

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 16.12.2008
СОМ(2008) 887 окончателен

2008/0263 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за установяване на рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и взаимодействие с останалите видове транспорт

{SEC(2008) 3083}

{SEC(2008) 3084}

(представена от Комисията)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

- **Основания и цели на предложението**

От средносрочния преглед във връзка с Бялата книга на Комисията за транспортната политика може да се направи заключението, че иновациите ще играят значителна роля за повишаване на устойчивостта на автомобилния транспорт (например по отношение на безопасността, ефективността, чистотата и непрекъснатостта), по-специално чрез прилагане на информационни и комуникационни технологии: **интелигентни транспортни системи (ИТС)**.

Възприемането на ИТС решенията в автомобилния транспорт обаче бе по-бавно от очакваното и, като цяло, услугите се въвеждат на разпокъсана основа. Това доведе от разнородни национални, регионални и местни решения без ясна хармонизация, застрашаващи целостта на единния пазар. В резултат на това ИТС се използват неефективно и поради това те не могат да допринесат ефективно за постигането на целите на транспортната политика и за овладяването на нарастващите предизвикателства пред автомобилния транспорт.

Общата цел на настоящото предложение е да се установи рамка за ускоряване и координиране на внедряването и използването на интелигентните транспортни системи в автомобилния транспорт, включително ИТС с цел подкрепа на по-ефективно и екологосъобразно, по-безопасно и по-сигурно придвижване на пътниците и товарите в Европейския съюз. Специфичните цели включват увеличаване на оперативната съвместимост на системата, като се осигурява безпроблемен достъп, насърчаване на непрекъснатостта на услугите и създаване на механизъм за ефективно сътрудничество между всички заинтересовани страни във връзка с ИТС. В съответствие с принципа на субсидиарност, използването на (рамкова) директива се счита за най-подходящия начин за постигане на поставената цел. Подробните технически правила за прилагането, например процедурите и спецификациите, обаче ще се приемат от Комисията, която ще бъде подпомагана от комитет, съставен от представители на държавите-членки. Без да се засяга ролята на посочения комитет, Комисията ще създаде Европейска консултативна група по ИТС, в която ще бъдат поканени представители на съответните заинтересовани страни във връзка с ИТС и която ще съветва Комисията относно бизнес и техническите аспекти на прилагането и въвеждането на ИТС в Европа.

- **Общ контекст**

Увеличаването на задръстванията в нашата транспортна система (очаква се до 2020 г. товарните автомобилни превози да нараснат с 55 %, а пътническите автомобилни превози – с 36 %) и свързаните с това потребление на енергия и отрицателни екологични въздействия (емисиите на CO₂ от транспорта ще се увеличат допълнително с 15 % до 2020 г.) налагат иновативен подход, за да се отговори на нарастващите нужди и изисквания за транспорт и мобилност. Традиционните мерки като разширяване на съществуващите транспортни мрежи няма да са осъществими в същата степен и трябва да се намерят нови решения.

В миналото Комисията оказва значителна подкрепа на ИТС за научно-изследователска и развойна дейност. Първото прилагане на резултатите от изследванията бе осъществено чрез „евро-регионални“ проекти за въвеждане на ИТС, финансирани чрез програмата „Трансевропейски транспортни мрежи“.

Едно от ключовите предложения в рамките на i2010 е инициативата „Интелигентен автомобил“, която има за цел да се намалят пътните произшествия, задръстванията и блокирането на пътни участъци, както и да се понижат потреблението на гориво и емисиите на CO₂: електронното регулиране на устойчивостта (ESC) намалява произшествията, като помага на шофьорите да контролират автомобила си, когато той се хлъзга, а системата за електронно повикване по спешност (e-call), която е под формата на хардуерна черна кутия, инсталирана в автомобила, информира по безжичен път местните органи за спешни случаи при разблокиране на въздушна възглавница и въздействие върху сензорните датчици, и изпраща данни за локализиране на координатите.

- **Съществуващи разпоредби в областта на предложението**

Настоящото предложение е съсредоточено върху свързаните с автомобилния транспорт приложения и услуги във връзка с ИТС, включително тяхното взаимодействие с останалите видове транспорт. Подобни инициативи, съсредоточени върху други видове транспорт, са програмата за изследвания на управлението на въздушното движение в рамките на единното европейско небе (SESAR) за въздушния транспорт, системата за управление на европейския железопътен трафик (ERTMS) за железопътния транспорт и хармонизираните речни информационни услуги (RIS) за вътрешния воден транспорт. Корабоплаването вече е въвело мрежата за морска безопасност (SafeSeaNet) и системата за информация и контрол на движението на корабите (VTMIS) и напредва към система за автоматична идентификация (AIS) и система за разпознаване и проследяване на далечни разстояния (LRIT).

В областта на автомобилния транспорт също съществуват редица разпоредби, по-специално Директива 2004/52/ЕО относно събирането на пътни такси по електронен път, Регламент (ЕИО) № 3821/85 относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и Директива 2007/46/ЕО за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства. Ще бъде осигурена ясна съгласуваност с работата на съответните комитети.

- **Съгласуваност с другите политики и цели на Съюза**

Предложението ще е в подкрепа на редица (микроикономически) цели на Лисабонската стратегия за растеж и трудова заетост. То ще допринесе най-вече за постигането на целта за улесняване на разпространяването и ефективната употреба на ИТС. Освен това то ще има принос и за постигането на целите:

- улесняване на всички форми на иновации: трансграничен пренос на знания за ефективното въвеждане на ИТС;
- разширяване, подобряване и свързване на европейските инфраструктурни обекти и завършване на приоритетни трансгранични проекти: оценка на

преимущества на системите за ценообразуване, подходящи за използване при инфраструктурни обекти;

- насърчаване на устойчивото използване на ресурси и засилване на синергиите между защитата на околната среда и растежа, по-специално чрез стимулиране на разработването на методи за интернализиране на външни разходи;
- увеличаване и подобряване на инвестициите, по-специално от частни дружества, в научно-изследователска и развойна дейност: по-добри общи условия за експлоатация на иновативни решения по отношение на ИТС.

При преразглеждането на Бялата книга за транспортната политика от 2006 г. Комисията очерта като основни предизвикателства за транспорта в Европейския съюз претоварването на автомобилното движение, енергийната сигурност и изменението на климата. В резултат на това преразглеждане са създадени нови насоки за политики за ефективност, иновации, логистика и екологизиране на транспорта, които са напълно в съответствие със същността на **Лисабонската стратегия**.

В глава 4 на съобщението „**Постигане на по-екологосъобразен транспорт**“, прието от Комисията през юли 2008 г. (COM 2008(433)), е предвиден „**План за действие за интелигентни транспортни системи за автомобилните пътища**“, който е придружен от законодателна инициатива за определяне на общ подход за пускане на съществуващите технологии на пазара и в употреба. Освен това, по-ефективното използване на съществуващата инфраструктура ще означава, че ще е необходимо по-малко нова инфраструктура, с което ще се избегнат разпокъсването на местообитанията и запечатването на почвата.

Настоящото предложение е в съответствие и със **Стратегията за устойчиво развитие на ЕС**, тъй като в него се разглеждат редица ключови въпроси, очертани при процеса на преглед през 2005 г. като нуждаещи се от по-бързо развитие. Ключовата връзка между тях е целта транспортът да стане по-устойчив, т.е. да се постигне целта за подобряване на управлението на търсенето на транспортни услуги и подпомагане на постигането на целта за пътна безопасност, състояща се в намаляване наполовина на смъртните случаи при пътни произшествия до 2010 г. (в сравнение с 2000 г.). Допълнителни въпроси, за чието решаване ще се вземат непреки мерки, са намаляването на потреблението на енергия в ЕС, с което ще се намалят и последиците за изменението на климата.

Освен това с предложението се подкрепя прилагането на Регламент (ЕО) № 1/2005 относно защитата на животните по време на транспортиране и свързаните с това операции (навигационни системи).

