



Bruselj, 13.3.2019  
C(2019) 1789 final

**DELEGIRANA UREDBA KOMISIJE (EU) .../...**

**z dne 13.3.2019**

**o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z uvajanjem  
in operativno uporabo sodelovalnih inteligentnih prometnih sistemov**

(Besedilo velja za EGP)

{SEC(2019) 100 final} - {SWD(2019) 95 final} - {SWD(2019) 96 final}

## OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

### 1. OKVIR POLITIKE

Povečanje obsega cestnega prometa v Evropski uniji predstavlja več izzivov. Cestni promet povzroči največ emisij toplogrednih plinov in onesnaževal zraka v celotnem prometnem sektorju. Medtem ko se je varnost v cestnem prometu v EU v zadnjih nekaj desetletjih izboljšala, se je nedavno ta trend upočasnil in ni verjetno, da bo EU dosegla cilj 50-odstotnega zmanjšanja števila smrtnih žrtev v obdobju 2010–2020. Poleg tega ima gospodarstvo EU zaradi preobremenjenih cest velike stroške. Da bi se te težave rešile in da ne bi resno škodile prebivalstvu, gospodarstvu, okolju in podnebjju v Evropi, je potrebno usklajeno ukrepanje na več področjih.

Bistveno vlogo pri doseganju ciljev Komisije na tem področju imajo nove tehnologije, namenjene izboljšanju učinkovitosti, varnosti in okoljske uspešnosti cestnega prometa. Eno od novih področij so sodelovalni inteligentni prometni sistemi (C-ITS), ki vozilom omogočajo neposredno interakcijo med seboj in z okoliško cestno infrastrukturo. C-ITS v cestnem prometu običajno vključuje komunikacijo med vozili (V2V), med vozili-in infrastrukturo (V2I) in/ali med infrastrukturami (I2I) ter komunikacijo med vozili in pešci ali kolesarji (tj. med vozili in okolico, V2X). To omogoča oblikovanje najrazličnejših informacijskih in sodelovalnih storitev.

C-ITS so kategorija storitev ITS, ki temeljijo na odprtem omrežju, ki omogoča povezavo „od mnogih do mnogih“ ali „vsak z vsakim“ med postajami C-ITS. To pomeni, da si lahko vse postaje C-ITS, kot so opredeljene v tej uredbi, varno izmenjujejo sporočila in da niso omejene na izmenjavo sporočil z (eno samo) vnaprej določeno postajo/točno določenimi postajami. Ta uredba se ne uporablja za storitve ITS, ki zagotavljajo podobne informacije, npr. prek digitalnega oddajanja, mobilnih omrežij ali radijskih sprejemnikov FM, ki pa nimajo značilnosti odprtega omrežja, ki omogoča povezavo „od mnogih do mnogih“ ali „vsak z vsakim“ med postajami C-ITS.

Koristi C-ITS obsegajo vrsto področij ter vključujejo boljšo varnost v cestnem prometu, manjšo preobremenjenost cest, večjo učinkovitost prometa, mobilnost in zanesljivost storitve, manjšo porabo energije, manj negativnih vplivov na okolje in podporo gospodarskemu razvoju. Obenem je treba zagotoviti, da se preprečijo možni negativni učinki, npr. večje povpraševanje po prometu zaradi teh izboljšav, preobremenjenost voznikov z informacijami ali dodatne izmenjave podatkov, ki povzročajo večja tveganja za kibernetško-varnost ali zasebnost.

V zadnjem desetletju so se tehnologije, ki omogočajo uporabo C-ITS, izjemno razvile. Kljub možnim koristim pa še vedno niso bile obsežno uvedene. Leta 2011 so proizvajalci vozil iz EU, združeni v konzorciju za komuniciranje Car2Car, izdali skupni memorandum o soglasju, v katerem so navedli, da nameravajo obsežno uvajanje začeti do leta 2015, saj bodo sistemi do takrat tehnološko pripravljene. Vendar je postalo jasno, da to ne bo mogoče, razen če bodo imele glavne zainteresirane strani skupni pristop k tehničnim in netehničnim vidikom.

Komisija je leta 2014 odgovorila z oblikovanjem platforme za uvedbo sodelovalnih inteligentnih prometnih sistemov v EU (platforma C-ITS), tj. strokovne skupine, v okviru katere bi lahko nacionalni organi, zainteresirane strani na področju C-ITS in Komisija soustvarjali skupno vizijo in dejansko tudi izvajali rešitve za interoperabilno uvedbo C-ITS v

EU. Rezultati obsežnega dela platforme in njenih delovnih skupin so bili povzeti v končnih poročilih<sup>1</sup> o prvi fazi (2014–2016) in drugi fazi platforme (2016–2017).

Šestnajst držav članic je prek platforme C-Roads<sup>2</sup>, tj. skupne pobude evropskih držav članic in upravljavcev cest za preskušanje in izvajanje storitev C-ITS ob upoštevanju čezmejne harmonizacije in interoperabilnosti, ter v okviru znatnih naložb na nacionalni ravni in ravni EU (199 milijonov EUR, od katerih je 107 milijonov EUR sofinanciral instrument za povezovanje Evrope) sodelovalo z industrijo pri usklajevanju storitev V2I C-ITS in zagotavljanju njihove interoperabilnosti, da bi se lahko na primer sporočila o delih na cesti enako razumela v različnih geografskih okoljih in pri različnih proizvajalcih vozil. To je rezultat sodelovanja med platformo C-Roads in konzorcijem za komuniciranje Car2Car, s katerim se je izboljšala skladnost med sporočili V2V in V2I ter sistemi.

Leta 2016 so avtomobilska in telekomunikacijska podjetja v okviru združenja 5G Automotive Association sodelovala na področju tehnologije za povezano in avtomatizirano mobilnost, med drugim tudi za storitve C-ITS. Posledica tega sta dve tehnologiji za komunikacijo kratkega dosega na različnih stopnjah zrelosti in komercializacije, ki na ravni dostopa do radijskega spektra nista interoperabilni.

Delo platforme C-ITS je pomenilo bistven prispevek v okviru evropske strategije za C-ITS<sup>3</sup>, katere cilj je bil olajšati zблиževanje naložb in regulativnih okvirov po vsej EU, da bi se uvajanje lahko čim hitreje začelo in zlasti da bi se dovršene varnostne storitve C-ITS lahko uvajale od leta 2019. V strategiji je bila opredeljena potreba po sprejetju ustreznega pravnega okvira na ravni EU do leta 2018, po možnosti z delegiranimi akti na podlagi Direktive 2010/40/EU (direktive o inteligentnih prometnih sistemih (ITS))<sup>4</sup> ali drugimi pravnimi instrumenti.

Namen te delegirane uredbe, ki dopolnjuje Direktivo 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta, je oblikovati minimalne pravne zahteve za interoperabilnost C-ITS ter omogočiti obsežno uvajanje sistemov in storitev C-ITS od leta 2019. Direktiva 2010/40/EU (direktiva ITS) predstavlja politični in pravni okvir za pospešitev uvajanja inovativnih prometnih rešitev po Evropi. Osredotočena je na inteligentne prometne sisteme za ceste in vmesnike do drugih vrst prevoza ter pooblašča Komisijo za sprejemanje delegiranih aktov na štirih prednostnih področjih. Del prednostnega področja IV Direktive je opredelitev specifikacij za C-ITS.

Poudarek v tej delegirani uredbi je na storitvah za „dan 1“, tj. storitvah C-ITS, ki jih je treba uvesti kratkoročno in ki bodo zlasti prispevale k varnosti v cestnem prometu in učinkovitosti prometa. Specifikacije in standardi za interoperabilne prednostne storitve za „dan 1“ in skupne varnostne rešitve so zdaj na voljo kot rezultat sodelovanja širše skupine zainteresiranih strani iz industrije in organov držav članic.

## **2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST**

### **2.1. Pravna podlaga**

Ta delegirani akt dopolnjuje Direktivo 2010/40/EU v skladu z njenim členom 7. Uredba je najprimernejši pravni instrument, saj ne zahteva ukrepov za prenos v nacionalno zakonodajo,

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/its/c-its\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/its/c-its_en).

<sup>2</sup> <https://www.c-roads.eu>.

<sup>3</sup> Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z naslovom *Evropska strategija za kooperativne inteligentne prometne sisteme – mejnik na poti h kooperativni, povezani in avtomatizirani mobilnosti* (COM(2016) 766 final).

<sup>4</sup> Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza (UL L 207, 6.8.2010, str. 1).

zato zagotavlja višjo stopnjo harmonizacije, manjše upravno breme za države članice, večjo pravno varnost za javne in zasebne zainteresirane strani ter hiter začetek veljavnosti.

## **2.2. Subsidiarnost in sorazmernost**

V skladu z načelom subsidiarnosti (člen 5(3) Pogodbe o Evropski uniji) se ukrepi na ravni EU sprejmejo le, če države članice zastavljenih ciljev ne morejo zadovoljivo doseči same, ampak jih je mogoče zaradi obsega ali učinkov predlaganega ukrepa lažje doseči na ravni EU.

Čeprav se storitve C-ITS s projekti že uvajajo po vsej EU ter so nekatere države članice in številni proizvajalci vozil navedli, da načrtujejo obsežnejšo uvedbo, jih je veliko trdilo, da je potreben pravni okvir na ravni EU. Standardizacija prek evropskih organov za standardizacijo, ki jo vodi industrija, prispeva k interoperabilnosti, vendar je prostovoljna in lahko pripelje do različnih oblik izvajanja, ki niso interoperabilne. Zaradi velikega števila različnih zainteresiranih strani in močnih učinkov omrežja ne more nobena zainteresirana stran sama uvesti interoperabilne rešitve. Podobno bi določanje pravil na nacionalni ravni verjetno oviralo izvajanje stalnih storitev C-ITS v enotnem evropskem prometnem prostoru.

