на Комисията до 21 март 2025 г.[1].

Изменението на Директивата за ИТС имаше няколко цели. Те бяха идентифицирани чрез *последващата* оценка на директивата[2] и втория доклад на Комисията за напредъка[3] до Европейския парламент и Съвета относно изпълнението на Директивата за ИТС, като бяха и допълнително оценени в оценката на въздействието[4], придружаваща предложението за директива за изменение на Директивата за ИТС[5]. Целите бяха: i) по-нататъшно подобряване на координацията по отношение на достъпността на данните; ii) вземане предвид на появата на нови теми и предизвикателства, свързани с ИТС; и iii) подобряване на достъпността на ключови видове данни за цялата пътнотранспортна мрежа.

С измененията на Директивата за ИТС бяха въведени няколко нови изисквания относно сигурността на съвместните ИТС (СИТС), временните мерки за извънредни ситуации, задължителното сътрудничество между държавите членки и заинтересованите страни, наличността на данни и внедряването на услуги, както и опростяването на докладването както по директивата, така и по делегираните актове към нея, включително установяването на общ образец и общи ключови показатели за ефективност (КПЕ). Бяха добавени две приложения, в които се създават списъци с видове данни и услуги, за които се смята, че са от решаващо значение за внедряването на ИТС. Ролята на националните точки за достъп (НТД)[6] също беше призната по отношение на достъпността на данните.

Четирите приоритетни области на Директивата за ИТС също бяха предефинирани и реорганизирани в четири категории услуги, като се отчитат новите теми и предизвикателства в областта на ИТС, като например мобилността като услуга (MaaS) и съвместната, свързана и автоматизирана мобилност (CCAM), като същевременно се гарантира, че обхватът на съществуващите делегирани актове продължава да се покрива.

Ролята на Европейския комитет по ИТС беше засилена, по-специално чрез прилагане на процедурата по разглеждане за приемането на нови работни програми за ИТС и образеца, както и КПЕ за докладване от държавите членки. Ролята на Европейската

[1] Националните доклади ЗА ИТС са достъпни на адрес https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/its-national-reports_en.
[2] Работен документ на службите на Комисията SWD(2019) 369 final.
[3] COM(2019) 464 final.
[4] Работен документ на службите на Комисията SWD(2021) 474 final.
[5] COM(2021) 813 final.
[6] https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/national-access-points_en.

консултативна група по ИТС също беше засилена чрез добавяне на задължителен етап на консултации преди приемането на работните програми за ИТС.

Както се изисква съгласно изменената Директива за ИТС, през 2024 г. Комисията прие следните решения:

- Решение на Комисията от 22 март 2024 г. за изменение на Решение 2011/C 135/03 на Комисията по отношение на неговата приложимост, задачите на Европейската консултативна група по ИТС и прозрачността на нейното функциониране[7].
- Решение за изпълнение на Комисията от 11 ноември 2024 г. за определяне на образеца, включващ ключови показатели за ефективност за докладване от държавите членки съгласно Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета[8]. С настоящото решение се отменя и заменя предишното решение за изпълнение на Комисията от 13 юли 2011 г. за приемане на насоки за докладване от държавите членки[9]. През 2024 г. с експерти от държавите членки беше изготвено и ръководство относно КПЕ на ИТС за ЕС[10].
- Решение за изпълнение на Комисията от 12 ноември 2024 г. за създаване на работна програма за Директива 2010/40/ЕС за периода 2024—2028 г. [11] (работната програма за ИТС за 2024—2028 г.).

Настоящият доклад е придружен от работен документ на службите на Комисията, в който се анализират националните доклади за ИТС за 2025 г., включително наличието на основни видове данни, изброени в приложение III, и внедряването на услугите, изброени в приложение IV към Директивата за ИТС, както са предоставени от държавите членки в съответствие с член 17, параграф 1 от Директивата за ИТС. В работния документ на службите на Комисията също така се анализират КПЕ, предоставени от държавите членки в техните доклади.

2 Състояние на изпълнението на Директива 2010/40/ЕС

2.1 Делегирани актове относно спецификациите и свързаното с тях законодателство

След публикуването на втория доклад на Комисията за напредъка са направени няколко значителни промени в спецификациите, приети съгласно Директивата за ИТС. Настоящото състояние е следното:

Приоритетно действие а) — предоставянето в целия ЕС на информационни услуги за мултимодални пътувания (MMTIS): 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[12]. Тези спецификации обхванаха както условия за осигуряване на възможност за

[7] ОВ C, C/2024/2348, 27.3.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2348/oj.
[8] ОВ L, 2025/264, 10.2.2025 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/264/oj.
[9] ОВ L 193, 23.7.2011 г., стр. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/453/oj.
[10] Достъпно на ITS national reports - Mobility and Transport - European Commission (Национални доклади за ИТС. Мобилност и транспорт. Европейска комисия).
[11] ОВ C, C/2024/6798, 13.11.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/6798/oj.
[12] ОВ L 272, 21.10.2017 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj.

внедряване на услуги, като например задължителната достъпност на съществуващите статични данни чрез НТД, така и разпоредбите за свързване на информационните услуги за пътувания.

Както беше обявено в съобщението на Комисията относно стратегията за устойчива и интелигентна мобилност[13], спецификациите бяха изменени с Делегиран регламент (ЕС) 2024/490[14], приет от Комисията на 29 ноември 2023 г. С изменените спецификации се изисква от държателите на данни да предоставят достъп до съществуващи динамични данни (напр. информация в реално време за прекъсвания) чрез НТД. Тази разпоредба се прилага и за допълнителни видове данни, например за това дали могат да бъдат качени велосипеди на влак и за достъпността за пътниците с увреждания или с намалена подвижност. В зависимост от вида на данните и географския обхват изпълнението на спецификациите беше разсрочено до 1 декември 2028 г.

Приоритетно действие б) — предоставяне в целия ЕС на информационни услуги в реално време за движението по пътищата (RTTI): 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 бяха предназначени да гарантират достъпността, обмена, повторното използване и актуализирането на данните за пътищата и движението по тях от пътните власти, пътните оператори и доставчиците на услуги с цел предоставяне на услуги RTTI в целия ЕС.