2. КОНСУЛТАЦИЯ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Консултация със заинтересованите страни**

Методи за консултация, основни целеви сектори и общ профил на респондентите

Между ноември 2007 г. и края на януари 2008 г. бяха организирани тринадесет интервюта с експерти и представители на високо равнище и обществени личности от частни и публични организации на заинтересованите страни. Тези интервюта доведоха до първоначален набор от наблюдения върху факторите, които възпрепятстват по-широкото въвеждане на ИТС и навлизането на пазара. Бяха разгледани и потенциалните действия, които могат да се предприемат за постигането на по-бързо навлизане на ИТС.

За да се обсъдят и консолидират тези наблюдения, бяха проведени две публични работни срещи (на 22 февруари 2008 г. и 26 март 2008 г.) с общо над 200 участници. Те бяха допълнени от сесия на Форума eSafety (Любляна, 25 април 2008 г.).

От 29.2.2008 г. до 31.3.2008 г. бе проведена открита консултация в Интернет. Резултатите са на разположение на http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/its_en.htm.

И накрая, делегатите на държавите-членки обсъдиха на среща в Брюксел на 26 май 2008 г. основанията, стоящи зад специфичните предложени действия.

Обобщение на отговорите и начина, по който те са взети под внимание

Интервютата доведоха до следните основни заключения:

- Навлизане на пазара: необходимо е да се ускори въвеждането на ИТС, по-специално в областите на градския и товарния транспорт. Това въвеждане следва да е подкрепено от публичните органи и да има за цел постигане на по-голямо използване на капацитета на съществуващата инфраструктура, като в същото време се увеличават ефективността и безопасността на транспортните дейности.
- Изисквания за прилагане: оперативната съвместимост на приложенията и услугите следва да се договори на европейско равнище, за да се позволи безпроблемното трансгранично предоставяне на услуги. Това включва хармонизирането и, когато е приложимо, стандартизирането на правилата и процедурите за събиране и обработка на данни.
- Стратегия за въвеждане: широкообхватното внедряване и интегриране на вградени в автомобилите услуги (напр. сигнализацията за превишаване на скоростта, eCall, информацията за натовареността на движението в реално време) изискват цялостна стратегия и съгласувани действия, подкрепяни от водещите заинтересовани страни от сектора, пътните органи и мрежовите оператори.
- Координиране на заинтересованите страни: за да се премине от намерения към ефективни резултати, се изисква група за междусекторна координация, включваща всички основни участници – разработващи софтуерни приложения, публични органи и такива за сектора.

Тези заключения бяха подкрепени и отчасти разширени с резултата от работните срещи както следва:

- Стратегия за прилагане: тя трябва да е под формата на подробна пътна карта, в която да се посочват ясно предвижданите действия и отговорностите на различните

участници – Комисията, публичните органи, предприятията от сектора и т.н. Когато е уместно, действията могат да бъдат подкрепени от подходяща правна основа. По отношение на конкретни приложения и услуги следните аспекти бяха сметени за уместни:

- (1) Взаимодействието човек-машина (Human Machine interaction - HMI): съществува необходимост от стандартизирани платформи и интерфейс поради съображения за безопасност
 - (2) Системи за безопасност на превозните средства: за системите с взаимодействие между участниците в движението (при които превозни средства и инфраструктура си взаимодействат чрез мобилни комуникации) се изисква синхронизирано внедряване в превозното средство и инфраструктурата
 - (3) eCall: не трябва да се въвежда като самостоятелно приложение
 - (4) Електронни плащания: налагане на събирането на такси за изминато разстояние по електронен път на национално равнище и в трансграничен план се счита за важно за осигуряването на начисляването на тези такси по справедлив и еднакъв начин за всички потребители на транспортни услуги
 - (5) Управление на натовареността на движението: комплексността на дейностите за управление на пътното движение, обхващащи както публични, така и частни видове пътен транспорт и техните взаимодействия с други видове транспорт, изисква нов, по-глобален и системен подход на управление и контрол на движението. Счита се, че за постигането на подобна амбициозна цел от решаващо значение е наличието на широка платформа за обмен на информация между съответните страни — операторите на мрежи и услуги, пътните органи, регионалните и местните органи на власт.
- Сътрудничество и координация за осъществяването на пътна карта: въпреки че съществува ясна необходимост от координационна структура на ЕС, тя не трябва да се припокрива със съществуващи подобни органи като Форума eSafety, ERTICO и т.н.
 - Бизнес проучвания: развитието на бизнес проучвания за установяването на добро сътрудничество между частния и публичния сектор по отношение на приложенията и услугите за ИТС се счита за приоритет.

Всички тези елементи и становища бяха надлежно разгледани при следващите действия (вж. Плана за действие за ИТС).

- **Събиране и използване на експертни становища**

Засегнати научни/експертни области

Интелигентни транспортни системи

Използвана методология

Интервюта и работни срещи със заинтересованите страни; срещи с експерти от държавите-членки; подготвително проучване за оценка на въздействието от плана за действие на ЕС за ИТС

Основни организации/експерти, с които са проведени консултации

Бяха използвани старши консултанти от COWI-ECORYS и Ankerbold Consulting съответно за подготвителното изследване за оценка на въздействието и за провеждане на интервюта със заинтересованите страни.

Между ноември 2007 г. и януари 2008 г. бяха организирани тринадесет интервюта с експерти и представители на високо равнище от следните общности на заинтересованите страни: национални министерства на транспорта, държавни агенции за развитие и въвеждане на ИТС, градски управи, международни организации на членски принцип, обединяващи партньори за развитие на услуги въз основа на ИТС, оператори на платени магистрали, доставчици на информационни услуги въз основа на ИТС, организация на членски принцип, представляваща основните предприятия за автомобилен транспорт, представители на директорите на националните пътни органи, операторите за мобилни телекомуникации, доставчик на електронни компоненти за сектора на леките и товарните автомобили.

За обобщаване на резултатите от тези интервюта бяха проведени две работни срещи, една на 22 февруари и една на 26 март 2008 г., с общо над 200 участника. Те бяха допълнени от сесия на Форума eSafety¹ в Любляна на 25 април 2008 г.

И накрая, делегатите на държавите-членки обсъдиха на среща в Брюксел на 26 май 2008 г. основанията за специфичните предложени действия.

Обобщение на получените становища и начина, по който те са използвани

За по-бързо и по-координирано въвеждане на ИТС за пътищата в Европа се изисква да се създадат широка координационна структура и формален форум с участието на всички заинтересовани страни, на които публичните органи и участващите дружества да могат да се срещат, за да обсъждат дейности за изграждането на консенсус за насърчаване на публично-частни партньорства. Където все още не са развити подходящи платформи, се препоръчва организирането на „кръгли маси“ за постигане на консенсус. Необходима е някаква форма на структура за управление на ИТС с класифицирани в зависимост от приоритетността работни групи за постигане на консенсус и координиране на въвеждането на ИТС на местно/регионално, национално и европейско равнище.

Използвани средства за предоставяне на публичен достъп до експертните становища

Обобщение на резултатите от първия кръг на консултациите със заинтересованите страни е на разположение в интернет:

http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/its_en.htm.

• **Оценка на въздействието**

¹ www.esafetysupport.org/en/news/esafety_forum_comments_on_ec_its_action_plan.htm

При оценката на въздействието бяха разгледани три варианта на политики:

Вариант А: Без допълнителни нови действия

При този вариант се вземат предвид текущите дейности на Комисията, например специфични изследвания, инициативата „Интелигентен автомобил“ (изследвания, техническа хармонизация и осведоменост), подкрепа за внедряването (EasyWay, CIVITAS), отделни стандартизации и консултации на заинтересовани страни. Службите на Комисията ще продължат финансовата подкрепа за изследванията и внедряването, доброволните споразумения, специфичните мандати за стандартизация и (ограничена) регулаторна работа – но има ниска степен на координация между публичния и частния сектор и между държавите-членки.