Združljivost rešitev za infrastrukturo in vozila bo treba zagotoviti v vsej Evropi, da bi bilo mogoče izkoristiti vse prednosti C-ITS. Poleg tega je potreben tudi bolj usklajen pristop na ravni EU, da bi se zagotovile učinkovite sinergije z uvajanjem novih varnostnih tehnologij ter izvajanjem sodelovalne, povezane in avtomatizirane mobilnosti (CCAM) po vsej EU. Brez vključujočega okvira na ravni EU, primerne za prihodnost, bi uvajanje verjetno ostalo razdrobljeno, neusklajeno in neustrezno za zagotovitev geografske neprekinjenosti storitev C-ITS po vsej EU in na njenih zunanjih mejah.

Skladnost s to delegirano uredbo bi bila obvezna samo pri uvajanju storitev ali postaj C-ITS. Medtem ko se z zavezujočimi specifikacijami EU dejansko zahteva, da se jim obstoječe postaje C-ITS in nove tehnološke rešitve prilagodijo, so take specifikacije bistvene za zagotavljanje interoperabilnosti storitev C-ITS po vsej EU, načrtovani pregled pa omogoča prožnost pri razvoju tehnoloških rešitev. Uredba je strožja od smernic ali priporočila, sorazmerno večje pa so tudi pričakovane neposredne in posredne koristi. Zato je ta delegirani akt sorazmeren.

Drug pomemben učinek te delegirane uredbe je zagotoviti verodostojnost in celovitost sporočil, izmenjanih med postajami C-ITS. To bi moralo omogočiti oceno zanesljivosti takih informacij. Obenem bi bilo treba čim bolj zmanjšati vpliv na zasebnost uporabnikov cest. V skladu s tem je platforma C-ITS razvila varnostno arhitekturo, ki jo podpira infrastruktura javnih ključev; ta uporablja potrdila s psevdonimi, ki se pogosto spreminjajo. O rezultatih skupne politike za varnost in potrdila je potekalo obsežno posvetovanje, politiko pa so sprejele vse zadevne zainteresirane strani.

## **2.3. Temeljne pravice**

Pravica do varstva osebnih podatkov je zagotovljena s členom 8 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah. Kadar ukrepi iz te uredbe vključujejo obdelavo osebnih podatkov, jih je treba izvesti v skladu s pravom EU o varstvu osebnih podatkov, zlasti s splošno uredbo o varstvu podatkov<sup>5</sup> ter direktivo o zasebnosti in elektronskih komunikacijah<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (splošna uredba o varstvu podatkov) (UL L 119, 4.5.2016, str. 1).

<sup>6</sup> Direktiva 2002/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. julija 2002 o obdelavi osebnih podatkov in varstvu zasebnosti na področju elektronskih komunikacij (direktiva o zasebnosti in elektronskih komunikacijah) (UL L 201, 31.7.2002, str. 37).

Službe Komisije so se 10. julija 2017 v okviru pripravljanih del posvetovale s podskupino za tehnologijo Delovne skupine iz člena 29, ustanovljene na podlagi direktive o varstvu podatkov<sup>7</sup>. Podskupina je v svojem mnenju (iz oktobra 2017) opozorila na številne ukrepe, ki so potrebni za podporo zakoniti obdelavi osebnih podatkov na področju C-ITS. Ker ta uredba zajema samo izmenjavo sporočil med postajami C-ITS, je bilo nadalje pojasnjeno, da sama po sebi ne more biti pravna podlaga za zakonito obdelavo podatkov. Zato se obveznosti upravljavcev in obdelovalcev podatkov še naprej v celoti uporabljajo. Vendar je v tej uredbi pojasnjeno, da se zbrani osebni podatki brez ustrezne in konkretne pravne podlage ne bi smeli (ponovno) uporabiti ne za poslovne namene niti kot novo sredstvo za kazenski pregon. Informacije, ki se nanašajo na določeno ali določljivo fizično osebo, bi se poleg tega morale obdelovati ob strogem upoštevanju načela najmanjšega obsega podatkov ter samo za namene te uredbe ter hraniti samo tako dolgo, kot je potrebno. Končni-uporabniki bi morali jasno in razumljivo obveščeni o zbiranju podatkov in dogovorih o tem, kako dolgo se hranijo.

### **3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN IN OCEN UČINKA**

#### **• Naknadne ocene/preverjanja ustreznosti veljavne zakonodaje**

Na tem področju ni veljavne zakonodaje, zato naknadna ocena ni potrebna.

#### **• Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Komisija je uporabila končni poročili o prvi in drugi fazi platforme C-ITS. Poleg tega je prek naročila študije za podporo ocene učinke poiskala zunanje strokovno mnenje pri podjetju RICARDO Energy & Environment, ki jo je ob podpori podjetij TRT in TEPR začelo izvajati septembra 2017 ter zaključilo decembra 2018.

#### **• Ocena učinka**

Pobuda je podprta z oceno učinka, za katero je Odbor za regulativni nadzor po pregledu 10. oktobra 2018 izdal pozitivno mnenje s pridržki. Pridržki Odbora za regulativni nadzor so zadevali dva glavna vidika:

- Odbor za regulativni nadzor je izrazil mnenje, da v poročilu ni dovolj jasno navedena potreba po postopnem pristopu k uresničevanju ciljev pobude. Zato izbrana prednostna možnost ni izhajala neposredno iz analize in predstavitve poročila.
- Odbor za regulativni nadzor je tudi navedel, da poročilo ne pojasnjuje, zakaj (še) ne obravnava pomislekov zainteresiranih strani glede varnosti ranljivih uporabnikov cest in vplivov na okolje.

Da bi se obravnavali navedeni pridržki, je bilo v končno oceno učinka dodano naslednje:

- razlika med različnimi možnostmi politike in vidiki, na katerih temeljijo, se proučuje in ocenjuje v celotni oceni učinka, zlasti v oddelkih 5.3, 7 in 8. Izrecno se obravnava potreba po ločeni oceni učinka za možne nadaljnje zakonodajne ukrepe, vključno z mandatom za komunikacijo med vozili (mandatom V2V).
- Vpliv C-ITS na ranljive uporabnike cest je nadalje pojasnjen v oddelkih 6.1 in 6.5. Poudarjeno je, da storitve C-ITS, prilagojene ranljivim uporabnikom cest, še niso toliko dovršene, da bi se lahko vključile v specifikacije, s tem pa v možnosti politike, ki se upoštevajo v tej oceni učinka. Pomisleki zainteresiranih strani so podrobneje opisani v Prilogi 2.

---

<sup>7</sup> Direktiva 95/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. oktobra 1995 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov (direktiva o varstvu podatkov) (UL L 281, 23.11.1995, str. 31).

- V zvezi z vplivi se je analiza občutljivosti iz oddelka 6.5 razširila na vse možnosti politike in opravljene so bile prilagoditve v celotnem poročilu, da bi se zagotovilo boljše razlikovanje med možnostmi politike. Oddelek 2 Priloge 4 je posodobljen, da bi se upošteval močan poudarek storitev za prvi dan na varnost in nadalje pojasnile omejitve analize.
- Dodan je oddelek 6.4, da bi se obravnavali vplivi različnih možnosti politike na varstvo podatkov. V tej zvezi je bila posodobljena tudi Priloga 6.

V oceni učinka so bile proučene tri splošne možnosti politike:

**možnost politike 1:** blažja oblika posredovanja na podlagi nezakonodajnih ukrepov, vključno z nezavezujočimi smernicami za interoperabilnost storitev za dan 1, varno komunikacijo, varstvo podatkov in oceno skladnosti;

**možnost politike 2:** zmerna oblika posredovanja na podlagi specifikacij iz direktive ITS. To bi vključevalo elemente, podobne elementom iz možnosti politike 1, vendar bi ti postali pravno zavezujoči z delegirano uredbo. Države članice in industrija se lahko kljub temu prosto odločijo, ali bodo C-ITS uvedle ali ne;

**možnost politike 3:** odločno posredovanje na podlagi mandata za komunikacijo med vozili (mandat V2V) in ustanovitev organov upravljanja. Ta možnost nadgrajuje pravno zavezujoče specifikacije s postopnim pristopom in zagotavlja, da so vsa nova vozila opremljena s postajami C-ITS, pri tem pa močno povečuje stopnjo sprejemanja in tako veliko hitreje dosega prag za učinkovito izvajanje storitve (povezano z učinkom omrežja). Možnost politike 3 vključuje dodatne ukrepe, ki podpirajo uvajanje C-ITS in jih ni mogoče uvesti le z delegiranim aktom:

- zakonodajni ukrep lahko zagotovi pravno podlago za zakonito obdelavo osebnih podatkov, povezanih s C-ITS. To bo zmanjšalo negotovost in verjetno zagotovilo izvajanje večjega obsega storitev C-ITS; ter
- z dodelitvijo nalog upravljanja pravnim organom bosta dodatno zagotovljena usklajevanje uvajanja C-ITS in nadzor nad njim, s čimer se bodo v celoti zmanjšale ovire pri sprejemanju C-ITS.

Za prednostni pristop velja možnost politike 3, tj. postopen pristop, kot je določen v direktivi ITS, v skladu s katerim se bodo po sprejetju specifikacij preučile posamezne pobude za uvajanje, pri tem pa dodatno analizirali učinkovitost in sorazmernost mandata na podlagi neprekinjenega razvoja sektorja C-ITS. Ta možnost politike se šteje za najbolj skladno in učinkovito, saj omogoča največja zmanjšanja nesreč, preobremenjenosti cest in emisij CO<sub>2</sub>.