Тези спецификации бяха преразгледани с приемането на 2 февруари 2022 г. на Делегиран регламент (ЕС) 2022/670[16], с който се отмени Делегиран регламент (ЕС) 2015/962 от 1 януари 2025 г. С преразглеждането бяха добавени видове данни към списъка със съществуващи данни, които държателите на данни трябва да направят достъпни чрез НТД, и беше разширен географският обхват на спецификациите, за да обхване цялата пътна мрежа на ЕС, с изключение на частните пътища. С него също така беше въведено задължение за доставчиците на услуги да включват в своите услуги, без допълнителни разходи за крайния потребител, данни за всякакви планове за движение по пътищата, както и правила за движение и ограничения, прилагани от компетентните органи и достъпни чрез НТД. В зависимост от вида на данните и географския обхват изпълнението на спецификациите беше разсрочено между 1 януари 2023 г. и 31 декември 2027 г.

Приоритетно действие в) — данни и процедури за предоставяне, когато е възможно, на безплатна за потребителите обща минимална информация за движението, свързана с безопасността (SRTI): 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[17].

[13] COM/2020/789 final.
[14] ОВ L, 2024/490, 13.2.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj.
[15] ОВ L 157, 23.6.2015 г., стр. 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2015/962/oj.
[16] ОВ L 122, 25.4.2022 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/670/oj.
[17] ОВ L 247, 18.9.2013 г., стр. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/886/oj.

Преразглеждането на тези спецификации е предвидено в работната програма за ИТС за периода 2024—2028 г. (вж. по-долу).

Приоритетно действие г) — хармонизираното предоставяне на оперативно съвместима система в целия ЕС „eCall“: на 26 ноември 2012 г. Комисията прие Делегиран регламент (ЕС) № 305/2013 относно хармонизираното предоставяне на оперативно съвместима система в целия ЕС „eCall“[18].

Освен това беше прието Решение № 585/2014/ЕС[19] на 15 май 2014 г., а Регламент (ЕС) 2015/758[20] — на 29 април 2015 г. Те допринасят към рамката съгласно Директивата за ИТС, като в тях се предвижда задължително внедряване на обществени центрове за приемане на спешни повиквания от системата eCall (eCall PSAP) и задължително оборудване за новите видове превозни средства от категория M_1 или N_1 (вж. втория доклад на Комисията за напредъка за по-подробно описание на това законодателство).

На 6 февруари 2024 г. Комисията прие Делегиран регламент (ЕС) 2024/1084[21] за изменение на Делегиран регламент (ЕС) № 305/2013. За тази цел са необходими PSAP за подпомагане на приемането и обработването на повикванията от системата eCall като се използват най-новите съобщителни технологии с пакетна комутация (4G/5G), считано от 1 януари 2026 г. Аналогично, на 14 февруари 2024 г. Комисията прие Делегиран регламент (ЕС) 2024/1180[22] за изменение на Регламент (ЕС) 2015/758 по отношение на стандартите, свързани с eCall, а на 23 юли 2025 г. Комисията прие Делегиран регламент (ЕС) 2025/1871[23] за изменение на Регламент (ЕС) 2015/758 по отношение на стандартите, свързани с eCall, и за изменение на Делегиран регламент (ЕС) 2017/79[24] по отношение на техническите изисквания и процедурите за изпитване за одобряване на моторни превозни средства, оборудвани с бордови системи eCall, основаващи се на телефон 112.

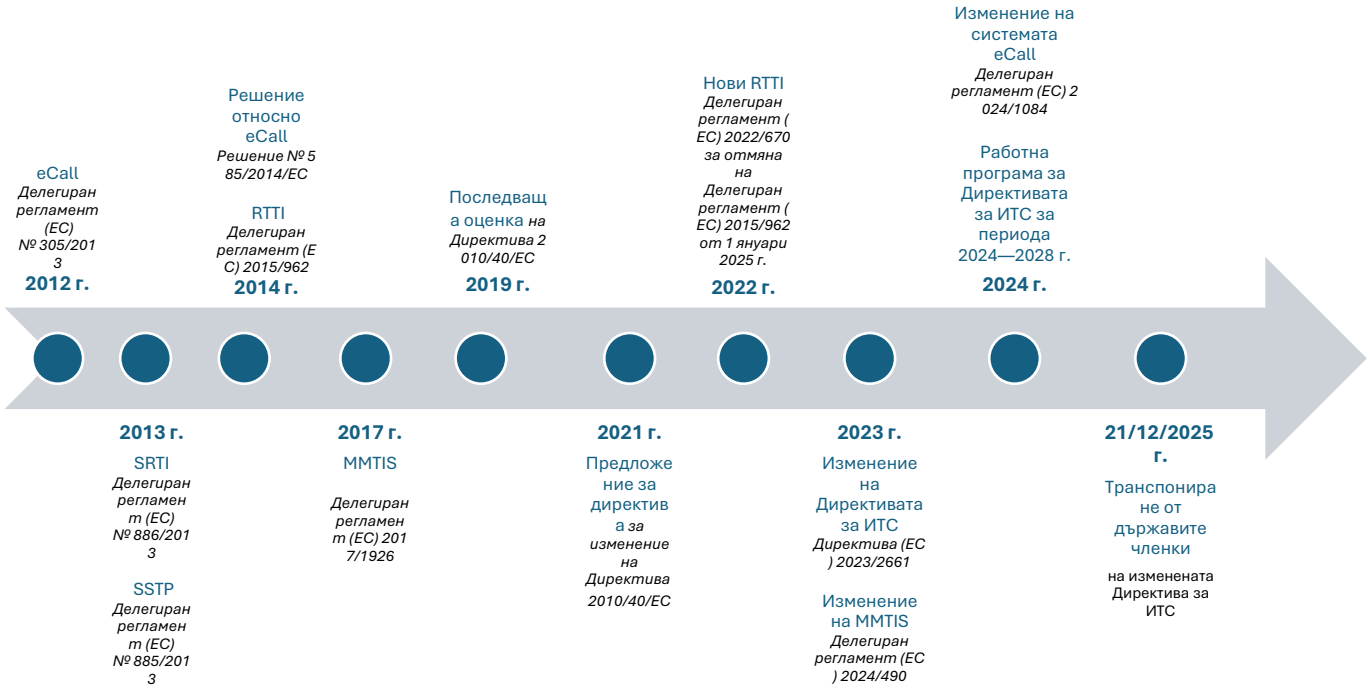
Приоритетно действие д) — предоставянето на информационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства (SSTP): на 15 май 2013 г. Комисията прие Делегиран регламент (ЕС) № 885/2013 за допълване на Директивата за ИТС по отношение на предоставянето на информационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства[25]. Преразглеждането на тези спецификации е предвидено в работната програма за ИТС за периода 2024—2028 г. (вж. по-долу).