Продължаването на този подход накрая ще доведе до запазване на настоящата разпокъсаност на трансграничните приложения и услуги във връзка с ИТС, която поражда различия при въвеждането и липса на непрекъснатост по отношение на услугите във връзка с тях в Съюза като цяло.

Вариант Б: Преодоляване на проблемите чрез съсредоточаване върху мерки за координация и синергии.

При Вариант Б вниманието ще е съсредоточено върху следните основни приоритетни дейности:

- (1) определяне на **вградена отворена функционална платформа** в превозните средства, позволяваща многоцелево използване на основни компоненти (комуникационни технологии, позициониране, мощност на обработка и интерфейс човек-машина)
- (2) създаване на **група на високо равнище** като форум за обмен на информация от заинтересованите страни по отношение на ИТС, установяване на обща визия и насоки за производство за внедряването на ИТС и консултиране на Комисията
- (3) определяне на рамка за оптимизирано използване на **данни за пътищата и движението по тях**
- (4) развитие на рамка за **непрекъснатост на услугите във връзка с ИТС** (напр. взаимодействия между междуградския и градския транспорт)
- (5) разрешаване на въпросите, свързани със сигурността и защитата на данните, **запазването на данни за личния живот и отговорността**

При този вариант ще се разглеждат хоризонтални въпроси, които се отразяват по косвен път на въвеждането на ИТС, като ще бъде отделено внимание предимно на подобряването на съгласуваността между всички заинтересовани страни. Очаква се подходът отгоре-надолу да бъде конструктивен и ефективен, което ще доведе до синхронизирани действия, позволяващи на отделните услуги във връзка с ИТС да навлязат на пазара по по-хармонизиран и по-добре подпомаган начин, отколкото при сценарий А.

При Вариант Б ще се използват инструментите, с които разполагат службите на Комисията, за да се подкрепят съвместни искания за стандартизация и да се установят и приоритизират изискванията за финансова подкрепа или законодателна работа.

Вариант Б+: Вариант Б, разширен с Директива и комитологична процедура

При Вариант Б+ се надгражда върху същите мерки, както при Вариант Б, но се формализират аспектите във връзка със сътрудничеството и координацията. Групата на високо равнище във връзка с ИТС ще бъде заменена с:

- (1) **Европейски комитет по ИТС**, състоящ се от представители на държавите-членки, които да подпомагат Комисията при приемането чрез комитологична процедура на специфични мерки в определени области (съответстващи на основните мерки за подкрепа при Вариант Б), както и
- (2) **Консултативна група по ИТС**, състояща се от представители на високо равнище от различните сектори, имащи отношение (напр. доставчици на услуги във връзка с ИТС, асоциации на потребители, транспортни оператори и оператори на съоръжения, производствения сектор, социални партньори, съществуващи професионални организации и т.н...), които да консултират Комисията по отношение на търговските и техническите аспекти и да обсъждат приоритетно изискванията на доставчиците и потребителите.

Комисията, подпомагана от Европейския комитет във връзка с ИТС, ще:

- взема решения по специфични дейности, в рамките на мандата си и когато е необходимо, за:
 - (1) създаването на спецификации и процедури, по-специално за ускорено внедряване и използване на данни за движението по пътищата и за пътуванията, управление на движението по пътищата в Европа, непрекъснатост на услугите във връзка с ИТС за пътници и товари, безопасност и сигурност по пътищата, дефиниране на инсталирана в превозните средства отворена платформа за услуги във връзка с ИТС, включително по-специално използването на процедура за стандартизиране (CEN/CENELEC/ETSI)
 - (2) типово одобрение на свързаните с пътната инфраструктура оборудване и софтуер за ИТС, попадащи извън обхвата на директиви 2002/24/ЕО, 2003/37/ЕО и 2007/46/ЕО².
- обмен на информация с държавите-членки.

² ИТС са обхванати и в правни норми, свързани съответно с радио и телекомуникационно оборудване (Директива R&TTE 1999/5/ЕО), с електромагнитната съвместимост (Директива 2004/108), с електрически съоръжения (Директива 2006/95), с общата регулаторна рамка за електронните съобщителни мрежи и услуги (Директива 2002/21/ЕО), с разрешението на електронните съобщителни мрежи и услуги (Директива 2002/19/ЕО) и с достъпа до електронни съобщителни мрежи и тяхната инфраструктура и взаимосвързаността между тях (Директива 2002/20/ЕО). Необходими са подобни разпоредби за оборудването и софтуера за ИТС, които са свързани с пътната инфраструктура.

Предлагането на вторично законодателство чрез комитологичната процедура ще позволи на Комисията да упражни ефективна координация на заинтересованите страни за отстраняване на съществуващите проблемни въпроси и бариери.

Основната разлика между варианти Б и Б+ е приемането на Директива, с която на държавите-членки се предоставят задължения по основните приоритетни области, дефинирани във Вариант Б, и заместването на Групата на високо равнище с Европейския комитет във връзка с ИТС, подпомагащ Комисията чрез комитологичната процедура. Като се вземе предвид прякото въздействие (увеличаване на внедряването на ИТС) и косвеното въздействие (подкрепа за формирането на икономически, обществени и екологични политики), **предпочетеният вариант е Вариант Б+**, тъй като той ще има по-голямо въздействие от другите варианти, по-специално по отношение на сътрудничеството и потенциала за по-бързи споразумения по определени въпроси, възпрепятстващи внедряването на ИТС в Европа. По този начин прогнозираните положителни резултати по отношение на задръстванията, пътната безопасност и емисиите ще бъдат достигнати по-рано.

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

- **Обобщение на предложеното действие**

В предложения план за действие във връзка с ИТС се очертават приоритетните области за ускоряване на координираното внедряване в Европейския съюз на приложения и услуги във връзка с ИТС.

Предложената директива предоставя рамка за изпълнението на този план за действие във връзка с ИТС. Наложените с Директивата задължения на държавите-членки ще се подкрепят от Комисията посредством създаването чрез комитологичната процедура на общи спецификации, насочени към осигуряване на координирано внедряване на оперативно съвместими ИТС в целия ЕС. Тази работа ще се осъществява от Комисията, която ще бъде подпомагана от Европейския комитет за ИТС. С това ще се осигури и рамка за обмен на информация с държавите-членки.

Без да се засяга ролята на посочения комитет, Комисията ще създаде консултативна група по ИТС, състояща се от ръководни кадри, представляващи заинтересованите страни от най-важните области (доставчици на услуги във връзка с ИТС, асоциации на потребители, транспортни оператори и оператори на съоръжения, производствения сектор, социални партньори, професионални асоциации) и която ще съветва Комисията относно търговските и техническите аспекти на внедряването и използването на ИТС в Европейския съюз. Тази консултативна група по ИТС ще събира и обобщава становища от различни форуми като този на инициативата за електронна безопасност, ERTRAC и т.н.

- **Правно основание**

Член 71, параграф 1 от Договора за създаване на Европейската общност.

- **Принцип на субсидиарност**

Принципът на субсидиарността се прилага, доколкото предложението не е от изключителната компетентност на Общността.

Предложението е в съответствие с принципа на субсидиарност, защото с него се разглеждат транснационални аспекти, които не могат да бъдат достатъчно добре регулирани от държавите-членки като оперативната съвместимост на оборудването, както и създаването на вътрешен пазар на услуги във връзка с ИТС. Първо, действието се отнася основно до транснационално внедряване за постигане на европейски и/или хармонизирани трансгранични услуги за информация за движението по пътищата и за пътуванията, както и за управление на движението. Второ, ако не се предприемат по-нататъшни действия на Съюза, държавите-членки биха продължили да разработват и прилагат самостоятелни решения с потенциал да създадат разпокъсан технологичен спектър, който може да застраши бъдещото хармонизиране и стандартизиране или би довел до забавяне на процесите за постигане на оперативна съвместимост (както показва европейската услуга за електронно събиране на такси за изминато разстояние). По-нататъшното влошаване на състоянието на движението по пътищата (произшествия, задръствания, липса на трансгранична непрекъснатост) би било в противоречие с изискванията на Договора (особено член 70 „Обща транспортна политика“ и член 154 относно „насърчаването на взаимната свързаност и оперативната съвместимост на националните мрежи“). Трето, изискват се действия на равнището на Общността и те биха имали ясни преимущества по отношение на резултатите (напр. общи правила за отговорността, както и за сигурността и поверителността на данните) или на мащаба (напр. чрез намаления на цените за приложения на ИТС поради общи спецификации и предоставянето на възможност за икономии от мащаба). Поради това целта на предложеното действие може да бъде постигната единствено на равнището на Общността въз основа на общностен правен акт.