Pričakovani vplivi so:

- Glavne koristi so zmanjšanje nesreč in stroškov za gorivo ter prihranek potovalnega časa. Nekoliko se zmanjšajo tudi zunanji stroški emisij CO<sub>2</sub> in onesnaževal zraka. Skupne denarne koristi znašajo 78,9 milijarde EUR za izhodiščno obdobje 2020–2035. Ta številka bi se z uvedbo mandata V2V povečala na 128,9 milijarde EUR.
- Glavni stroški se nanašajo na opremo C-ITS v vozilih in občestni infrastrukturi. Ocenjeni so tudi drugi stroški usklajevanja in upravni stroški, ki pa so nizki v primerjavi s celotnimi stroški. Skupni denarni stroški znašajo 19,1 milijarde EUR za izhodiščno obdobje 2020–2035 ali 32,3 milijarde EUR v primeru uvedbe mandata V2V. Pričakovane koristi torej močno presegajo pričakovane stroške.

- Čeprav se 90 % stroškov nanaša na opremljanje vozil, bo stroške opremljanja infrastrukture večinoma kril javni sektor. Države članice se lahko kljub temu prosto odločajo o uvajanju.

## **4. REZULTATI POSVETOVANJ**

### **4.1. Sestanki s strokovnjaki, ki so jih imenovalе države članice**

Za razvoj pravil in zahtev na ravni EU, s katerimi bi se podprli uvajanje sistemov in storitev C-ITS ter zlasti interoperabilnost in neprekinjenost vseevropskih storitev V2V in V2I, je bilo potrebno tesno sodelovanje zainteresiranih strani (proizvajalcev, ponudnikov storitev in pristojnih organov). Države članice EU in države Efte so bile pozvane, naj imenujejo strokovnjake, ki se bodo med 23. majem 2017 in 3. oktobrom 2018 udeležili 13 sestankov s službami Komisije v Bruslju, da bi pomagali pri pripravi osnutka uredbe. K sodelovanju so bili povabljeni tudi strokovnjaki iz Evropskega parlamenta, Komisija pa je organizirala tudi več dvostranskih srečanj z državami članicami.

### **4.2. Posvetovanja z zainteresiranimi stranmi**

Med 10. oktobrom 2017 in 12. januarjem 2018 (13 tednov) je na spletišču Komisije potekalo javno posvetovanje, v okviru katerega je bilo prejetih 139 mnenj. Javno posvetovanje je bilo opravljeno na podlagi vprašalnika za raziskavo mnenj zainteresiranih strani o ključnih sestavnih delih ocene učinka: glavni težavi, vzrokih zanjo, možnih ukrepih politike in njihovih verjetnih vplivih ter pomenu ukrepanja na ravni EU.

V okviru podporne študije je bilo opravljenih več študij primerov:

- devet o projektih uvajanja C-ITS v EU in
- tri o uvajanju C-ITS v drugih državah (v Združenih državah, Avstraliji in na Japonskem); te so vključevale pogovore z visokimi predstavniki, ki so bili opravljeni med oktobrom 2017 in februarjem 2018.

Osrednji poudarek v vseh študijah primerov je bil namenjen naslednjim vidikom uvajanja C-ITS: ciljem, napredku, oviram, zbiranju podatkov ter stroškom na zadevnem področju. V študijah primerov, ki so se nanašale na EU, so bili anketiranci tudi pozvani, naj podajo povratne informacije o opredelitvi težave, ukrepih in možnostih politike ter spremljanju in ocenjevanju te politične pobude.

9. februarja 2018 je potekala delavnica za zainteresirane strani, namenjena zbiranju posebnih informacij/podatkov ter stališč in predlogov strokovnjakov in zainteresiranih strani. Delavnica je bila dobro obiskana, saj se je udeležilo več kot 140 ljudi.

Komisija je cilj in področje uporabe uredbe 6. septembra 2018 in 29. januarja 2019 predstavila članom Odbora za promet in turizem.

O osnutku uredbe je na portalu za boljše pravno urejanje od 11. januarja 2019 do 8. februarja 2019 potekalo javno posvetovanje, v okviru katerega je bilo prejetih 100 odgovorov.

### **4.3. Komunikacijske tehnologije C-ITS**

Zlasti pomembno vprašanje za C-ITS so komunikacijske tehnologije, ki se lahko uporabljajo za izmenjavo sporočil med postajami C-ITS. To vprašanje je neposredno povezano s potrebo, da se vsakemu posamezniku zagotovi možnost, da govori z vsakim (interoperabilnost), in da bo imel vsak posameznik vedno možnost, da govori z vsakim (združljivost).

Za povečanje koristi je treba okrepiti očitne prednosti različnih dopolnjujočih se tehnologij. Pristop s „hibridno komunikacijo“ združuje dve vrsti tehnologij:

- komunikacijske tehnologije kratkega dosega, ki delujejo v posebnem frekvenčnem pasu 5,9 GHz in so najpomembnejše za nujne storitve. Posebej za ta namen je bil razvit sistem ITS-G5, ki je zdaj zrel, preskušen in tudi že uveden, ter
- komunikacijske tehnologije dolgega dosega, ki povečujejo pokritost z obstoječimi omrežji in povezujejo velika območja, čeprav za manj nujne storitve V2I. Mobilna omrežja 3G/4G so zrele tehnologije, ki že zagotavljajo dobro pokritost v velikih delih EU.

Praktično izvajanje pristopa s hibridno komunikacijo pa skupaj s potrebo po zagotavljanju interoperabilnosti in neprekinjenosti storitev zahteva nekatere tehnološke izbire. Te se kažejo v minimalnem sklopu funkcionalnih in tehničnih zahtev za interoperabilno izmenjavo sporočil med postajami C-ITS. Ker to ne bi smelo ovirati nadaljnjih inovacij, ta uredba zagotavlja, da se bodo prihodnje tehnologije lahko vključile v mešanico hibridne komunikacije.

Klavzula o pregledu bo omogočila lažje vključevanje več obstoječih kandidatov, kot sta LTE-V2X (mobilna komunikacijska tehnologija kratkega dosega) in 5G, tj. sklop tehnologij za mobilna omrežja naslednje-generacije. Komisija bo na odprt in pregleden način razpravljala o možnih spremembah te delegirane uredbe s strokovno skupino, ki jo bo redno obveščala o napredku in morebitnih naslednjih korakih. Zainteresirane strani, ki so postaje C-ITS že dale v uporabo, bi morale sodelovati v tem postopku v dobri veri, skladno s konkurenčnim pravom Unije in nacionalnim konkurenčnim pravom, da bi zagotovile enake konkurenčne pogoje za različne tehnologije brez oviranja razvoja novih tehnologij. Za omogočanje prihodnjega razvoja na tem področju bi morale te zainteresirane strani svoje proizvode pripraviti tudi na vključevanje prihodnjih tehnologij.

## 5. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Ta uredba ima nekatere posledice za proračun EU.

Da bi se zagotovilo nemoteno delovanje omrežja C-ITS, morajo osrednji subjekti opraviti nekatere naloge, preden se lahko vzpostavi celovit okvir upravljanja. Pred ustanovitvijo takih subjektov bo nekatere od nalog opravila Komisija: predvsem naloge, povezane s sistemom EU za upravljanje varnostnih poverilnic C-ITS, tj. okvirom EU na področju C-ITS za zagotavljanje zaupanja vredne in varne komunikacije na podlagi infrastrukture javnih ključev.

Pomembno je zagotoviti, da se postaje C-ITS lahko vpišejo v sistem za upravljanje varnostnih poverilnic, še preden se dajo v uporabo in začnejo delovati. Komisija bo zato prevzela naloge osrednje kontaktne točke, upravljavca seznama zaupanja vrednih potrdil in organa za politiko digitalnih potrdil C-ITS: naloge si bosta delila Skupno raziskovalno središče in Generalni direktorat za mobilnost in promet (GD MOVE).

To ne bo imelo nobenega vpliva z vidika človeških virov, saj bosta Skupno raziskovalno središče in GD MOVE uporabila ali po potrebi prerazporedila svoje osebje. Skupno raziskovalno središče uporablja tudi podporni ukrep „varnostna arhitektura za povezano infrastrukturo in vozila v Evropi“ v okviru Izvedbenega sklepa Komisije C(2016) 1966<sup>8</sup>, ki dodeljuje 4 milijone EUR za izvajanje prve faze sistema za upravljanje varnostnih poverilnic

---

<sup>8</sup> Izvedbeni sklep Komisije z dne 7. aprila 2016 o spremembi Izvedbenega sklepa Komisije C(2014) 1921 o vzpostavitvi večletnega delovnega programa 2014–2020 za finančno pomoč na področju instrumenta za povezovanje Evrope – sektor prometa za obdobje 2014–2020.



(2018–2021). Če bi bili potrebni nadaljnji podporni ukrepi, bi se ti lahko financirali iz instrumenta za povezovanje Evrope.