Приоритетно действие е) — предоставянето на резервационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства: комисията се консултира с експерти от държавите членки и с основните заинтересовани страни по това приоритетно действие, включително когато обсъждаше работната

[18] ОВ L 91, 3.4.2013 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/305/oj.
[19] ОВ L 164, 3.6.2014 г., стр. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2014/585(2)/oj.
[20] ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 77, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj.
[21] ОВ L, 2024/1084, 12.4.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1084/oj.
[22] ОВ L, 2024/1180, 19.4.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1180/oj.
[23] ОВ L, 2025/1871, 28.10.2025 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/1871/oj.
[24] ОВ L 12, 17.1.2017 г., стр. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj.
[25] ОВ L 247, 18.9.2013 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/885/oj.

програма за ИТС за периода 2024—2028 г. Така се стигна до заключението, че на този етап няма нужда от спецификации и стандарти за резервиране на зони за паркиране.

В допълнение към спецификациите за приоритетните действия на Директивата за ИТС, на 13 март 2019 г. Комисията прие **Делегиран регламент[26] по отношение на внедряването и оперативното използване на съвместни интелигентни транспортни системи (СИТС)**. Европейският парламент и Съветът възразиха срещу този делегиран регламент, който не влезе в сила. В работната програма за ИТС за периода 2024—2028 г. е предвидена нова инициатива за спецификациите за СИТС (вж. по-долу).



2.2 Нова работна програма за периода 2024—2028 г.

След влизането в сила на Директивата за ИТС през 2010 г. Комисията изпълни първата работна програма[27], която беше насочена главно към приемането на спецификации за приоритетните действия съгласно директивата. Последваха две актуализации на работната програма за периодите 2017—2022 г.[28] и 2022—2027 г.[29], които включваха нови действия съгласно член 6, параграф 3 от директивата и по-конкретно дадоха възможност за преразглеждане на съществуващите спецификации.

В съответствие с член 4а от изменената Директива за ИТС на 12 ноември 2024 г. Комисията прие решение за изпълнение за създаване на нова работна програма за ИТС за периода 2024—2028 г. Решението беше прието след консултация с Европейската консултативна група по ИТС[30], подготвителна работа с експерти от държавите членки и одобрение от Европейския комитет по ИТС през септември 2024 г. в съответствие с

[26] C(2019) 1789 final.
[27] C(2011) 289 final.
[28] C(2018) 8264 final.
[29] C(2022) 9140 final.
[30] Протоколът от заседанието от 6 юни 2024 г. е публикуван в Регистъра на експертните групи към Комисията и други подобни органи с кодов номер E02736.

процедурата по разглеждане. Бяха проведени консултации и със заинтересованите страни в контекста на обществен семинар на 19 март 2024 г.

В работната програма за ИТС за периода 2024—2028 г. са описани подробно обхватът и графикът на дейностите, които Комисията възнамерява да предприеме за по-нататъшното изпълнение на Директива 2010/40/ЕС. Предвидени са няколко комплексни задачи, по-конкретно: а) приемането на общия образец за докладване от държавите членки и КПЕ през 2024 г.; б) подновяването на Европейската консултативна група по ИТС през 2024 г.; в) настоящият доклад за напредъка по изпълнението през 2026 г. и докладът за делегираните правомощия през 2028 г.; и г) преглед на Директивата за ИТС през периода 2027—2028 г.

Други планирани дейности се отнасят до различните приоритетни области на Директивата за ИТС или до изменения на самата директива. По няколко от тези дейности вече е започнала работа:

- По отношение на работата по спецификациите за СИТС през юни 2025 г. се проведе първи семинар с публични и частни заинтересовани страни, включително Европейската консултативна група по ИТС, за да се определи обхватът на инициативата. Комисията ще започне допълващо проучване през 2026 г.
- Подготвителната работа за разработване на идентификатори на мултимодални възли за достъп започна в рамките на проектите NAPCORE и NAPCORE-X[31], които са съфинансирани по Механизма за свързване на Европа (МСЕ). Целта на проектите е да бъдат предоставени препоръки и да се подпомогне по-нататъшната работа с държавите членки.
- Изследователското проучване за оценка на необходимостта от допълнителни действия в областта подобрените услуги за управление на движението и на инцидентите през юли 2025 г.[32]. С него се потвърди, че е налице ясна и неотложна необходимост от допълващи се действия. През 2026 г. ще последват допълнителни консултации и дискусии с експерти от държавите членки.
- Започна работата по преразглеждане на настоящите спецификации за обща минимална информация за движението, свързана с безопасността. След първия семинар през декември 2024 г. с публични и частни заинтересовани страни, включително Европейската консултативна група по ИТС, през 2025 г. Комисията започна проучване, включително анализ на разходите и ползите. Очаква се актуализираните спецификации да бъдат приети през третото тримесечие на 2026 г.
- Започна работата по преразглеждане на настоящите спецификации за информационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства. След първия семинар през януари 2026 г. с публични и частни заинтересовани страни, включително Европейската консултативна група по ИТС, през 2026 г. Комисията ще започне проучване,

[31] https://napcore.eu/.

[32] Изследователско проучване за оценка на необходимостта от допълнителни действия в областта подобрените услуги за управление на движението и на инцидентите — Служба за публикации на ЕС.

включително анализ на разходите и ползите. Очаква се актуализираните спецификации да бъдат приети през 2027 г.

2.3 Стандарти

Усилията за стандартизация продължават в няколко важни области, като допълнително подпомагат внедряването на услуги в четирите приоритетни области на Директивата за ИТС.

Стандартите за системата eCall са допълнени с няколко технически спецификации, обхващащи допълнителни типове превозни средства (двуколесни моторни превозни средства, градски и междуградски автобуси, селскостопански превозни средства, тежкотоварни превозни средства). Това е направено с подкрепата на проекта SAFE (2018—2021 г.), който беше съвместно финансиран по МСЕ. През 2024 г. и 2025 г. европейските организации за стандартизация (ЕОС) CEN-CENELEC и ETSI адаптираха съществуващите стандарти за системата eCall и създадоха нови стандарти за системата eCall — за eCall с пакетна комутация за подпомагане на подобряването на превозните средства и центровете за приемане на спешни повиквания към 4G и 5G мобилни съобщителни мрежи[33].

По отношение на СИТС платформата C-Roads[34] в сътрудничество с комуникационния консорциум CAR 2 CAR[35] публикува първото издание на хармонизирания комуникационен профил за услуги на СИТС през септември 2025 г. Това бе основано на съответните стандарти на ETSI и CEN и бе насочено като първа стъпка към комуникационния профил за комуникация с малък обсег на действие на IEEE 802.11p/ETSI ITS-G5.