- **Принцип на пропорционалност**

Предложението е в съответствие с принципа на пропорционалност поради следните причини:

Приемането от Съвета и Европейския парламент на всички необходими подробни спецификации поотделно не би било нито практично, нито ефективно по отношение на времето. Участието на Комисията е ограничено до изисквания минимум за постигане на целите на предложението и не излиза извън необходимото за тази цел. За да се подпомогнат държавите-членки, то е ограничено до дефиниране с помощта на Европейския комитет по ИТС на процедури и спецификации в точно определени приоритетни области, за които се изисква наднационален подход. По-малки делегирани правомощия биха застрашили интегрираното и координирано внедряване на оперативна съвместими ИТС в автомобилния транспорт и тяхното взаимодействие с другите видове транспорт. Предложението е в съответствие с принципа на пропорционалност.

Финансовата и административна тежест на настоящото предложение се ограничават до пътни разходи за срещите на комитета и на консултативната група.

- **Избор на инструменти**

Предложен инструмент: директива.

Други средства не биха били подходящи поради следните причини:

Досега прилаганият от сектора подход на саморегулиране не е достатъчен, а са необходими задължителни разпоредби на европейско равнище.

Регламент би бил твърде предписателен инструмент, като се има предвид, че много от изискваните действия за оптимални нива на внедряване на ИТС могат да се различават в отделните държави. От друга страна, по-гъвкавите мерки, включително препоръки и подкрепа за координация, не биха довели пряко до общо подобрене, изразяващо се в ускорено и координирано внедряване и използване на ИТС в автомобилния транспорт, включително при взаимодействия с други видове транспорт.

Потребителите, както и производителите на хардуер и софтуер, изискват известно равнище на „сигурност“ по отношение на услугите, които следва да се доставят и на съответното оборудване, което е необходимо за тяхната доставка или потребление.

Поради това е необходима правна рамка на европейско равнище, като директивата ще позволи на държавите-членки да адаптират установената и съгласувана рамка в съответствие с индивидуалните си нужди.

Директивата е най-подходящият инструмент, тъй като при наложените на държавите-членки задължения се вземат предвид различните нива на използване и внедряване на ИТС, което им позволява да съсредоточат вниманието си върху приоритетите си при прилагането, като в същото време на Комисията се оставят правомощието и отговорността да определя, съвместно с Европейския комитет по ИТС, техническите подробности (напр. процедури и спецификации) в подкрепа на прилагането на Директивата.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Възстановяване на пътни разходи (за 4 срещи годишно на Европейския комитет по ИТС и на консултативната група): 122 200,00 EUR

5. ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ

- **Европейско икономическо пространство**

Предложеният акт засяга материя от значение за ЕИП и следователно трябва да обхване и Европейското икономическо пространство.

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за установяване на рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и взаимодействие с останалите видове транспорт

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност и по-специално член 71, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията³,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет⁴,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁵,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора,

като имат предвид, че:

- (1) Увеличаването на автомобилните превози, свързано с растежа на европейската икономика и с изискванията за мобилност на гражданите, е основната причина за нарастването на претоварването на пътната инфраструктура и потреблението на енергия, както и за екологични и социални проблеми.
- (2) Отговорът на тези основни предизвикателства не може да се ограничи до традиционни мерки, включващи, по-специално, разширяването на съществуващата пътно-транспортна инфраструктура. Иновациите ще изиграят основна роля за намиране на подходящи решения за Общността.
- (3) Приложението на информационни и комуникационни технологии в сектора на автомобилния транспорт и при взаимодействията му с другите видове транспорт (ИТС) ще има значителен принос за подобряване на екологичните резултати, ефективността, включително енергийната ефективност, безопасността и сигурността на автомобилния транспорт и мобилността на пътници и товари, като в същото време осигурява функционирането на вътрешния пазар и увеличени нива на конкурентоспособност и заетост.

³ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

⁴ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

⁵ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

- (4) Напредъкът при прилагането на информационни и комуникационни технологии в другите видове транспорт сега следва да се изрази в развитието на сектора на автомобилния транспорт, по-специално с оглед на осигуряването на високи нива на интеграция в тази област между автомобилния транспорт и другите видове транспорт.
- (5) В някои държави-членки в сектора на автомобилния транспорт вече се внедряват национални приложения на тези технологии, но това внедряване продължава да е разпокъсано и неkoordinирано и не може да осигури географска непрекъснатост на услугите във връзка с ИТС в Общността.
- (6) За да се осигури координирано и ефективно внедряване на ИТС в рамките на Общността като цяло, следва да се въведат общи спецификации. На първо време следва да се даде приоритет на четири основни области на разработване и внедряване на ИТС.
- (7) При общите спецификации следва *inter alia* да се вземат предвид и да се надграждат вече получените резултати в тази област, по-специално в контекста на инициативата за електронна безопасност⁶, чието начало е дадено от Комисията през април 2002 г. Форумът за електронна безопасност е създаден от Комисията в рамките на инициативата за насърчаване и препоръки за по-нататъшно прилагане в подкрепа на развитието, внедряването и използването на системи за електронна безопасност.
- (8) ИТС следва да са въз основа на оперативно съвместими системи, основани на открити и публични стандарти, които да са на разположение на недискриминационна основа за всички доставчици на приложения и услуги, както и на потребителите.
- (9) Внедряването и използването на ИТС ще е свързано с обработка на лични данни. Това следва да става в съответствие с правилата на Общността в тази област, установени, *inter alia*, в Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. относно защитата на физическите лица при обработването на лични данни и относно свободното движение на тези данни⁷ и Директива 2002/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 юли 2002 г. относно обработването на лични данни и защитата на правото на неприкосновеност на личния живот в сектора на електронните комуникации⁸.
- (10) Внедряването и използването на приложения и услуги, свързани с ИТС, и по-специално на услуги, свързани с информация за движението по пътищата и за пътуванията, ще са свързани с обработката и използването на данни за пътищата, движението и пътуванията, които са част от документите, притежавани от органите от общественния сектор в държавите-членки. Това внедряване и използване следва да се осъществяват в съответствие с правилата на Общността, изложени в Директива 2003/98/ЕО на Европейския парламент и

⁶ http://www.esafetysupport.org/download/European_Commission/048-esafety.pdf

⁷ ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31.

⁸ ОВ L 201, 31.7.2002 г., стр. 37.

на Съвета от 17 ноември 2003 година относно повторната употреба на информацията в обществения сектор⁹.

- (11) С Директива 2007/46/ЕО¹⁰ се създава рамка за типово одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, а директиви 2002/24/ЕО¹¹ и 2003/37/ЕО¹² са свързани с типовото одобрение съответно на двуколесни и триколесни моторни превозни средства и на селскостопански или горски трактори, на техните ремаркета и на теглително-прикачено оборудване. Въпреки че разпоредбите на тези директиви обхващат оборудване за ИТС, което е инсталирано в превозни средства, те не се прилагат по отношение на оборудването и софтуера за ИТС във външната пътна инфраструктура, които следва да бъдат обхванати по подобен начин от процедури за одобрение с национален характер.
- (12) За приложения и услуги във връзка с ИТС, за които се изискват услуги за точно и гарантирано определяне на времето и местоположението, следва да се използват инфраструктури на спътникова основа или всякаква друга технология с равностойна степен на точност¹³.
- (13) Основните заинтересовани страни като доставчици на услуги във връзка с ИТС, асоциации на потребители на ИТС, транспортни оператори и оператори на съоръжения, представители на производствения сектор, социални партньори, професионални организации и местни органи на власт следва да имат възможност да консултират Комисията по отношение на търговски и технически аспекти на внедряването на ИТС в рамките на Общността.
- (14) Мерките, необходими за прилагането на настоящата директива, следва да се приемат в съответствие с Решение 1999/486/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията¹⁴.
- (15) По-специално Комисията следва да има правомощия да приема мерки за изменение на приложенията и мерки за установяване на подробни спецификации за развитието, прилагането и използването на оперативно съвместими ИТС. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, *inter alia* чрез допълването ѝ с нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.
- (16) За да се гарантира координиран подход, Комисията следва да осигури съгласуваност на дейностите на комитета, създаден с настоящата директива, и

⁹ ОВ L 345, 31.12.2003 г., стр. 90.