## DELEGIRANA UREDBA KOMISIJE (EU) .../...

z dne 13.3.2019

### o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z uvajanjem in operativno uporabo sodelovalnih inteligentnih prometnih sistemov

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije;

ob upoštevanju Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza<sup>1</sup> ter zlasti člena 6(3) v povezavi s členom 7 Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V členu 2(1) Direktive 2010/40/EU je povezanost vozila s prometno infrastrukturo opredeljena kot prednostno področje IV za razvoj in uporabo specifikacij in standardov. To med drugim vključuje razvoj in izvajanje sodelovalnih sistemov (vozilo-vozilo, vozilo-infrastruktura, pri katerih lahko sporočila izvirajo iz vozila in/ali infrastrukture, ter infrastruktura-infrastruktura), ki temeljijo na: lažji izmenjavi podatkov ali informacij med vozili, infrastrukturami ter med vozili in infrastrukturo; uporabi standardiziranega formata sporočil za to izmenjavo podatkov ali informacij med vozili in infrastrukturo; opredelitvi komunikacijske infrastrukture za izmenjavo podatkov ali informacij med vozili, infrastrukturami ter med vozili in infrastrukturo.
- (2) Sodelovalni inteligentni prometni sistemi (C-ITS) uporabljajo tehnologije, ki cestnim vozilom omogočajo medsebojno komunikacijo in komunikacijo z obcestno infrastrukturo, vključno s semaforji. Storitve C-ITS so kategorija storitev ITS, ki temeljijo na odprtem omrežju, ki omogoča povezavo „od mnogih do mnogih“ ali „vsak z vsakim“ med postajami C-ITS. To pomeni, da si lahko vse postaje C-ITS, kot so opredeljene v tej uredbi, varno izmenjujejo sporočila in da niso omejene na izmenjavo sporočil z (eno samo) vnaprej določeno postajo/točno določenimi postajami. Za postaje C-ITS niso potrebne dodatne zahteve, kot so: uporaba iste programske opreme ali sklenitev posla ali pogodbenega razmerja z istim subjektom (npr. istim proizvajalcem vozil, cestnoprometnim organom ali izvajalcem storitve).
- (3) V evropski strategiji za C-ITS<sup>2</sup> sta opredeljena tveganje razdrobljenosti notranjega trga na področju C-ITS ter potreba po določitvi minimalnih zahtev za storitve C-ITS, da se zagotovi njihova usklajena in dosledna uvedba. Komisija je v tem okviru napovedala, da namerava po potrebi izkoristiti svoj mandat na podlagi Direktive 2010/40/EU za sprejetje delegiranega(-ih) akta(-ov) do leta 2018, da bi zagotovila združljivost, interoperabilnost in neprekinjenost storitev C-ITS pri uvajanju in operativni uporabi teh storitev, ki temeljijo na zaupanja vredni in varni komunikaciji, po vsej Uniji.

<sup>1</sup> UL L 207, 6.8.2010, str. 1.

<sup>2</sup> Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z naslovom *Evropska strategija za kooperativne inteligentne prometne sisteme – mejnik na poti h kooperativni, povezani in avtomatizirani mobilnosti* (COM(2016) 766 final).

- (4) Da bi se spodbudile in kar najbolj povečale vse koristi storitev C-ITS za varnost v cestnem prometu in učinkovitost prometa, bi bilo treba specifikacije, določene v tej uredbi, uporabljati v celotnem omrežju cestnega prometa. To vključuje njegove vmesnike do drugih vrst prevoza, ki so pomembni za varnost v cestnem prometu ali učinkovitost prometa, kot so križišča cest z železniško progo, pristaniška območja itd.
- (5) Specifikacije, določene v tej uredbi, bi se morale uporabljati za vse storitve C-ITS brez poseganja v posamezne specifikacije, sprejete z drugimi akti na podlagi Direktive 2010/40/EU, zlasti delegiranima uredbama Komisije (EU) št. 886/2013<sup>3</sup> in (EU) 2015/962<sup>4</sup>.
- (6) Direktiva (EU) 2016/1148 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. julija 2016<sup>5</sup> o ukrepih za visoko skupno raven varnosti omrežij in informacijskih sistemov v Uniji (direktiva o varnosti omrežij in informacij) določa zahteve glede nacionalnih zmogljivosti na področju kibernetске varnosti, vzpostavlja mehanizme za okrepitev strateškega in operativnega sodelovanja med državami članicami ter uvaja obveznosti v zvezi z varnostnimi ukrepi in priglasitvami incidentov med sektorji. Ker so v direktivi o varnosti omrežij in informacij upravljavci inteligentnih prometnih sistemov, kot so opredeljeni v odstavku 1 člena 4 Direktive 2010/40/EU, navedeni kot možni izvajalci bistvenih storitev, je uporaba navedene direktive in zahtev, določenih v skladu s to uredbo, v nekaterih primerih dopolnilna.
- (7) Z Odločbo Komisije 2008/671/ES<sup>6</sup> se usklajujejo pogoji glede razpoložljivosti in učinkovite uporabe frekvenčnega pasu 5 875–5 905 MHz za varnostne-aplikacije inteligentnih prometnih sistemov (ITS) v Uniji.
- (8) Evropski organizaciji za standardizacijo, tj. Evropski inštitut za telekomunikacijske standarde (ETSI) in Evropski odbor za standardizacijo (CEN), sta na podlagi pooblastila za standardizacijo M/453<sup>7</sup> razvili skupne standarde za uvajanje storitev C-ITS, na katere se nanaša ta uredba. Navedeni standardi so podlaga za učinkovito izvajanje prednostnih storitev C-ITS, saj upravljavcem cestnega prometa omogočajo, da sprejmejo ustrezne ukrepe in pripravijo temelje za varnejšo avtomatizacijo na cestah EU. Delo na področju standardizacije se bo nadaljevalo, med drugim tudi zaradi vključevanja drugih tehnologij in nadaljnje krepitve C-ITS. Ustrezni organi za standardizacijo in vse zainteresirane strani bi zato morali nadaljevati delo, ki se je začelo izvajati na podlagi pooblastila za standardizacijo M/453, in skupaj razviti rešitve, ki podpirajo interoperabilnost in omogočajo vsem tehnologijam, da opravljajo svojo nalogo.
- (9) Za zagotovitev interoperabilnosti vsaka postaja C-ITS potrebuje posebno konfiguracijo standardov („sistemski profil“), ki določa izvajanje različnih poljubnih

---

<sup>3</sup> Delegirana uredba Komisije (EU) št. 886/2013 z dne 15. maja 2013 o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi s podatki in postopki za, po možnosti, brezplačno zagotavljanje osnovnih splošnih informacij uporabnikom v zvezi z varnostjo v cestnem prometu (UL L 247, 18.9.2013, str. 6).

<sup>4</sup> Delegirana uredba Komisije (EU) 2015/962 z dne 18. decembra 2014 o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z opravljanjem storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU (UL L 157, 23.6.2015, str. 21).

<sup>5</sup> UL L 194, 19.7.2016, str. 1.

<sup>6</sup> Odločba Komisije 2008/671/ES z dne 5. avgusta 2008 o usklajeni uporabi radiofrekvenčnega spektra v frekvenčnem pasu 5 875-5 905 MHz za varnostne aplikacije inteligentnih transportnih sistemov (ITS) (UL L 220, 15.8.2008, str. 24).

<sup>7</sup> M/453: Pooblastilo za standardizacijo organizacijam za standardizacijo CEN, CENELEC in ETSI na področju informacijskih in komunikacijskih tehnologij za podporo interoperabilnosti sodelovalnih sistemov za inteligentni promet v Evropski skupnosti.

standardov. Sistemski profil opisuje zunanje vmesnike, potrebne za komunikacijo med postajami C-ITS. Vsaka postaja C-ITS mora biti skladna z Direktivo 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta<sup>8</sup>. Na podlagi sodelovanja med industrijo in organi držav članic so bili razviti usklajeni sistemski profili za postaje C-ITS v vozilih in obcestne postaje C-ITS, ki komunicirajo v frekvenčnem pasu 5 855-5 925 MHz. Za nemoten sprejem vseh storitev C-ITS po vsej Uniji je potreben pristop s „hibridno komunikacijo“, tj. s kombinacijo dopolnilnih komunikacijskih tehnologij. Zaradi hitrega tehnološkega napredka se industrijo in države članice spodbuja k razvoju dodatnih dopolnjujočih se in združljivih sistemskih profilov za druge vrste postaj in tehnologij C-ITS ter njihovi uskladitvi po vsej Uniji. Pred uporabo takih novih profilov ali tehnologij bi morale industrija in države članice o tem obvestiti Komisijo, da bi se lahko nemudoma preučila potreba po posodobitvi te uredbe. Take posodobitve bi bilo treba pripraviti v tesnem sodelovanju z državami članicami.

- (10) Sodelovalna narava C-ITS od vsake postaje C-ITS zahteva, da prispeva informacije v omrežje C-ITS. Postaje C-ITS ne bi smele motiti zagotavljanja prednostnih storitev C-ITS, evropskega elektronskega cestninjenja ali delovanja pametnih tahografov niti delovanja drugih postaj C-ITS.
- (11) Pomembno je, da industrija in države članice izvajajo skupne tehnične rešitve za zagotavljanje storitev C-ITS. Te bi bilo treba razvijati zlasti prek evropskih organov za standardizacijo, da se olajša uvedba storitev C-ITS, zagotovita interoperabilnost in neprekinjenost storitev po vsej Uniji ter znižajo stroški izvajanja. Za zagotovitev združljivosti, interoperabilnost in neprekinjenosti storitev C-ITS po vsej Uniji bi bilo treba standarde in sistemske profile iz te uredbe uporabljati kot referenco za razvoj prihodnjih tehnologij in storitev C-ITS, kjer je to ustrezno.
- (12) Pri uvajanju bi bilo treba dati prednost storitvam C-ITS, ki prispevajo k varnosti v cestnem prometu in učinkovitosti prometa. Storitve, ki vključujejo osnovne splošne informacije v zvezi z varnostjo- v cestnem- prometu, opredeljene v Delegirani uredbi Komisije (EU) št. 886/2013, bi se morale v skladu z navedeno uredbo po možnosti zagotavljati kot univerzalne storitve za končne- uporabnike brez doplačila ob uporabi.
- (13) Za zagotovitev interoperabilnosti vsaka storitev C-ITS potrebuje posebno konfiguracijo standardov, t. i. storitveni profil, ki določa izvajanje različnih možnosti standardov. Storitve C-ITS ne bi smele motiti izvajanja prednostnih storitev C-ITS. Sedanji storitveni profili vozilo–vozilo so bili razviti predvsem za osebne avtomobile. Da se omogoči uvajanje teh ali podobnih storitev za druge kategorije vozil, bi bilo morda treba razviti dodatne storitvene profile ali posodobiti storitvene profile iz te uredbe.
- (14) Sklep št. 768/2008/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>9</sup> določa skupna načela in referenčne določbe za uporabo v sektorski zakonodaji. Zato predstavlja splošen horizontalni okvir za vso novo zakonodajo Unije, s katero se usklajujejo pogoji za trženje proizvodov. Njegove referenčne določbe vsebujejo opredelitve in splošne obveznosti za gospodarske subjekte ter vrsto postopkov za ugotavljanje skladnosti, med katerimi lahko zakonodajalec izbira. Za zagotovitev varnosti na trgu določa tudi pravila za CE-označevanje in referenčne določbe o postopkih, ki so povezani

---

<sup>8</sup> Direktiva 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. aprila 2014 o harmonizaciji zakonodaj držav članic v zvezi z dostopnostjo radijske opreme na trgu in razveljavitvi Direktive 1999/5/ES (UL L 153, 22.5.2014, str. 62).