Действията в подкрепа на програмата по МСЕ NAPCORE (2021—2025 г.) и Data4PT (2020—2024 г.), които сега са обединени в действието за техническа помощ по МСЕ NAPCORE-X (2025—2027 г.), координират действията на държавите членки[36], свързани със стандартите за пътни данни (DATEX II [37] и TN-ITS[38]), стандартите за мултимодални данни (Transmodel, NeTEx и SIRI)[39], речник на данните[40] за всички категории данни, включени в делегираните регламенти съгласно Директивата за ИТС, схемата за метаданни за mobilityDCAT-AP[41] и референтна архитектура за НТД[42] като общ план за хармонизирани и оперативно съвместими национални точки за достъп.

По този начин стандартите могат постоянно да се развиват и да се актуализират, а свързаните с тях общности могат да се управляват и развиват. Организира се координация между различните стандарти и привеждане в съответствие с различните общности на заинтересованите страни в области като алтернативни горива, пътна

[33] Оперативно съвместимата в целия ЕС система eCall — мобилност и транспорт.
[34] https://www.c-roads.eu/.
[35] https://www.car-2-car.org/.
[36] https://napcore.eu/standards/.
[37] https://datex2.eu/.
[38] https://tn-its.eu/.
[39] https://data4pt-project.eu/.
[40] https://github.com/NAPCORE/Data-dictionary.
[41] https://mobilitydcat-ap.github.io/mobilityDCAT-AP/releases/index.html.
[42] https://napcore.github.io/Reference-Architectures-website/.

безопасност, информация за пътуванията и СИТС, както и ползотворно сътрудничество с ЕОС.

Съществените текущи развития включват участие чрез проекта NAPCORE-X в работата на ниво ISO по стандарти за управление на електронните правила за движение (METR) и финансираната от ЕС работа в ЕОС по различни теми като баркодове за комбинирани билети за мултимодален превоз, велосипедна инфраструктура, обмен на първични данни за обществения транспорт и приложни програмни интерфейси (API) за резервации.

Подробна информация за съществуващите стандарти за ИТС може да бъде намерена във финансираното от ЕС ръководство EU-ICIP за стандарти за интелигентни транспортни системи[43].

2.4 Правила за защита на данните и неприкосновеността на личния живот

Както е посочено в предишни доклади, разпоредбите, свързани със защитата на данните и неприкосновеността на личния живот, са включени в спецификациите, когато е приложимо, като се пояснява, че законодателството относно неприкосновеността на личния живот и защитата на данните трябва да се спазва. По същата причина Европейският надзорен орган по защита на данните се кани на експертни заседания, когато е уместно, и неговото становище надлежно се взема предвид, особено при преразглеждането на спецификациите.

2.5 Правила относно отговорността

Както е посочено в предишни доклади, разпоредбите, свързани с отговорността, се включват в спецификациите, определени в съответните делегирани регламенти, в съответствие с член 11 от Директивата за ИТС.

2.6 Докладване от държавите членки

2.6.1 Нови правила за докладване

В член 17 от Директивата за ИТС от държавите членки се изисква да представят доклад относно изпълнението на директивата и делегираните актове към нея до 21 март 2025 г. и на всеки три години след този първоначален доклад. Като използват образеца, приет от Комисията, държавите членки докладват относно основните национални дейности и проекти в приоритетните области и относно наличието на данни и услуги, изброени в приложения III и IV. Включени са също и КПЕ за внедряване, ползи и инвестиции, като се прави разграничение между задължителни и допълнителни индикатори, при поетапен подход, като се започва с мрежата TEN-T и автомагистралите. Този образец беше обсъден с експерти от държавите членки на три заседания през 2024 г. и приет след одобрение от Европейския комитет по ИТС през септември 2024 г. в съответствие с процедурата по разглеждане.

За да се предостави информация за политиката на по-високо равнище, с образеца се изисква от държавите членки да докладват за своите КПЕ за внедряването, като дават представа за внедряването и въздействието на оборудването и услугите за ИТС в ЕС. В полза на КПЕ, с които се оценява въздействието на услугите за ИТС върху времето за пътуване, броя на пътнотранспортните произшествия и емисиите на CO_2, свързани с

[43] https://www.mobilityits.eu/.

транспорта, целта на образеца е да се съберат надеждни референтни стойности въз основа на достатъчен брой висококачествени извадки. Това следва да даде възможност за разумни екстраполации, като се имат предвид присъщите ограничения при изчисляването на тези КПЕ и предизвикателството да се разграничи въздействието на ИТС от други фактори, които оказват влияние. И накрая, с образеца се изисква докладване относно финансовите КПЕ, по-конкретно годишните инвестиции и годишните разходи за експлоатация и поддръжка на ИТС за пътищата.

Новите правила за докладване също така позволяват опростяване на докладването от страна на държавите членки, като заменят годишното или двугодишното докладване за делегираните актове с един доклад на всеки три години както за директивата, така и за делегираните актове. Прилагането на този нов подход при преразглеждането на делегираните актове постепенно ще замени 10 доклада с един доклад на всеки три години.

2.6.2 Изводи от анализа на докладите на държавите членки

2.6.2.1 Състояние в различните приоритетни области

По-голямата част от държавите членки докладваха за устойчива дейност в приоритетна област I. По отношение на MMTIS всички държави членки са създали своите НТД. Достъпността на данните и спазването на стандартите на ЕС обаче остават непоследователни и някои НТД ще трябва да бъдат подобрени, за да се подпомогне достъпът до всички видове данни. Усилията за включване на заинтересованите страни увеличиха публикуването на данни, но въпреки това съществуват значителни различия между държавите членки. Прилагат се общи инструменти, като например mobilityDCAT-AP, заедно с проекти, съвместно финансирани по МСЕ. Придържането към стандарти като NeTEx и SIRI обаче се нуждае от подобрение. За разлика от това при внедряването на RTTI в национални и европейски инициативи има напредък, като са въведени различни методи за събиране на данни с помощта на камери и датчици. Въпреки напредъка по отношение на достъпността и обмена, продължават да съществуват несъответствия в наличността на статични и динамични данни. Прилагат се широко стандарти като DATEX II и TN-ITS.

По отношение на приоритетна област II държавите членки активно подобряват управлението на движението чрез внедряване на технологии за оптимизиране на транспортната инфраструктура. Изпълняват се инициативи като цифрови близнаци и технологии за автоматизация, за да се визуализира и управлява по-ефективно движението. Проектите обхващат различни видове транспорт освен пътищата, включително железопътен транспорт и мултимодална градска среда. Интеграцията на товарните превози има съществена роля, като градовете експериментират с различни решения за управление на достъпа до товарни превози, за да се подобри ефективността на мрежата. Инициативите за електронна информация за товарни превози (eFTI) дават възможност за преход към цифров обмен на данни с цел подобряване на логистичните потоци. Предизвикателствата включват интегриране на сложни екосистеми и стандартизиране на интерфейсите, което показва необходимостта от хармонизирана подкрепа на европейско равнище.