¹⁰ ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.

¹¹ ОВ L 124, 9.5.2002 г., стр. 1.

¹² ОВ L 171; 9.7.2003 г., стр. 1.

¹³ Вж. Регламент (ЕО) № 1/2005 на Съвета от 22 декември 2004 г., ОВ L 3, 5.1.2005 г., стр.1, и Регламент (ЕО) № 683/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 г., ОВ L 196, 24.7.2008 г., стр. 1.

¹⁴ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

тези на комитета, създаден с Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване в Общността¹⁵, комитета, създаден с Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт¹⁶, и комитета от Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства¹⁷.

- (17) Тъй като целта на настоящата директива, а именно осигуряването на координирано внедряване на оперативно съвместими ИТС в Общността, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки, а поради своя мащаб и последици може да бъдат по-добре постигната на общностно равнище, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, постановен в посочения член, настоящата директива не излиза извън обхвата, необходим, за да се постигнат тези цели,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Предмет и обхват

С настоящата директива се установява рамка за координирано внедряване и използване в рамките на Общността на интелигентни транспортни системи и развитие на необходимите за тази цел спецификации.

Тя се прилага по отношение на всички интелигентни транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и взаимодействията с други видове транспорт.

Член 2

Определения

За целите на настоящата директива се прилагат следните определения:

- а) „интелигентни транспортни системи (ИТС)“ са системи, при които се използват информационни и комуникационни технологии (включително инфраструктура, моторни превозни средства и участници в движението по пътищата) в подкрепа на автомобилния транспорт и за взаимодействията с други видове транспорт;

¹⁵ ОВ L 166, 30.4.2004 г., стр. 124.

¹⁶ ОВ L 370, 31.12.1985 г., стр. 8.

¹⁷ ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.

- б) „оперативна съвместимост“ означава капацитета на системите и на стоящите в основата им търговски процеси за обмен на данни и споделяне на информация и знания;
- в) „приложение на ИТС“ означава оперативен инструмент за приложение на ИТС;
- г) „услуга във връзка с ИТС“ означава внедряването на приложение на ИТС чрез добре дефинирана организационна и оперативна рамка с цел да се допринесе за безопасността на потребителя, ефективността, удобството и/или да се улеснят или подкрепят транспортните дейности и пътуванията;
- д) „доставчик на услуга във връзка с ИТС“ означава всеки публичен или частен доставчик на услуга във връзка с ИТС;
- е) „потребител на ИТС“ е всеки потребител на приложения на ИТС или на услуги във връзка с тях, включително пътници, оператори и ползватели на пътна инфраструктура, ръководители на автомобилни паркове и оператори на служби за спешно реагиране;
- ж) „преносимо устройство“ е комуникационно или информационно оборудване като мобилен телефон, навигационна система или джобен персонален компютър, което може да бъде поставено в превозното средство от водача, за да бъде използвано при шофиране;
- з) „платформа“ означава обкръжаващата функционална, техническа и оперативна среда, която позволява внедряването, доставката и експлоатацията на свързани с ИТС услуги и приложения.

Член 3

Внедряване на ИТС

1. Държавите-членки предприемат необходимите мерки, за да осигурят координираното внедряване и използване в рамките на Общността на оперативно съвместими приложения и услуги, свързани с ИТС.
2. По-специално, държавите-членки:
 - а) осигуряват предоставянето на разположение на ползвателите на ИТС и на доставчиците на услуги, свързани с тях, на надеждни и редовно актуализирани релевантни данни за автомобилния транспорт;
 - б) осигуряват възможност за обмен на данни за движението по пътищата и за пътуванията и на друга релевантна информация между компетентните центрове за информация за движението и контрол в различни региони или в различни държави-членки;
 - в) предприемат необходимите мерки за интегриране в превозните средства и пътната инфраструктура на ИТС, свързани с безопасността и сигурността,

и за развитието на безопасни интерфейси човек-машина, по-специално на преносими устройства;

- г) предприемат необходимите мерки за интегриране на различни приложения на ИТС, свързани с обмена на информация и комуникацията между превозните средства и пътната инфраструктура в рамките на една единствена платформа.
3. За целите на приложенията и услугите във връзка с ИТС, за които се изискват услуги за глобално, непрекъснато, точно и гарантирано определяне на времето и местоположението, следва да се използват инфраструктури на спътникова основа или всякаква друга технология с равностойна степен на точност.
 4. При приемането на мерките, предвидени в параграфи 1 и 2, държавите-членки вземат предвид изложените в приложение I принципи.

Член 4

Спецификации

1. Комисията определя спецификациите за внедряване и използване на ИТС, по-специално в следните приоритетни области:
 - а) оптимално използване на данните за пътищата, движението по тях и пътуванията;
 - б) непрекъснатост на свързаните с ИТС услуги по управление на движението и товарните превози по европейските транспортни коридори и в градските агломерации;
 - в) безопасност и сигурност на движението по пътищата;
 - г) интегриране на превозното средство в транспортната инфраструктура.
2. Спецификациите следва да са въз основа на изложените в приложение I принципи и да включват поне основните елементи, изложени в приложение II.
3. Тези мерки, целящи изменение на несъществени елементи от настоящата директива чрез нейното допълване, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 8, параграф 2.

Член 5

Типово одобрение на оборудване и софтуер за ИТС, които са свързани с пътната инфраструктура

1. Когато е необходимо за целите на ефективността, включително за енергийната ефективност, на безопасността или на сигурността или във връзка с опазването на околната среда, оборудването и софтуера за ИТС, попадащи извън обхвата на директиви 2002/24/ЕО, 2003/37/ЕО и 2007/46/ЕО, подлежат на типово одобрение преди пускането им в действие.

2. Държавите-членки уведомяват Комисията за националните органи, отговарящи за типовото одобрение на оборудването и софтуера за ИТС, обхванати от настоящата директива. Комисията изпраща тази информация на останалите държави-членки.
3. Държавите-членки признават типовото одобрение, извършено от органите на другите държави-членки, посочено в параграф 2.

Член 6

Правила относно защитата на личния живот, сигурността и повторната употреба на информация

1. Държавите-членки гарантират, че обработката на лични данни, в контекста на експлоатацията на ИТС, се осъществява в съответствие с общностните правила за защита на основните права и свободи на личността, по-специално в съответствие с Директиви 95/46/ЕО и 2002/58/ЕО.
2. По-специално държавите-членки гарантират, че данните и документите във връзка с ИТС са защитени от злоупотреби, включително незаконен достъп, подправяне или загуба.
3. Прилага се Директива 2003/98/ЕО¹⁸.

Член 7

Процедура за изменение

Комисията може да изменя приложенията с цел да отрази придобития от прилагането на настоящата директива опит и може да ги привежда в съответствие с техническия прогрес.

Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, включително чрез допълването ѝ, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 8, параграф 2.

Член 8

Комитет

1. Комисията се подпомага от комитет, наречен Европейски комитет по ИТС (ИТС), наричан оттук нататък „Комитетът“, който се състои от представители на държавите-членки и се председателства от представител на Комисията.