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

s tveganimi proizvodi. Ker ta uredba zajema dajanje postaj C-ITS na trg, je primerno uporabiti referenčne določbe Priloge I k navedenemu sklepu, ki določajo, da so proizvajalci med drugim odgovorni za zagotavljanje skladnosti z vso veljavno zakonodajo, sestavo izjave EU o skladnosti, pritrnitev oznake skladnosti in pripravo ustrezne tehnične dokumentacije. Urediti je treba tudi vloge in odgovornosti drugih subjektov, kot so pooblaščen zastopnik, uvoznik in distributer.

- (15) V tej uredbi se postaje C-ITS, nameščene v vozilih, ročne postaje ali postaje ob cestni infrastrukturi štejejo za proizvode, ki se lahko dajo na trg kot samostojni sklopi ali deli večjih sklopov. Pred namestitvijo postaje C-ITS v vozilo ali po njej se lahko preskusi, v kolikšnem obsegu izpolnjujejo veljavne zahteve. V primeru obcestnih postaj C-ITS se lahko ta preskus opravi pred namestitvijo, da se lahko dajo na trg kot samostojni proizvodi. To morda ne velja za centralne postaje C-ITS, saj se pogosto vključijo v centre za nadzor prometa, ki niso standardizirani. Ker se taki centri gradijo postopoma v skladu z razvojem prometnih območij, ki jih upravljajo, se lahko zgodi, da postaj ni mogoče preskusiti v celoti, preden se dajo na trg. Vsekakor bi morala biti raven varnosti in zaupanja enaka za vse postaje C-ITS, vključno s centralnimi.
- (16) Pred dajanjem v uporabo in začetkom delovanja vsake postaje C-ITS je treba opredeliti subjekt, ki bo preveril, da je postaja opremljena z izjavo EU o skladnosti in da je nanjo pritrjena oznaka skladnosti, kjer je primerno. Ta subjekt bi moral registrirati postajo v sistem EU za upravljanje varnostih poverilnic C-ITS in zagotoviti, da bo skozi celotno obdobje uporabe še naprej izpolnjevala tehnične zahteve. Subjekt upravlja postajo C-ITS in je odgovoren za odnose z uporabniki.
- (17) Bistvenega pomena za številne storitve C-ITS je zagotoviti verodostojnost in celovitost sporočil C-ITS, ki vsebujejo informacije, kot so položaj, hitrost in smer. Zato bi bilo treba vzpostaviti en sam skupni evropski model zaupanja za C-ITS za vse postaje C-ITS (za vse premične postaje C-ITS enake zahteve za vozila in osebje, za vse nepremične postaje C-ITS pa enake zahteve za centralne in obcestne postaje), ne glede na komunikacijske tehnologije, ki se uporabljajo. Pravila in zahteve tega modela zaupanja so določeni v politiki za potrdila in varnost. Najvišja raven infrastrukture javnih ključev je evropski seznam zaupanja vrednih potrdil, na katerem so navedeni vsi zaupanja vredni korenski overitelji potrdil v Evropi.
- (18) V preteklosti je bilo vloženih nekaj prizadevanj za vzajemno priznavanje varnostnih potrdil za proizvode v Evropi. Najpomembnejši primer za to je sporazum o vzajemnem priznavanju (MRA) skupine visokih uradnikov za varnost informacijskih sistemov (SOG-IS). Medtem ko je ta sporazum najpomembnejši model sodelovanja in vzajemnega priznavanja na področju izdajanja varnostnih potrdil, skupina SOG-IS vključuje samo del držav članic Unije. Ker je izdajanje varnostnih potrdil za postaje C-ITS pomemben element politike za potrdila in varnost na področju C-ITS, se sporazum o vzajemnem priznavanju skupine SOG-IS uporablja namesto drugih enakovrednih evropskih shem potrjevanja kibernetike varnosti na podlagi ustreznega evropskega okvira za kibernetiko varnost.
- (19) Nekatere postaje C-ITS, ki so dane na trg pred začetkom uporabe te uredbe, morda ne izpolnjujejo v celoti vseh varnostnih zahtev za C-ITS iz te uredbe, ker so bile tehnične odločitve o uvajanju morda sprejete že prej. Da bi take postaje C-ITS lahko postale del omrežja C-ITS po začetku uporabe te uredbe, bi bilo treba zagotoviti postopek za preučitev vpisa takih postaj C-ITS v model zaupanja za C-ITS.
- (20) V skladu s členom 6(6) Direktive 2010/40/EU mora Komisija sprejeti specifikacije, v katerih se upošteva niz načel, vključno z uporabo satelitske infrastrukture ali

katere koli druge tehnologije, ki zagotavlja enako stopnjo natančnosti, za namene aplikacij in storitev ITS, za katere je potrebno globalno, stalno, natančno in zagotovljeno določanje časa in položaja. Za izboljšanje zanesljivosti postaj C-ITS je torej primerno zagotoviti združljivost postaj C-ITS s storitvami z dodano vrednostjo, ki se zagotavljajo v okviru programov Galileo in Skupna evropska geostacionarna navigacijska storitev (EGNOS), določenih v Uredbi (EU) št. 1285/2013 Evropskega parlamenta in Sveta.

- (21) Platforma za uvajanje C-ITS v Uniji (platforma C-ITS), ki je bila vzpostavljena novembra 2014 in jo vodijo oddelki Komisije, je razvila skupno politiko za varnost in potrdila, ki so jo potrdile vse zainteresirane strani. Ker bi jo bilo treba posodobljati skladno s tehničnim napredkom in razvojem okvira upravljanja, bi morala Komisija stalno pregledovati to uredbo in tako zagotavljati skladnost.
- (22) Da bi se zagotovilo nemoteno delovanje omrežja C-ITS, morajo osrednji subjekti opraviti nekatere naloge, preden se lahko vzpostavi celovit okvir upravljanja. Pred ustanovitvijo osrednjih subjektov bi morala biti za navedene naloge, vključno s tistimi, ki se nanašajo na organ za politiko digitalnih potrdil C-ITS, upravljavca seznama zaupanja vrednih potrdil in kontaktne točke C-ITS, pristojna Komisija.
- (23) Kadar ukrepi iz te uredbe vključujejo obdelavo osebnih podatkov, bi jih bilo treba izvesti v skladu s pravom Unije o varstvu osebnih podatkov in zasebnosti, zlasti Uredbo (EU) 2016/679<sup>10</sup>, kjer je primerno, pa tudi Direktivo 2002/58/ES<sup>11</sup>. Za tako obdelavo bi morala biti na voljo ustrezna pravna podlaga, kot je navedeno v členu 6 Uredbe (EU) 2016/679, česar ta delegirana uredba ne določa.
- (24) Zbrani osebni podatki se brez ustrezne pravne podlage ne bi smeli znova uporabiti za noben drug namen, tj. ne za poslovne namene niti kot novo sredstvo za kazenski pregon.
- (25) Informacije, ki se nanašajo na določeno ali določljivo fizično osebo, bi se morale obdelovati ob strogem upoštevanju načela najmanjšega obsega podatkov ter samo za namene, določene v tej uredbi, ter hraniti samo tako dolgo, kot je potrebno. Varnostne zahteve glede psevdonimizacije, ki so določene v tej uredbi, prispevajo z zmanjševanju tveganja zlorabe podatkov.
- (26) Končne uporabnike bi bilo treba jasno in razumljivo seznaniti z vsemi ustreznimi informacijami o obdelavi njihovih osebnih podatkov v skladu z Uredbo (EU) 2016/679.
- (27) Kot je določeno v skupni politiki za varnost in potrdila, ki je bila razvita v okviru platforme C-ITS, so za upravljanje potrebni organi v obliki skupnih usmerjevalnih odborov zainteresiranih strani, vključno s Komisijo, državami članicami, upravljavci cestne infrastrukture ter proizvajalci in upravljavci postaj C-ITS. Pred ustanovitvijo takih organov bi morala biti za ustrezne naloge, vključno s tistimi, ki se nanašajo na upravljanje, nadzor in organ za politiko digitalnih potrdil C-ITS, pristojna Komisija, ki bi ji pomagala strokovna skupina, v kateri bi bile zastopane vse ustrezne zainteresirane strani. Ta strokovna skupina bi morala vključevati zlasti predstavnike proizvajalcev in

---

<sup>10</sup> Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (splošna uredba o varstvu podatkov) (UL L 119, 4.5.2016, str. 1).