Докладите по приоритетна област III показаха израстване, но също така и необходимостта от продължаване на участието на частния сектор. Всички държави

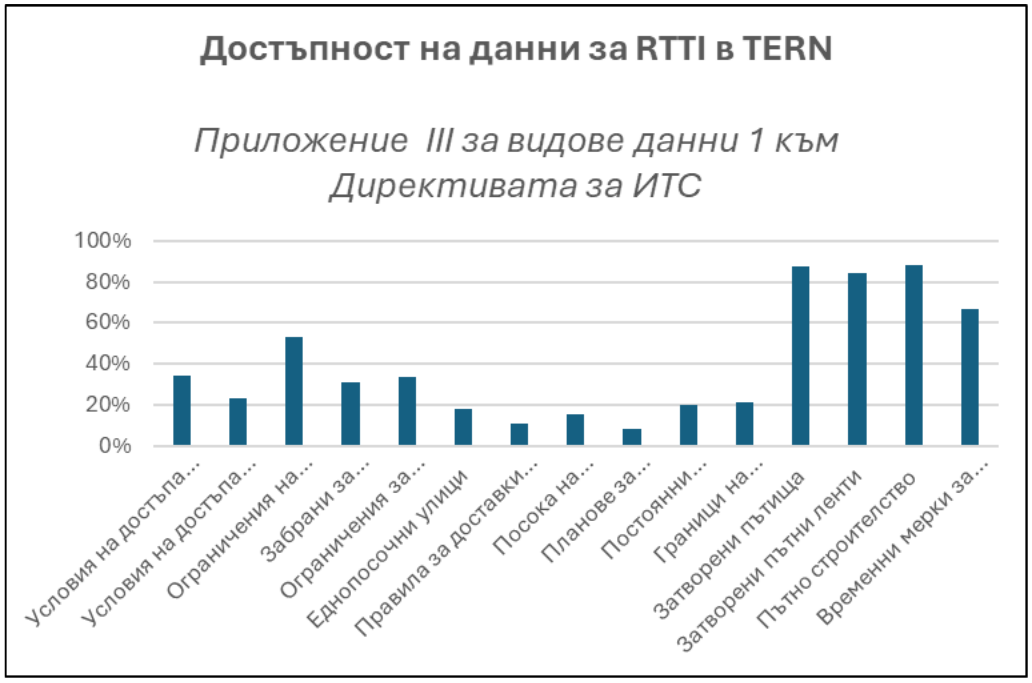
членки са въвели системата eCall 112 с текущ преход към 4G/5G мрежи. Съществува добро покритие на статичните данни за безопасно паркиране на камиони, въпреки че остават пропуски в достъпа до данни, особено за частния сектор. Сътрудничеството в рамките на платформата за данни за пътна безопасност се подобрява по отношение на използването на данни в превозното средство и откриването на събития, свързани с SRTI. Чрез вътрешното сближаване на SRTI със СИТС се разширява обхватът на услугите. Достъпът до частни данни от SRTI обаче остава ограничен. Текущите преразглеждания на делегираните регламенти (ЕС) № 885/2013 и (ЕС) № 886/2013 имат за цел да се справят с тези ограничения.

По отношение на приоритетна област IV бяха докладвани многобройни проекти и инициативи за СИТС, насочени към ключови аспекти като прилагане на терен и протоколи за комуникация. Чрез съвместни проекти за насърчаване на хармонизацията няколко държави вече прилагат оперативни услуги въз основа на общи спецификации, въпреки предишни законодателни неуспехи. Платформата C-Roads обединява 16 държави членки и други държави, за да се осигури хармонизация при внедряването на СИТС, като се подкрепят различни проекти, финансирани съвместно по MCE, като например C-Roads Extended, за по-нататъшно подобряване на качеството на услугите.

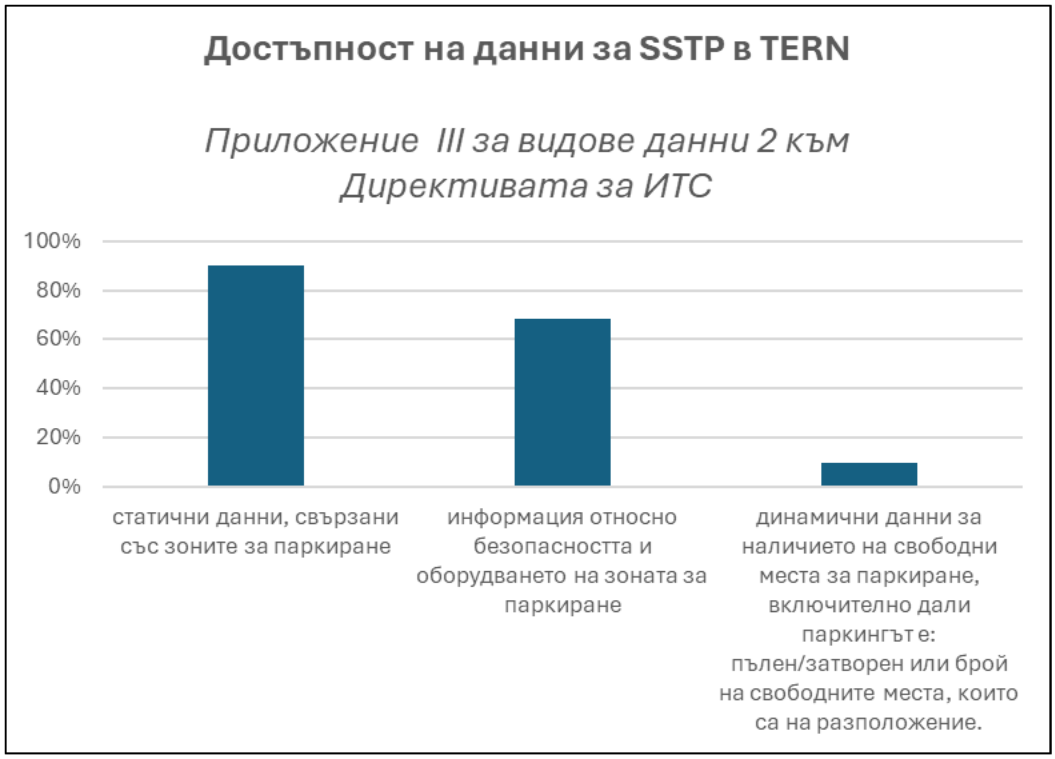
2.6.2.2 Достъпност на данни и услуги

Следните диаграми обобщават достъпността в пътната мрежа TEN-T на ЕС (TERN) на ключовите набори от данни за RTTI, SSTP и SRTI, изброени в приложение III към Директивата за ИТС (*делът на всяка държава членка се изчислява пропорционално на дължината на нейната TERN*).