¹⁸ ОВ L 345, 31.12.2003 г., стр. 90.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Член 9

Европейска консултативна група по ИТС

Комисията създава Европейска консултативна група по ИТС, която да я консултира относно търговските и техническите аспекти на внедряването и използването на ИТС в Общността. Групата се състои от представители на високо равнище от средите на доставчиците на услуги във връзка с ИТС, асоциациите на потребители, транспортните оператори и оператори на съоръжения, производствения сектор, социалните партньори, професионалните организации, местните органи на власт и други сфери, имащи отношение.

Член 10

Отчетност

1. Държавите-членки предоставят на Комисията най-късно до *[шест месеца след влизането в сила на настоящата директива]* подробен доклад относно техните национални дейности и проекти по отношение на приоритетните области, изложени в член 4, параграф 1, които включват поне информацията, посочена в приложение III.
2. Държавите-членки предоставят на Комисията най-късно до *[две години след влизането в сила на настоящата директива]* плановете си за националните дейности във връзка с ИТС през следващите пет години, които включват поне информацията, посочена в приложение III.
3. След това държавите-членки докладват на годишна основа за постигнатия напредък в изпълнението на тези планове.
4. Комисията докладва два пъти годишно на Европейския парламент и на Съвета.

Член 11

Транспониране

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за постигане на съответствие с настоящата директива, не по-късно от *[24 месеца от датата на нейното влизане в сила]*. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби и прилагат таблица на съответствието между разпоредбите и настоящата директива.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им

публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текстовете на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 12

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в Официален вестник на Европейския съюз.

Член 13

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

*За Съвета
Председател*

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ПРИНЦИПИ ЗА ВНЕДРЯВАНЕ НА ИТС В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЧЛЕН 3

Подборът и внедряването на приложения на ИТС и услуги във връзка с тях ще се извършва въз основа на оценка на нуждите и при спазване на следните принципи:

- а) **ефективност** – способността да се осъществи осезателен принос за разрешаването на ключовите предизвикателства пред автомобилния транспорт в Европа (напр. намаляване на задръстванията, понижаване на емисиите, подобряване на енергийната ефективност, достигане на по-високи нива на безопасност и сигурност);
- б) **разходна ефективност** – съотношението между разходите и крайния резултат по отношение на постигането на целите;
- в) **географска непрекъснатост** – способността да се осигури непрекъснатост на услугите в Общността, по-специално по трансевропейската транспортна мрежа;
- г) **оперативна съвместимост** – способността на системите да предоставят възможност за обмен на данни и споделяне на информация и знания;
- д) **степен на зрелост** – степента на развитие.

ПРИЛОЖЕНИЕ П

ОСНОВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА СПЕЦИФИКАЦИИТЕ В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЧЛЕН 4

(1) Оптимално използване на данните за пътищата, движението по тях и пътуванията

Спецификациите за оптимално използване на данните за пътищата, движението по тях и пътуванията включват следното:

- а) определяне на необходимите изисквания за осигуряване на услуги за предоставяне на информация в реално време за движението по пътищата и за пътуванията, като се обърне специално внимание на следните аспекти:
 - наличието на точни публични данни в реално време за движението по пътищата и за пътната мрежа, които да са на разположение на доставчиците на ИТС услуги
 - улесняване на трансграничния електронен обмен между съответните публични органи и заинтересовани страни и съответните доставчици на услуги във връзка с ИТС
 - своевременно актуализиране от страна на съответните публични органи и заинтересовани страни на публичните данни за движението по пътищата и за пътната мрежа, използвани за информация за движението и за пътуванията в реално време
 - своевременно актуализиране на информацията в реално време за движението и за пътуванията от страна на доставчиците на услуги във връзка с ИТС
- б) определяне на необходимите изисквания за събирането от съответните публични органи на данни за движението по пътищата и за пътната мрежа (включително напр. планове за движението, правна рамка в областта на движението и препоръчани пътища, по-специално за тежкотоварни превозни средства) и за снабдяването с тях на доставчиците на услуги във връзка с ИТС, по-специално:
 - наличието на публични данни за движението по пътищата и за пътната мрежа (включително напр. планове за движението, законодателства в областта на движението и препоръчани пътища), събирани от съответните публични органи за доставчиците на услуги във връзка с ИТС
 - улесняване на електронния обмен между съответните публични органи и доставчиците на услуги във връзка с ИТС
 - своевременното актуализиране на публичните данни за движението по пътищата и за пътната мрежа (включително

планове за движението, правна рамка в областта на движението и препоръчани пътища) от съответните публични органи

- своевременно актуализиране от страна на доставчиците на услуги във връзка с ИТС на услугите и приложенията на ИТС, като се използват данни за пътищата и за движението
- в) определяне на необходимите изисквания, за да се осигури точността на публичните данни за пътищата и движението, които се използват за цифрови карти, точни и достъпни за производителите на цифрови карти и доставчиците на услуги, като се обърне специално внимание на следните аспекти:
- наличието на публични данни за движението по пътищата и за пътната мрежа, използвани за цифрови карти, с които да разполагат производителите на цифрови карти и доставчиците на услуги
 - улесняване на електронния обмен между съответните публични органи и заинтересовани страни и частните производители на цифрови карти и доставчиците
 - своевременно актуализиране от съответните публични органи и заинтересовани страни на публичните данни за движението по пътищата и пътната мрежа, използвани за цифрови карти
 - своевременно актуализиране на цифровите карти от производителите на цифрови карти и доставчиците на услуги
- г) определяне на минимални изисквания за безплатното осигуряване на „универсални съобщения за движението“ за всички ползватели на пътищата, както и на тяхното минимално съдържание, по-специално:
- използване на стандартизиран списък от ситуации от движението по пътищата, свързани с безопасността („универсални съобщения за движението“), които следва да се съобщават безплатно на потребителите на ИТС;
 - съвместимост и интегриране на „универсалните съобщения за движението“ в свързаните с ИТС услуги за информация в реално време за движението по пътищата и пътуванията.

(2) Непрекъснатост на свързаните с ИТС услуги, свързани с управлението на движението и товарните превози по европейските транспортни коридори и в градските агломерации

Спецификации за непрекъснатост и оперативна съвместимост на услугите за управление на движението и товарните превози по европейските транспортни коридори и в градските агломерации включват следното:

- а) определяне на минималните/необходимите изисквания за осигуряване на непрекъснатост на услугите, свързани с ИТС, за товари и пътници по транспортни коридори и при различни видове транспорт, по-специално:
- улесняване на електронния обмен между съответните информационни/контролни центрове на данни за движението и информация трансгранично, по региони или между градски и междуградски области;
 - използване на стандартизирани информационни потоци или интерфейси за движението между съответните информационни/контролни центрове;
- б) дефиниране на мерките, които са необходими за използване на иновативни технологии за ИТС (устройства за радиочестотна идентификация (RFID) или Галилео/Егнос) при реализирането на приложения на ИТС (по-специално локализирането и проследяването на товарите при пътуването им и по видове транспорт) за логистика за товарен транспорт (eFreight), по-специално:
- наличието на съответни технологии за ИТС и тяхното използване от разработващите приложения на ИТС;
 - интегриране на резултатите от локализирането (напр. чрез RFID и/или Галилео/Егнос) в инструментите и центрoвете за управление на движението
- в) определяне на необходимите мерки за развитие на свързана с ИТС архитектура за градска мобилност, включително интегриран и мултимодален подход за пътнически пътувания, търсене на транспорт и управление на движението, по-специално:
- наличие на данни за публичния транспорт, планирането на пътуванията, търсенето на транспорт, данни за движението и паркирането за градските центрове за контрол
 - улесняване на електронния обмен между различните градски центрове за контрол за публичен и частен транспорт и за всички възможни видове транспорт
 - интегриране на всички съответни данни и информация в единна архитектура

(3) Безопасност и сигурност по пътищата

Спецификациите за приложения на ИТС за пътна безопасност и сигурност включват следното:

- а) определяне на необходимите мерки за хармонизирано въвеждане на паневропейска система за спешни повиквания, включващи:

- наличието на изискваните интегрирани в автомобилите данни, свързани с ИТС, които да се обменят
 - наличието на необходимото оборудване в центровете (за спешна помощ) за пътна инфраструктура (пунктове за достъп до публични услуги), които получават предаваните от автомобилите данни
 - улесняване на необходимия обмен на данни между превозните средства и центровете (за спешна помощ) на пътната инфраструктура (пунктове за достъп до публични услуги)
- б) дефинирането на необходимите мерки за гарантиране на безопасността на участниците в движението по пътищата по отношение на бордовия интерфейс човек-машина и използването на преносими устройства, както и на сигурността на комуникациите в превозното средство
- в) дефиниране на необходимите мерки за гарантиране на безопасността и удобството на уязвимите участници в движението по пътищата за всички приложения на ИТС
- г) дефиниране на необходимите мерки за предоставяне на места за паркиране с гарантирана сигурност за тежкотоварни и лекотоварни автомобили и на системите за паркиране и резервации, свързани с ИТС, по-специално:
- наличието на достатъчно съоръжения за паркиране
 - наличието на информация за участниците в пътното движение относно паркирането по пътищата
 - улесняване на електронния обмен на данни между местата за паркиране, центровете и превозните средства по пътищата
 - интегриране на съответните технологии за ИТС за актуализиране на информацията за наличните места за паркиране с цел резервиране както в превозните средства, така и в пътните съоръжения за паркиране

(4) Интегриране на превозното средство в транспортната инфраструктура

Спецификациите за ИТС за интегриране на превозното средство в транспортната инфраструктура включват следното:

- а) Дефиниране на необходимите мерки за интегриране на различни приложения на ИТС в отворена бордова платформа въз основа по-специално на:
- идентификация на функционалните изисквания на съществуващите или на планираните приложения на ИТС

- определяне на архитектура с характер на отворена система, която гарантира оперативната съвместимост/взаимообвързаност с инфраструктурните системи и съоръжения
 - лесно интегриране на бъдещите нови или актуализирани приложения на ИТС в отворена бордова платформа
 - използване на процес на стандартизация за приемане на архитектурата и отворените бордови спецификации
- б) дефиниране на необходимите мерки за по-нататъшен напредък в развитието и прилагането на съвместни системи (за автомобилна инфраструктура), по-специално:
- улесняване на обмена на данни и информация между превозните средства, между превозните средства и инфраструктурата, както и между различни инфраструктури
 - наличие за съответните страни (превозни средства или пътна инфраструктура) на съответните данни или информация, които да се обменят
 - използване на стандартизиран формат на съобщения за този обмен на данни между превозните средства и инфраструктурата
 - дефиниране на комуникационна инфраструктура за всеки вид обмен (V2V, V2I, I2I)
 - използване на процес на стандартизация за приемане на съответните архитектури

ПРИЛОЖЕНИЕ III

НАСОКИ ЗА СЪДЪРЖАНИЕТО НА ДОКЛАДИТЕ ОТНОСНО НАЦИОНАЛНИТЕ МЕРКИ ВЪВ ВРЪЗКА С ИТС, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕН 10

- (1) Докладите по отношение на приоритетните области, посочени в член 4, параграф 1, които се представят от държавите-членки в съответствие с член 10, обхващат националното равнище. Техният обхват може обаче да се разшири, за да се обхване регионалното равнище и/или избрани местни равнища, ако са от значение.
- (2) Докладът, който следва да се представи в съответствие с член 10, параграф 1, включва като минимум следната информация:
 - а) настоящата национална стратегия по отношение на ИТС
 - б) нейните цели и тяхната обосновка
 - в) кратко описание на състоянието на внедряването на ИТС и рамковите условия
 - г) приоритетни области за настоящите действия и свързаните с тях мерки
 - д) обяснение за начина, по който тази стратегия и тези действия или мерки са в подкрепа на координираното и оперативно съвместимо внедряване на приложения на ИТС и непрекъснатостта на услугите в Общността (вж. член 4, параграф 1).
- (3) Докладът, който следва да се представи в съответствие с член 10, параграф 2, включва като минимум следната информация:
 - а) националната стратегия по отношение на ИТС, включително нейните цели
 - б) подробно описание на внедряването на ИТС и рамковите условия
 - в) планираните приоритетни области за действия и свързаните с тях мерки, включително посочване как те спомагат за постигането на напредък в приоритетните области, посочени в член 4, параграф 1
 - г) подробности за прилагането на настоящите и планираните дейности по отношение на:
 - инструментите
 - ресурсите
 - консултацията и активните заинтересовани страни
 - етапите

– мониторинга

(COD)

ПРАВЕН ФИНАНСОВ РАЗЧЕТ

1. **НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО:** ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА ЗА УСТАНОВЯВАНЕ НА РАМКАТА ЗА ВНЕДРЯВАНЕ НА ИНТЕЛИГЕНТНИТЕ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ В ОБЛАСТТА НА АВТОМОБИЛНИЯ ТРАНСПОРТ И ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ДРУГИ ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ

2. **РАМКА УД/БД (УПРАВЛЕНИЕ ПО ДЕЙНОСТИ / БЮДЖЕТ ПО ДЕЙНОСТИ)**

Дял 6: Енергетика и транспорт

3. **БЮДЖЕТНИ РЕДОВЕ**

3.1. **Бюджетни редове (оперативни редове и редове, свързани с техническо и административно обслужване (предишни редове Б..А)) включително съответните им наименования:**

3.2. **Продължителност на дейността и на финансовото въздействие:**

3.3. **Бюджетни характеристики:**

Бюджетен ред	Вид разход		Нов	Вноска на ЕАСТ	Вноски на държавите кандидатки	Функция във финансовата перспектива

4. ОБОБЩЕНИЕ НА РЕСУРСИТЕ

4.1. Финансови ресурси

4.1.1. Обобщение на бюджетните кредити за поети задължения (БКПЗ) и бюджетните кредити за плащания (БКП)

в милиони EUR (до 3 знака след десетичната запетая)

Вид разход	Раздел №		2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г. и по-нататък	Общо
------------	----------	--	---------	---------	---------	---------	---------	----------------------	------

Оперативни разходи¹⁹

Бюджетни кредити за поети задължения (БКПЗ)	8.1.	(а)							
Бюджетни кредити за плащания (БКП)		(б)							

Административни разходи в рамките на референтната сума²⁰

Техническа и административна помощ (ЕБК)	8.2.4.	(в)							
--	--------	-----	--	--	--	--	--	--	--

ОБЩА РЕФЕРЕНТНА СУМА

Бюджетни кредити за поети задължения		(а)+ (в)							
Бюджетни кредити за плащания		(б) +(в)							

Административни разходи, които не са включени в референтната сума²¹

Човешки ресурси и свързани с тях разходи (ЕБК)	8.2.5.	(г)	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,606
Административни разходи, без човешките ресурси и свързаните с тях разходи, изключени от референтната сума (ЕБК)	8.2.6.	(д)	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,732

Обща индикативна финансова стойност на интервенцията

¹⁹ Разходи, които не спадат към глава xx 01 от съответния дял xx.

²⁰ Разходи в рамките на статия xx 01 04 от дял xx.

²¹ Разходи в рамките на глава xx 01, различни от статии xx 01 04 или xx 01 05.