<sup>11</sup> Direktiva 2002/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. julija 2002 o obdelavi osebnih podatkov in varstvu zasebnosti na področju elektronskih komunikacij (direktiva o zasebnosti in elektronskih komunikacijah) (UL L 201, 31.7.2002, str. 37).

upravljalcev postaj C-ITS v omrežju C-ITS ter druge zadevne zainteresirane strani in ustrezne organe držav članic.

- (28) Obsežen in vključujoč postopek posvetovanja, na podlagi katerega sta bila razvita okvir politike za varnost in upravljanje ter politika za potrdila (ob podpori vseh ustreznih javnih in zasebnih zainteresiranih strani), bi se moral izvajati tudi v zvezi s posodobitvijo te uredbe v skladu s tehničnim napredkom in po potrebi z razvojem okvira upravljanja.
- (29) Države članice in korenski overitelji potrdil bi morali Komisiji redno zagotavljati informacije, ki bi ji omogočile spremljanje izvajanja te uredbe.
- (30) Zaradi upoštevanja hitrega razvoja novih trgov, tehnologij in storitev, kot je napovedano v posodobljenem delovnem programu direktive ITS, se pričakuje, da bo ta uredba spremenjena pred pregledom njenega izvajanja, ki ga je treba opraviti tri leta po začetku veljavnosti te uredbe.

Glavni razlog za tako spremembo je vključitev obstoječih omrežij 3G/4G, da bi lahko izvajala prednostne storitve C-ITS. Poleg tega so bile v partnerskem projektu za tretjo generacijo, t. i. 3GPP, končane specifikacije za tehnologije LTE-V2X, izvedbe prototipov pa se potrjujejo. Te tehnologije se trenutno vključujejo v evropske standarde in tehnične specifikacije za prednostne storitve C-ITS in nove nastajajoče storitve. Storitve C-ITS pa bi lahko temeljile tudi na hitro razvijajočih se novih tehnologijah, kot je 5G.

Zaradi nekaterih od teh dosežkov bi bila lahko potrebna ena ali več sprememb te uredbe, potem ko bi bil dokument s tehnično zreliimi specifikacijami posredovan Komisiji. Take spremembe bi morale zagotoviti odprt pristop na področju standardov in zakonodaje, ki bi bil primeren za prihodnost. Komisija bi se morala s strokovno skupino na odprt in pregleden način posvetovati o možnih spremembah te uredbe ter jo redno obveščati o napredku in morebitnih naslednjih korakih. Zaradi ohranitve neprekinjenosti prednostnih storitev C-ITS bi morale zagotoviti tudi združljivost in interoperabilnost z obstoječimi postajami C-ITS, ki so že dane v uporabo v skladu s to uredbo, ali opredeliti ustrezen načrt prehoda, pri čemer bi morale upoštevati tudi razvoj trga in tehnološki razvoj.

Komisija bi morala dokument analizirati in ga v zvezi z možnimi spremembami te uredbe brez nepotrebnega odlašanja obravnavati v okviru strokovne skupine, pri tem pa preučiti, ali je treba spremeniti obstoječe zahteve. Zainteresirane strani, ki so postaje C-ITS že dale v uporabo, bi morale sodelovati v tem postopku v dobri veri, skladno s konkurenčnim pravom Unije in nacionalnim konkurenčnim pravom, da bi zagotovile enake konkurenčne pogoje za različne tehnologije brez oviranja razvoja novih tehnologij. Za omogočanje prihodnjega razvoja na tem področju bi morale te zainteresirane strani svoje proizvode pripraviti tudi na vključevanje prihodnjih tehnologij.

- (31) V skladu s členom 28(2) Uredbe (ES) št. 45/2001 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>12</sup> je bilo opravljeno posvetovanje z Evropskim nadzornikom za varstvo podatkov, ki je mnenje predložil ... –

---

<sup>12</sup> Uredba (ES) št. 45/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. decembra 2000 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah in organih Skupnosti in o prostem pretoku takih podatkov (UL L 8, 12.1.2001, str. 1).

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

## POGLAVJE I

### SPLOŠNE DOLOČBE

#### Člen 1

##### **Predmet urejanja in področje uporabe**

1. Ta uredba določa specifikacije, potrebne za zagotavljanje združljivosti, interoperabilnosti in neprekinjenosti pri uvajanju in operativni uporabi storitev C-ITS, ki temeljijo na zaupanju vredni in varni komunikaciji, po vsej Uniji.  
Določa, kako se s postajami C-ITS izvaja komunikacija med vozili, med vozili in infrastrukturo- ter med infrastrukturami ter kako se postaje C-ITS dajejo na trg in v uporabo, da se omogoči zagotavljanje storitev C-ITS uporabnikom ITS.
2. Ta uredba se uporablja za vse postaje C-ITS na področju cestnega prometa in vse vmesnike do drugih vrst prevoza.
3. Postaje C-ITS se uvajajo v skladu s členom 5 Direktive 2010/40/EU. Države članice določijo, kateri del njihove infrastrukture prometnega omrežja je opremljen s postajami C-ITS.

#### Člen 2

##### **Opredelitev pojmov**

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (1) „sodelovalni inteligentni prometni sistemi“ ali „C-ITS“ pomeni inteligentne prometne sisteme, ki uporabnikom ITS omogočajo, da sodelujejo z izmenjavo varnih in zaupanja vrednih sporočil s sistemom EU za upravljanje varnostnih poverilnic C-ITS;
- (2) „storitev C-ITS“ pomeni storitev ITS, ki se izvaja prek C-ITS;
- (3) „postaja C-ITS“ pomeni niz sestavnih delov strojne in programske opreme, potrebnih za zbiranje, shranjevanje, obdelovanje, prejemanje in prenos varnih in zaupanja vrednih sporočil za omogočanje zagotavljanja storitve C-ITS. Sem spadajo osebne in centralne postaje, postaje v vozilih in obcestne postaje ITS, kot so opredeljene v EN 302 665 v 1.1.1;
- (4) „premična postaja C-ITS“ pomeni postajo C-ITS, nameščeno v vozilo, ali postajo v obliki osebne ročne- naprave;
- (5) „nepremična postaja C-ITS“ pomeni postajo C-ITS, nameščeno v centralni sistem ali obcestno infrastrukturo;
- (6) „centralna postaja C-ITS“ pomeni centralni strežnik z integriranimi zmogljivostmi postaje C-ITS kot na primer v centru za upravljanje prometa;
- (7) „dajanje na voljo na trgu“ pomeni dobavo postaje C-ITS za distribucijo ali uporabo na trgu Unije v okviru gospodarske dejavnosti, bodisi za plačilo bodisi brezplačno;
- (8) „dajanje na trg“ pomeni prvo omogočanje dostopnosti postaje C-ITS na trgu Unije;



- (9) „dajanje postaje C-ITS v uporabo“ pomeni njeno prvo uporabo v Uniji za namene, za katere je bila predvidena;
- (10) „komunikacija kratkega dosega“ pomeni komunikacijo v frekvenčnem pasu 5 855-5 925 MHz;
- (11) „prednostna storitev C-ITS“ pomeni storitev C-ITS, ki prispeva k varnosti v cestnem prometu ali učinkovitosti prometa in je vključena v Prilogo I;
- (12) „sistemski profil“ pomeni minimalni sklop funkcionalnih in tehničnih zahtev za interoperabilno izmenjavo sporočil med postajami C-ITS;
- (13) „storitveni profil“ pomeni sklop funkcionalnih specifikacij za interoperabilna sporočila, ki omogočajo zagotavljanje storitve C-ITS;
- (14) „globalni satelitski navigacijski sistem“ (GNSS) pomeni infrastrukturo, sestavljeno iz konstelacije satelitov in mreže zemeljskih postaj, ki uporabnikom z ustreznim sprejemnikom zagotavlja natančne podatke o času in geolokaciji;
- (15) „proizvajalec“ pomeni vsako fizično ali pravno osebo, ki načrtuje in proizvaja postajo C-ITS ali za katero se postaja C-ITS načrtuje ali proizvaja in ki trži to postajo C-ITS pod svojim imenom ali blagovno znamko;
- (16) „upravljavec postaje C-ITS“ pomeni vsako fizično ali pravno osebo, odgovorno za dajanje postaj C-ITS v uporabo in njihovo upravljanje v skladu s to uredbo;
- (17) „pooblaščen zastopnik“ pomeni vsako fizično ali pravno osebo s sedežem v Uniji, ki jo je proizvajalec pisno pooblastil, da v njegovem imenu izvaja določene naloge;
- (18) „uvoznik“ pomeni vsako fizično ali pravno osebo s sedežem v Uniji, ki postajo C-ITS iz tretje države da na trg Unije;
- (19) „distributer“ pomeni vsako fizično ali pravno osebo v dobavni verigi razen proizvajalca ali uvoznika, ki daje postajo C-ITS na voljo na trgu;
- (20) „gospodarski subjekt“ pomeni proizvajalca, pooblaščenega zastopnika, uvoznika ali distributerja;
- (21) „odpoklic“ pomeni vsak ukrep za vrnitev postaje C-ITS, ki je že bila dana na voljo končnemu- uporabniku;
- (22) „umik“ pomeni vsak ukrep za preprečitev dajanja postaje C-ITS iz dobavne verige na voljo na trgu;
- (23) „oznaka CE“ pomeni oznako, s katero proizvajalec označuje, da je proizvod v skladu z veljavnimi zahtevami iz zakonodaje Unije, s katero se zahteva njena namestitve;
- (24) „končni uporabnik“ pomeni fizično ali pravno osebo, ki dejansko uporablja ali naj bi uporabljala postajo C-ITS;
- (25) „organ za nadzor trga“ pomeni organ države članice, ki je pristojen za izvajanje nadzora trga na svojem ozemlju;
- (26) „pristojni nacionalni organ“ pomeni vsak organ, ki ima pravico preveriti skladnost postaje C-ITS z veljavno zakonodajo;
- (27) „sistem EU za upravljanje varnostih poverilnic C-ITS“ pomeni okvir Evropske unije na področju C-ITS za zagotavljanje zaupanja vredne in varne komunikacije z infrastrukturo javnih ključev;

- (28) „organ za pridobitev potrdila“ pomeni pravni in/ali operativni subjekt, ki potrdi verodostojnost postaje C-ITS in ji odobri dostop do C-ITS;
- (29) „omrežje C-ITS“ pomeni vse postaje C-ITS, ki obratujejo v Uniji.