Фигура 1: Достъпност на данни за RTTI в TERN



Фигура 2: Достъпност на данни за SSTP в TERN



Фигура 3: Достъпност на данни за SRTI в TERN



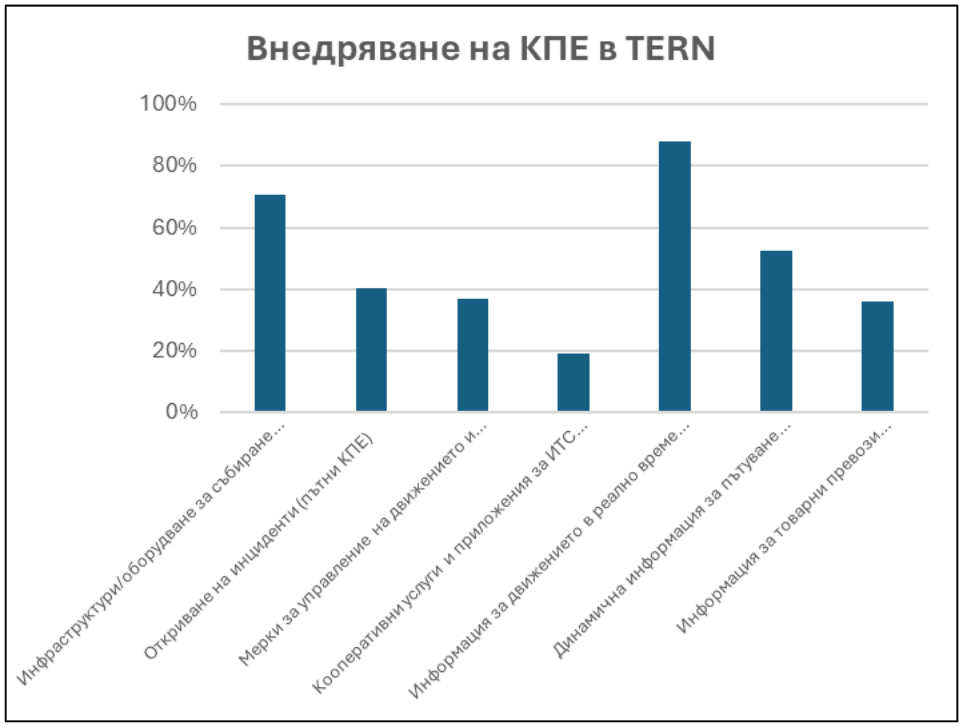
Налични са данни за местоположението на идентифицираните възли за достъп за всички видове транспорт по график за 37 % от цялата транспортна мрежа. Често обаче липсва информация за достъпността на възлите за достъп и пътищата в рамките на даден обмен.

Услугите за SRTI (приложение IV към Директивата за ИТС) вече са разгърнати на 83 % от TERN, но шест държави членки изобщо не са декларирали такива.

2.6.2.3 Ключови показатели за ефективност

Следната диаграма обобщава КПЕ за внедряване на TERN на ЕС (*делът на всяка държава членка се изчислява пропорционално на дължината на нейната TERN*):

Фигура 4: Внедряване на КПЕ в TERN



Докладването относно КПЕ за ползите не беше задължително през 2025 г., но някои държави членки докладваха данни за трите КПЕ по отношение на ползите. Бяха отчетени много различаващи се стойности за промяната във времето за пътуване и намаляването на емисиите на CO_2, като на нивото на мрежата намаляването обикновено е слабо, но понякога доста значително за определени участъци от мрежата преди и след внедряването на решенията за ИТС. Съобщава се за по-значително намаляване на броя на пътнотранспортните произшествия дори на ниво мрежа. В няколко доклада се подчертава трудността да се разграничи въздействието на ИТС от други фактори (увеличаване на трафика, електрификация на автопарка и др.).

Въпреки че през 2025 г. беше задължително, докладването относно финансовите КПЕ се оказа трудно за някои държави членки и понякога беше невъзможно да се разграничат от общите разходи за инвестиции и поддръжка на пътищата. Процентът на инвестиции по ИТС често е около 1 % от общите инвестиции в пътища, но достига 4—6 % в няколко държави членки и дори над 14 % в една държава, което вероятно отразява скорошните нови проекти за внедряване в тези държави. По подобен начин публичните разходи за експлоатация и поддръжка често са между 2 000 и 4 000 EUR на километър, със забележителните 32 000 EUR на километър в една държава членка.

2.7 Европейска консултативна група по ИТС

Съгласно член 16 от Директивата за ИТС се изисква Комисията да създаде Европейска консултативна група по ИТС (EIAG), която да я съветва относно бизнес и техническите

аспекти на внедряването и използването на ИТС. EIAG беше създадена с решение на Комисията през 2011 г.[44], което се прилагаше до август 2017 г. Решението за изменение, прието от Комисията на 22 март 2024 г., премахна това ограничение във времето и направи задължително консултирането с EIAG относно работната програма на Директивата за ИТС. След приемането на измененото решение Комисията обяви нова покана за представяне на кандидатури за членове на EIAG, като през май 2024 г. бяха избрани 25 члена.

EIAG заседава за първи път на 6 юни 2024 г., за да обсъди проекта за работната програма за ИТС. Впоследствие бяха проведени общи семинари с членове на Европейския комитет по ИТС за ранни консултации относно обхвата на дейностите от работната програма: първо през декември 2024 г., за да се обсъди обхватът на преразглеждането на делегирания регламент относно SRTI, след това през юни 2025 г., за да се обсъди обхватът на спецификациите за СИТС, и последно през януари 2026 г., за да се обсъди обхватът на преразглеждането на делегирания регламент относно SSTP. На 19 май 2025 г. във връзка с Европейския конгрес за ИТС в Севиля беше проведена неформална среща на „Приятели на ИТС“ (а именно членове на EIAG и на Европейския комитет по ИТС), за да се обсъди изпълнението на плана за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен сектор[45].

EIAG също така е информирана и редовно канена да участва в проучвания, свързани с ИТС, обществени консултации и семинари.