ОБЩО	БКПЗ,	(а)+	0,22	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338
включително разходи за човешки ресурси		(в)+	3						
		(г)+							
		(д)							
ОБЩО	БКП	(б)+	0,22	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338
включително разходите за човешки ресурси		(в)+	3						
		(г)+							
		(д)							

Подробности за съфинансирането

Ако в предложението е предвидено съфинансиране от държави-членки или други структури (моля посочете кои), в таблицата по-долу следва да се посочи очакваният размер на това съфинансиране (могат да се добавят допълнителни редове, ако се предвижда съфинансирането да се осигури от различни структури):

в милиони EUR (до 3 знака след десетичната запетая)

Съфинансиращ орган		2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г. и по-нататък	Общо
.....	(е)							
ОБЩО	БКПЗ,	(а)+	0,22	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338
включително съфинансирането		(в)+	3					
		(г)+						
		+(д)						
		+(е)						

4.1.2. Съвместимост с финансовото планиране

- Предложението е съвместимо със съществуващото финансово планиране.
- Предложението ще се нуждае от повторно планиране на съответните функции във финансовата перспектива.
- Предложението може да изисква прилагане на разпоредбите на Междунституционалното споразумение²² (т.е. инструмента за гъвкавост или преразглеждане на финансовата перспектива).

4.1.3. Финансово отражение върху приходите

- Предложението няма финансово отражение върху приходите.
- Предложението има финансово отражение – отражението върху приходите е, както следва:

²²

В.ж точки 19 и 24 от Междунституционалното споразумение.

в млн. евро (до един знак след десетичната запетая)

Бюджетен ред		Приходи	Преди действото [Година n-1]	Ситуация след действието						
				2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	
		а) абсолютна стойност на приходите								
		б) промяна в приходите	Δ							

- 4.2. **Човешки ресурси (еквивалент на пълно работно време) (включително длъжностни лица, временно нает и външен персонал) - за повече информация вж. точка 8.2.1.**

Годишни потребности	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г. и по-нататък
Общ брой на човешките ресурси	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83

5. ХАРАКТЕРИСТИКИ И ЦЕЛИ

- 5.1. **Нужда, която трябва да се посрещне в краткосрочен или дългосрочен план**

- 5.2. **Добавена стойност въз основа на участието на Общността, съответствие на предложението с други финансови инструменти и възможно полезно взаимодействие**

- 5.3. **Цели, очаквани резултати и свързани с тях показатели на предложението в контекста на УД рамката**

- 5.4. **Метод за изпълнение (индикативен)**

Централизирано управление

пряко от Комисията

непряко чрез делегиране на:

изпълнителни агенции

структури, създадени от Общностите, в съответствие с член 185 от Финансовия регламент

- национални органи в публичния сектор/органи в сферата на обществените услуги
- Поделено или децентрализирано управление*
 - с държави-членки
 - с трети страни
- Съвместно управление с международни организации (моля, уточнете)*

Коментари по темата:

6. МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА

6.1. Система за мониторинг

6.2. Оценка

6.2.1. *Оценка ex ante*

6.2.2. *Предприети мерки след междинна оценка/оценка ex-post (изводи от подобен опит в миналото)*

6.2.3. *Условия и честота на бъдещи оценки*

7. МЕРКИ ЗА БОРБА С ИЗМАМИТЕ

Не се прилагат

8. ДАННИ ЗА РЕСУРСИТЕ

8.1. Цели на предложението, изразени като финансови разходи²³

Бюджетни кредити за поети задължения в милиони EUR (до 3 знака след десетичната запетая)

(Предоставят се наименования на цели, действия и резултати)	Вид резултат	Средна стойност на разходите	2010 г.		2011 г.		2012 г.		2013 г.		2014 г.		2015 г. и по-нататък		ОБЩО	
			Брой на резултатите	Общи разходи	Брой на резултатите	Общи разходи	Брой на резултатите	Общи разходи	Брой на резултатите	Общи разходи	Брой на резултатите	Общи разходи	Брой на резултатите	Общи разходи	Брой на резултатите	Общи разходи
ОПЕРАТИВНА ЦЕЛ № 1 ²⁴ ...																
Дейност 1...																
-Резултат 1																
-Резултат 2																
Дейност 2...																
-Резултат 1																
Междинна сума за цел 1																
ОПЕРАТИВНА ЦЕЛ № 2 ...																
Дейност 1...																

²³ За информация: В рамките на многогодишната програма за трансевропейската транспортна мрежа за годините 2007—2013 г. е планиран бюджет от 300 млн. EUR за специфични пътни проекти за ИТС.

²⁴ Както е описано в раздел 5.3

-Резултат 1																
Междинна сума за цел 2																
ОПЕРАТИВНА ЦЕЛ № п 1...																
Междинна сума Цел п																
ОБЩО РАЗХОДИ																

8.2. Административни разходи

8.2.1. Брой и вид на човешките ресурси

Видове длъжности		Персонал, който е назначен за управление на действието, използвайки налични и/или допълнителни ресурси (брой на работните места/ПРВ)					
		2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Длъжностни лица или временно нает персонал ²⁵ (XX 01 01)	A*/AD	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
	B*, C*/AST	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33
Персонал, финансиран ²⁶ по статия XX 01 02							
Друг персонал ²⁷ , финансиран по статия XX 01 04/05							
ОБЩО		0,83	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83

8.2.2. Описание на задачите, произтичащи от дейността

8.2.3. Източници на човешки ресурси (законово установени)

- Длъжности, разпределени понастоящем за управление на програмата, които да бъдат заменени или чиято численост да бъде увеличена
- Длъжности, предварително разпределени в рамките на Годишната политическа стратегия/Предварителния проектобюджет (ГПС/ППБ) за година n
- Длъжности, които трябва да бъдат поискани в следващата процедура в рамките на ГПС/ППБ
- Длъжности, които трябва да бъдат преразпределени чрез използване на наличните ресурси в рамките на службата по управлението (вътрешно преразпределяне)
- Длъжности, необходими за година n, които не са предвидени в ГПС/ППБ за въпросната година

²⁵ Разходите за който НЕ са покрити от референтната сума.

²⁶ Разходите за който НЕ са покрити от референтната сума.

²⁷ Разходите за който са включени в референтната сума.

8.2.4. Други административни разходи, включени в референтната сума (XX 01 04/05 – Разходи за административно управление)

в милиони EUR (до 3 знака след десетичната запетая)

Бюджетен ред (номер и наименование)	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г. и по-нататък	ОБЩО
1 Техническа и административна помощ (включително разходи за съответния персонал)							
Изпълнителни агенции ²⁸							
Друга техническа и административна помощ							
- intra muros							
- extra muros							
Общо техническа и административна помощ							

8.2.5. Финансови разходи за човешки ресурси и свързаните с тях разходи, които не са включени в референтната сума

в милиони EUR (до 3 знака след десетичната запетая)

Вид човешки ресурси	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г. и по-нататък
Длъжностни лица и временно нает персонал (XX 01 01)	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101
Персонал, финансиран по статия XX 01 02 (помощен персонал, външни национални експерти, служители на договор и др.) (посочете бюджетния ред)						

²⁸ Трябва да се посочи конкретната законодателна финансова обосновка за засегнатата/ите изпълнителна/и агенция/и.

Общо разходи за човешки ресурси и свързаните с тях разходи (които НЕ са включени в референтната сума)	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101
---	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Изчисление – *Длъжностни лица и временно наети лица*

Изчисление – *Персонал, финансиран по статия XX 01 02*

8.2.6. *Други административни разходи, които не са включени в референтната сума*

в милиони EUR (до 3 знака след десетичната запетая)

	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г. и по- натат ък	ОБЩО
XX 01 02 11 01 – Командировки							
XX 01 02 11 02 – Среци и конференции	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,312
XX 01 02 11 03 – Комитети ²⁹	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,420
XX 01 02 11 04 – Проучвания и консултации							
XX 01 02 11 05 – Информационни системи							
2 Общо други разходи за управление (XX 01 02 11)							
3 Други разходи от административен характер (посочва се включително бюджетния							

²⁹

Комитет по комитология за ИТС

ред)							
Общо административни разходи, различни от човешки ресурси и свързани с тях разходи (които НЕ СА включени в референтната сума)	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,732

Изчисляване - Други административни разходи, които не са включени в референтната сума

Нуждите от административни и човешки ресурси ще бъдат удовлетворявани в рамките на средствата, които могат да бъдат отпуснати на управляващата генералната дирекция в рамките на процедурата за отпускане на средства за годината, в контекста на бюджетните ограничения.