### *Člen 3*

#### **Omogočanje dostopnosti na trgu in/ali dajanje v uporabo**

Postaja C-ITS se da na voljo na trg in/ali v uporabo samo, če je ob pravilnem vzdrževanju in uporabi za predvideni namen skladna s to uredbo.

### *Člen 4*

#### **Prosti pretok**

Države članice iz razlogov, zajetih s to uredbo, na svojem ozemlju ne prepovedujejo, omejujejo ali ovirajo dajanja na trg ali v uporabo postaj C-ITS, ki so skladne s to uredbo.

## **POGLAVJE II**

### **TEHNIČNE ZAHTEVE**

### *Člen 5*

#### **Zahteve za postaje C-ITS**

1. Postaje C-ITS v vozilih, zasnovane za komunikacijo kratkega dosega, izpolnjujejo zahteve, ki so določene v sistemskem profilu v oddelku 2 Priloge II.
2. Obcestne postaje C-ITS, zasnovane za komunikacijo kratkega dosega, izpolnjujejo zahteve, ki so določene v sistemskem profilu v oddelku 3 Priloge II.
3. Postaje C-ITS pošiljajo sporočila, ki omogočajo zagotavljanje vsaj ene od prednostnih storitev C-ITS, navedenih v Prilogi I.
4. Postaje C-ITS so združljive s postajami C-ITS, ki pošiljajo sporočila za prednostne storitve C-ITS, navedene v Prilogi I.
5. Postaje C-ITS ne motijo delovanja evropskega elektronskega cestninjenja iz Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2004/52/ES<sup>13</sup> in Odločbe Komisije 2009/750/ES<sup>14</sup> ter delovanja pametnih tahografov iz Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>15</sup>.
6. Postaje C-ITS so združljive s postajami C-ITS, skladnimi s sistemskimi profili iz Priloge II.

---

<sup>13</sup> Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2004/52/ES z dne 29. aprila 2004 o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov v Skupnosti (UL L 166, 30.4.2004, str. 124).

<sup>14</sup> Odločba Komisije 2009/750/ES z dne 6. oktobra 2009 o opredelitvi evropskega elektronskega cestninjenja in zadevnih tehničnih elementov (UL L 268, 13.10.2009, str. 11).

<sup>15</sup> Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 60, 28.2.2014, str. 1).

7. Kadar so postaje C-ITS podprte z GNSS, so združljive s storitvami določanja položaja in časa, ki jih zagotavljata sistema Galileo in EGNOS. Poleg tega so postaje C-ITS lahko združljive z drugimi satelitskimi navigacijskimi sistemi.

#### *Člen 6*

#### **Zahteve za storitve C-ITS**

1. Prednostne storitve C-ITS iz Priloge I izpolnjujejo zahteve ustreznega storitvenega profila C-ITS.
2. Vsaka storitev C-ITS deluje brez spremembe z vsemi storitvenimi profili iz Priloge I.

### **POGLAVJE III**

#### **DAJANJE POSTAJ C-ITS NA TRG**

#### *Člen 7*

#### **Obveznosti za proizvajalce postaj C-ITS**

1. Proizvajalci pri dajanju postaj C-ITS na trg zagotovijo, da so bile načrtovane in proizvedene v skladu z zahtevami iz člena 5.
2. Proizvajalci pripravijo tehnično dokumentacijo iz dela A Priloge V in izvedejo postopek za ugotavljanje skladnosti iz dela A Priloge V ali pa ga dajo izvesti.
3. Če je bilo s postopkom za ugotavljanje skladnosti iz dela A Priloge V že dokazano, da postaja C-ITS izpolnjuje veljavne zahteve, proizvajalci pripravijo izjavo EU o skladnosti in namestijo oznako CE.
4. Proizvajalci hranijo tehnično dokumentacijo iz dela A Priloge V in izjavo EU o skladnosti 10 let po tem, ko je bila postaja C-ITS dana na trg.
5. Proizvajalci zagotovijo, da se izvajajo postopki za ohranjanje skladnosti serijske proizvodnje s to uredbo.
6. Da se zavarujeta zdravje in varnost potrošnikov, proizvajalci, ko je to potrebno glede na tveganja, ki jih predstavljajo postaje C-ITS:
  - (a) opravijo preskus na vzorcu postaj C-ITS, danih na trg;
  - (b) preučijo pritožbe v zvezi z neskladnimi- postajami C-ITS in odpoklicem postaj C-ITS ter po potrebi hranijo register teh pritožb;
  - (c) obveščajo distributerje o vsakem takem spremljanju.
7. Proizvajalci zagotovijo, da je na postajah C-ITS, ki so jih dali na trg, oznaka tipa, serijska ali zaporedna številka ali drug element, ki omogoča njihovo identifikacijo.
8. Proizvajalci na postaji C-ITS ali, kadar to ni mogoče, na njeni embalaži ali v spremnem dokumentu navedejo svoje:
  - (a) ime;
  - (b) registrirano blagovno ime ali registrirano blagovno znamko;
  - (c) poštni naslov, tj. enotno točko, na kateri so dosegljivi.

Kontaktne podatki so v jeziku, ki ga končni uporabniki in organi za nadzor trga zlahka razumejo.

9. Proizvajalci zagotovijo, da so postaji C-ITS priloženi navodila in varnostne informacije v jeziku, ki ga določi zadevna država članica in ga končni uporabniki zlahka razumejo. Taka navodila in varnostne informacije ter vsako označevanje morajo biti jasni, razumljivi in nedvoumni.
10. Proizvajalci, ki menijo, da postaja C-ITS, ki so jo dali na trg, ni v skladu s to uredbo, nemudoma sprejmejo potrebne korektivne ukrepe, da zagotovijo njeno skladnost ali pa jo po potrebi umaknejo ali odpokličejo. Kadar postaja C-ITS predstavlja tveganje, proizvajalci takoj obvestijo organe za nadzor trga v državah članicah, kjer so dali postajo na voljo, in jim predložijo podrobne informacije, zlasti o neskladnosti in vseh sprejetih korektivnih ukrepih.
11. Na podlagi utemeljene zahteve pristojnega nacionalnega organa mu proizvajalci v papirni ali elektronski obliki predložijo vse informacije in dokumentacijo, ki so potrebne za dokazovanje skladnosti postaje C-ITS, in sicer v jeziku, ki ga zadevni organ zlahka razume. Z zadevnim organom na njegovo zahtevo sodelujejo pri kateri koli dejavnosti, katere cilj je preprečiti tveganja, ki jih povzroča postaja C-ITS, ki so jo dali na trg.

#### *Člen 8*

##### **Pooblaščen zastopniki**

1. Proizvajalec lahko s pisnim pooblastilom imenuje pooblaščenega zastopnika.
2. Pooblaščen zastopniki opravljajo naloge, določene v pooblastilu, ki ga prejmejo od proizvajalca. Pooblastilo pooblaščenemu zastopniku omogoča, da opravi vsaj naslednje naloge:
  - (a) hrani izjavo EU o skladnosti in tehnično dokumentacijo ter omogoči nacionalnim organom za nadzor trga dostop do nje še 10 let po tem, ko je bila postaja C-ITS dana na trg;
  - (b) pristojnemu nacionalnemu organu na podlagi njegove utemeljene zahteve zagotovi vse potrebne informacije in dokumentacijo za dokazovanje skladnosti postaje C-ITS;
  - (c) na zahtevo pristojnih nacionalnih organov sodeluje z njimi pri vseh ukrepih za odpravo tveganj, ki jih povzročajo postaje C-ITS, za katere je pooblaščen.

Obveznosti iz člena 7(1) in priprava tehnične dokumentacije iz člena 7(2) niso del nalog pooblaščenega zastopnika.