3 СПОМАГАТЕЛНИ МЕРКИ И СЪТРУДНИЧЕСТВО

Сътрудничеството и хармонизираното внедряване са в основата на Директивата за ИТС и делегираните регламенти към нея. С изменението на Директивата за ИТС през 2023 г. тези аспекти бяха засилени, като бяха въведени задължения за държавите членки да си сътрудничат, например чрез подкрепяни от ЕС проекти за координация и, когато е необходимо, със съответните заинтересовани страни по оперативните аспекти на изпълнението на спецификациите.

Многонационалните проекти за ИТС, които са съвместно финансирани по МСЕ и често обхващат няколко коридори на TEN-T, позволяват дълги участъци от пътища да бъдат оборудвани с хармонизирана и оперативно съвместима инфраструктура, оборудване и услуги за ИТС. Текущите многонационални проекти за ИТС по линия на МСЕ — MERIDIAN, MATIS/MATIS 2, X4ITS и VERKKO — включват общо 20 държави членки и обхващат десетки хиляди километри от основната и всеобхватна пътна мрежа TEN-T (TERN), като осигуряват координирано внедряване на услуги на ИТС и СИТС.

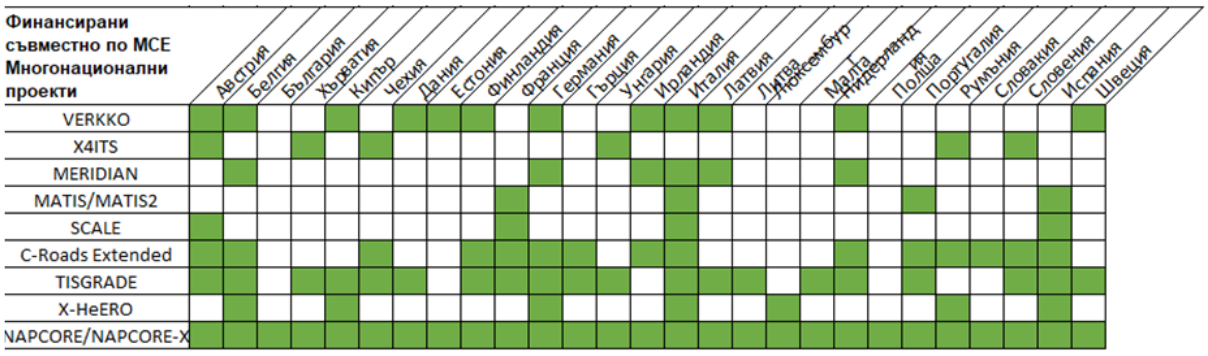
Проектът C-Roads Extended, заедно с националните проекти C-Roads и с проекта SCALE, включва общо 15 държави членки в сферата на СИТС. Проектът X-HeERO включва 7 държави членки и Молдова в сферата на eCall. Проектът TISGRADE включва 20 държави членки, Норвегия и големи доставчици на услуги от ЕС, които работят заедно за събиране на данни, качество и валидиране и за подобряване на НТД.

[44] 2011/C 135/03, ОВ C 135, 5.5.2011 г., стр. 3.
[45] COM/2025/95 final.

Дейностите по предишните действия в подкрепа по линия на МСЕ за програмите Data4PT, TN-ITS GO и NAPCORE вече са обединени в текущото действие за техническа помощ по линия на МСЕ NAPCORE-X (за периода 2025—2027 г.), в което са включени всички държави членки и са обхванати всички спецификации. Целта е да се координира привеждането в съответствие на оперативните аспекти на изпълнението на Директивата за ИТС за всички аспекти на пътните и мултимодалните данни и свързаните с НТД аспекти (напр. стандарти и архитектура за данните, дефиниции на данни, метаданни, качество на данните, оценка на съответствието, разпространение и обучение), като друга цел е да се допринесе за общото европейско пространство на данни за мобилността[46].

Тези многонационални действия по линия на МСЕ вече представляват по-голямата част от проектите за ИТС, които са финансирани съвместно по МСЕ, както по отношение на броя, така и по отношение на обема на инвестициите (вж. по-долу).

Фигура 5: Текущо участие на държавите членки в многонационални проекти за ИТС, финансирани съвместно по МСЕ



Текущите инициативи на държавите членки, като платформата C-Roads, платформата за данни за пътна безопасност (DFRS)[47] и оперативна група за RTTI, дават възможност за по-нататъшна координация и сътрудничество между държавите членки и с други публични и частни заинтересовани страни[48].

4 Използвани и необходими финансови средства

След публикуването на втория доклад за напредъка през 2019 г. се наблюдава значителен подем при внедряването на услугите. Тъй като е много трудно да се разграничат разходите, стриктно свързани с прилагането на спецификациите, от разходите за внедряване и експлоатация на услугите за ИТС и на самите физически инфраструктури за ИТС, някои от следните цифри следва да се разбират като обща картина на цялостното усилие за внедряването на такива услуги, което само по себе си не беше изискване съгласно Директивата за ИТС.

По-специално бюджетът на МСЕ (МСЕ 1 и 2, включително проекти, финансирани от кохезионния бюджет) е от основно значение в подкрепа на внедряването. В периода 2014—2025 г. от него са предоставени повече от 850 млн. евро финансиране от Съюза,

[46] COM(2023) 751 final.

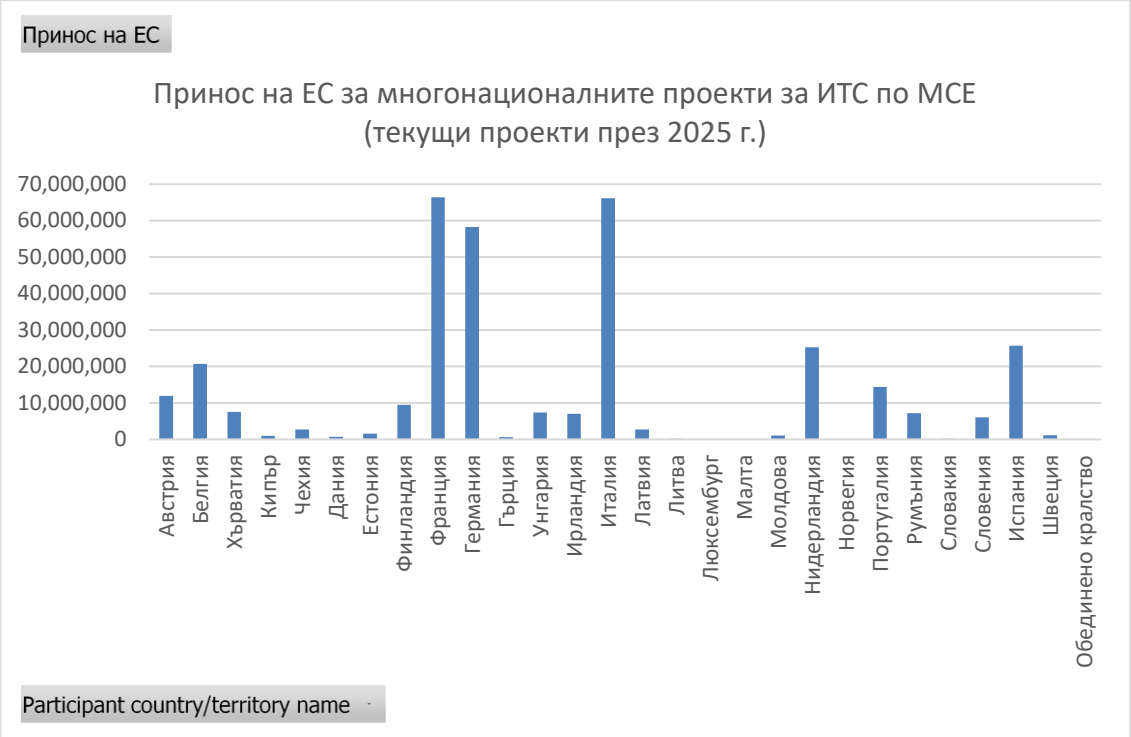
[47] https://www.dataforroadsafety.eu/.

[48] Тези инициативи са допълнително описани в придружаващия работен документ на службите на Комисията.

което задейства инвестиции в размер на 1,9 млрд. евро за внедряването на ИТС (включително eCall) и услуги на СИТС[49].

През последните пет години по-голямата част от тези средства са предназначени за многонационални проекти за ИТС, както е описано по-горе, някои от които ще продължат до края на 2027 г. На фигура 6 по-долу е показан делът на финансирането в евро за всяка държава за тези девет текущи многонационални проекта за ИТС (с изключение на NAPCORE/NAPCORE-X).

Фигура 6: Принос на ЕС за многонационалните проекти за ИТС по МСЕ



След последния доклад за напредъка бяха стартирани допълнителните действия в подкрепа на програмата по МСЕ NAPCORE и Data4PT, както и текущото действие за техническа помощ по МСЕ NAPCORE-X, включващо всички държави членки, за да се подпомогне изпълнението на спецификациите, включително подготвителната работа по стандартите. Това доведе до максимален общ принос на ЕС в размер на 23,5 млн. евро. По подобен начин финансирането по МСЕ беше разпределено за създаването и управлението от Съвместния изследователски център на Комисията на системата за управление на пълномощията за сигурност в СИТС на ЕС на обща стойност 6,26 млн. евро за периода 2017—2026 г.

Допълнителните разходи са разходите, направени при преразглеждането на спецификациите (RTTI, MMTIS, eCall и SRTI) и Директивата за ИТС, които включват консултантски проучвания (1,8 млн. евро за периода 2018—2025 г.), както и при

[49] Източник: Европейска изпълнителна агенция за климата, инфраструктурата и околната среда (CINEA).

организирането и участието в събития, обхващащи ИТС, като световни и европейски конгреси за ИТС (1,1 млн. евро за периода 2018—2025 г.).

По отношение на стандартите по-голямата част от разходите са направени в резултат на подготвителна работа в рамките на горепосочената програма за подкрепа по МСЕ и действия за техническа помощ, в допълнение към преките безвъзмездни средства за ЕОС (1,4 млн. евро за периода 2018—2025 г.).

След пандемията през 2020 г. всички заседания за ИТС на Комитета[50] и на Консултативната група[51] и почти всички заседания за ИТС на експертната група по ИТС и Европейската платформа за внедряване на eCall (EeIP)[52] са организирани чрез видеоконференция, така че не е имало необходимост да се възстановяват разходи.

Както вече беше споменато във втория доклад за напредъка, разходите, свързани с изпълнението на Директивата за ИТС и делегираните регламенти към нея, които са свързани най-вече с улесняването и хармонизирането на достъпа до данни, които да се използват повторно за разработване на услуги за ИТС, изглеждат разумни. Това важи особено много, когато тези разходи се сравняват с разходите за внедряване на услугите. Ще са необходими непрекъснати усилия за изпълнение на новите изисквания, произтичащи от изменението на директивата от 2023 г., по-конкретно във връзка със задължителната наличност и внедряване на изключително важни данни и услуги.

5 Заключение

От приемането ѝ насам беше постигнат значителен напредък в изпълнението на Директивата за ИТС. С неотдавнашното изменение с Директива (ЕС) 2023/2661 бяха въведени промени от решаващо значение, по-конкретно за подобряване на достъпа до данни, координацията и интеграцията с нови теми в областта на ИТС. Инициативите за сътрудничество, водени от финансирането по линия на МСЕ, улесниха разширеното внедряване на услугите на ИТС и СИТС в рамките на TERN и отвъд нея, като чрез тях беше изтъкнато значението на сътрудничеството между държавите членки и заинтересованите страни, както и насърчаването на хармонизацията и подобряването на качеството на услугите чрез координирани действия. Разходите, свързани с внедряванията бяха разумни, но ще са необходими непрекъснати усилия за справяне с новите изисквания, въведени с изменението от 2023 г. Европейският комитет по ИТС и Консултативната група, както и сътрудничеството с експерти от държавите членки и между тях, бяха от решаващо значение за оформянето и направлението на тези развития.

Докладването се развои значително благодарение на въвеждането на новия образец и КПЕ, които дават възможност за по-добро разбиране за внедряването, въздействието и финансирането на ИТС. Въпреки че точното разграничаване на въздействието на решенията за ИТС от други фактори в мрежата остава предизвикателство, докладването все пак дава ценна информация за тенденции като намаляване на пътнотранспортните произшествия и емисиите на CO_2. Ангажиментът за засилено сътрудничество между

[50] https://ec.europa.eu/transparency/comitology-register/screen/committees/C39400.
[51] https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=bg&groupID=1941.
[52] https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=bg&groupID=2481.

държавите членки и заинтересованите страни следва да гарантира, че тези положителни развития продължават, като се насърчава среда, в която ИТС могат да се развиват успешно чрез иновации и сътрудничество. В бъдеще устойчивите инвестиции в технологии и стандартизация ще бъдат от ключово значение за използването на ИТС за подобряване на мобилността и безопасността на транспорта в целия ЕС.