#### *Člen 9*

##### **Obveznosti za uvoznike**

1. Uvozniki dajejo na trg Unije le skladne postaje C-ITS.
2. Pred dajanjem postaj C-ITS na trg uvozniki zagotovijo, da:
  - (a) je proizvajalec opravil postopek za ugotavljanje skladnosti iz člena 7(2);
  - (b) je proizvajalec pripravil tehnično dokumentacijo;

- (c) je na postaji C-ITS nameščena zahtevana oznaka CE;
  - (d) proizvajalec izpolnjuje zahteve iz člena 7(7) in (8).
3. Če uvoznik meni, da postaja C-ITS ne izpolnjuje zahtev iz člena 5, proizvoda ne da na trg, dokler ta ni skladen. Če postaja C-ITS predstavlja tveganje, uvoznik o tem obvesti proizvajalca in organe za nadzor trga.
  4. Uvozniki na postaji C-ITS ali, kadar to ni mogoče, na njeni embalaži ali v dokumentu, priloženemu postaji C-ITS, navedejo:
    - (a) svoje ime;
    - (b) svojo registrirano blagovno ime ali registrirano blagovno znamko;
    - (c) naslov, na katerem so dosegljivi.Kontaktne podatki so v jeziku, ki je končnim uporabnikom in pristojnim nacionalnim organom zlahka razumljiv.
  5. Uvozniki zagotovijo, da so postaji C-ITS priloženi navodila in varnostne informacije v jeziku, ki ga določi zadevna država članica in ga končni uporabniki zlahka razumejo.
  6. Uvozniki zagotovijo, da v času, ko postaja C-ITS spada v njihovo odgovornost, pogoji skladiščenja ali prevoza ne ogrožajo njene skladnosti z zahtevami iz člena 5.
  7. Da se zavarujeta zdravje in varnost potrošnikov, uvozniki, ko je to potrebno glede na tveganja, ki jih predstavljajo postaje C-ITS:
    - (a) opravijo preskus na vzorcu postaje C-ITS, dane na trg;
    - (b) preučijo pritožbe v zvezi z neskladnimi- postajami C-ITS in odpoklicem postaj C-ITS ter po potrebi hranijo register teh pritožb;
    - (c) obveščajo distributerje o takem spremljanju.
  8. Uvozniki, ki menijo, da postaja C-ITS, ki so jo dali na trg, ni v skladu s to uredbo, nemudoma sprejmejo potrebne korektivne ukrepe, da zagotovijo njeno skladnost, ali pa jo po potrebi umaknejo ali odpokličejo. Če postaja C-ITS predstavlja tveganje, uvozniki pristojne nacionalne organe držav članic, v katerih so dali postajo na voljo, takoj obvestijo in jim zagotovijo podrobne informacije, zlasti o neskladnosti- in vseh sprejetih korektivnih ukrepih.
  9. Uvozniki še 10 let po tem, ko je bila postaja C-ITS dana na trg, hranijo izvod izjave EU o skladnosti za potrebe organov za nadzor trga in zagotovijo, da je tehnična dokumentacija na zahtevo na voljo navedenim organom.
  10. Na podlagi utemeljene zahteve pristojnega nacionalnega organa mu uvozniki v papirni ali elektronski obliki predložijo vse informacije in dokumentacijo, ki so potrebne za dokazovanje skladnosti postaje C-ITS, in sicer v jeziku, ki ga zadevni organ zlahka razume. Z navedenim organom na njegovo zahtevo sodelujejo pri kateri koli dejavnosti, katere cilj je preprečiti tveganja, ki jih povzročajo postaje C-ITS, ki so jih dali na trg.

## Člen 10

### Obveznosti za distributerje

1. Distributerji pri dajanju postaje C-ITS na voljo na trgu skrbno upoštevajo zahteve iz te uredbe.
2. Preden dajo postajo C-ITS na voljo na trgu, distributerji preverijo, ali:
  - (a) je nameščena oznaka CE;
  - (b) so postaji priloženi navodila in varnostne informacije iz člena 7(9) v jeziku, ki ga končni uporabniki v državi članici, kjer bo dana na voljo na trgu, zlahka razumejo;
  - (c) proizvajalec in uvoznik izpolnjujeta zahteve iz člena 7(7) in (8) ter člena 9(4).
3. Če distributer meni, da postaja C-ITS ne izpolnjuje zahtev iz člena 5, je ne da na voljo na trgu, dokler ni skladna. Kadar postaja C-ITS predstavlja tveganje, distributer o tem obvesti proizvajalca ali uvoznika in organe za nadzor trga.
4. Distributerji zagotovijo, da v času, ko postaja C-ITS spada v njihovo odgovornost, pogoji skladiščenja ali prevoza ne ogrožajo njene skladnosti z zahtevami iz člena 5.
5. Distributerji, ki menijo, da postaja C-ITS, ki so jo dali na voljo na trgu, ni v skladu s to uredbo ali katero koli drugo veljavno zakonodajo Unije, sprejmejo korektivne ukrepe, da zagotovijo njeno skladnost, ali pa jo po potrebi umaknejo ali odpokličejo. Če postaja C-ITS predstavlja tveganje, distributerji takoj obvestijo organe za nadzor trga v državah članicah, kjer so dali postajo na voljo, in jim zagotovijo podrobne informacije, zlasti o neskladnosti in vseh sprejetih korektivnih ukrepih.
6. Distributerji pristojnemu nacionalnemu organu na podlagi njegove utemeljene zahteve zagotovijo vse potrebne informacije in dokumentacijo za dokazovanje skladnosti postaje C-ITS. Z navedenim organom na njegovo zahtevo sodelujejo pri kateri koli dejavnosti, katere cilj je preprečiti tveganja, ki jih povzročajo postaje C-ITS, ki so jih dali na voljo na trgu.

## Člen 11

### Primeri, ko se obveznosti za proizvajalce uporabljajo za uvoznike in distributerje

Uvoznik ali distributer, ki da postajo C-ITS na trg pod svojim imenom ali blagovno znamko ali ki tako spremeni postajo C-ITS, ki je že dana na trg, da to lahko vpliva na skladnost s to uredbo, se v tej uredbi šteje za proizvajalca, zanj pa veljajo obveznosti za proizvajalce iz člena 7.

## Člen 12

### Identifikacija gospodarskih subjektov

Gospodarski subjekti na zahtevo organa za nadzor trga navedejo naslednje:

- (a) vsak gospodarski subjekt, ki jim je dobavil postajo C-ITS;
- (b) vsak gospodarski subjekt, ki so mu dobavili postajo C-ITS.

Gospodarski subjekti lahko predložijo informacije iz prvega odstavka še 15 let po tem, ko jim je bila postaja C-ITS dobavljena, oziroma 15 let po tem, ko so dobavili postajo C-ITS.

### *Člen 13*

#### **Izjava EU o skladnosti**

1. V izjavi EU o skladnosti je navedeno, da je bilo dokazano izpolnjevanje zahtev iz člena 5.
2. Izjava EU o skladnosti se sestavi v skladu z vzorcem iz dela B Priloge V, vsebuje elemente, določene v delu A Priloge V, in se posodablja. Prevede se v jezik ali jezike, ki ga oziroma jih zahteva država članica, v kateri se postaja C-ITS da na voljo na trgu.
3. Proizvajalec s pripravo izjave EU o skladnosti prevzame odgovornost za to, da postaja C-ITS izpolnjuje zahteve iz te uredbe.
4. Kadar se za postajo C-ITS uporablja več kot en akt Unije, ki zahteva izjavo EU o skladnosti, se pripravi enotna izjava v zvezi z vsemi takimi akti. V njej so navedeni vsi zadevni akti, vključno s sklici na njihovo objavo.

### *Člen 14*

#### **Splošna načela za oznako CE**

Za oznako CE veljajo splošna načela iz člena 30 Uredbe (ES) št. 765/2008 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>16</sup>.

### *Člen 15*

#### **Pravila in pogoji za namestitev oznake CE**

1. Oznaka CE je vidno, čitljivo in neizbrisno nameščena na postajo C-ITS ali njeno tablico s podatki.
2. Oznaka CE se namesti, preden se postaja C-ITS da na trg. Lahko ji sledi piktogram ali kateri koli drug znak, ki označuje posebno tveganje ali uporabo.

### *Člen 16*

#### **Nadzor trga Unije in nadzor postaj C-ITS, ki vstopajo na trg Unije**

Za postaje C-ITS se uporabljajo člen 15(3) in členi 16 do 29 Uredbe (ES) št. 765/2008.

---

<sup>16</sup> Uredba (ES) št. 765/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. julija 2008 o določitvi zahtev za akreditacijo in nadzor trga v zvezi s trženjem proizvodov ter razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 339/93 (UL L 218, 13.8.2008, str. 30).

**Postopek za ravnanje s postajami C-ITS, ki predstavljajo tveganje na nacionalni ravni**

1. Če organi za nadzor trga ene države članice ukrepajo v skladu s členom 20 Uredbe (ES) št. 765/2008 ali če utemeljeno menijo, da postaja C-ITS pomeni tveganje za zdravje ali varnost oseb, varnost v cestnem prometu ali učinkovitost prometa, izvedejo ocenjevanje, da bi ugotovili, ali zadevna postaja C-ITS izpolnjuje vse veljavne zahteve iz te uredbe. Z njimi po potrebi sodelujejo ustrezni gospodarski subjekti.  
  
Če med ocenjevanjem organi za nadzor trga ugotovijo, da postaja C-ITS ne izpolnjuje zahtev iz te uredbe, od zadevnega gospodarskega subjekta nemudoma zahtevajo, naj sprejme vse ustrezne korektivne ukrepe, da zagotovi skladnost postaje z navedenimi zahtevami, ali jo umakne s trga ali odpokliče v razumnem roku glede na naravo tveganja.  
  
Za ukrepe iz drugega pododstavka tega odstavka se uporablja člen 21 Uredbe (ES) št. 765/2008.
2. Če organi za nadzor trga menijo, da neskladnost ni omejena na njihovo nacionalno ozemlje, nemudoma obvestijo Komisijo in druge države članice o rezultatih ocenjevanja in ukrepih, ki so jih zahtevali od gospodarskega subjekta.
3. Gospodarski subjekt zagotovi, da se po vsej Uniji izvedejo vsi ustrezni korektivni ukrepi v zvezi z vsemi zadevnimi postajami C-ITS, ki jih je dal na voljo na trgu Unije.
4. Če zadevni gospodarski subjekt ne sprejme ustreznih korektivnih ukrepov v roku iz drugega pododstavka odstavka 1, organi za nadzor trga sprejmejo vse ustrezne začasne ukrepe za prepoved ali omejitev dajanja postaje C-ITS na voljo na nacionalnem trgu, njen umik s trga ali odpoklic.
5. Organi za nadzor trga nemudoma obvestijo Komisijo in druge države članice o začasnih ukrepih iz odstavka 4. Navedene informacije vsebujejo vse razpoložljive podrobnosti, vključno s:
  - (a) podatki, potrebnimi za opredelitev neskladne postaje C-ITS;
  - (b) poreklom postaje C-ITS;
  - (c) tveganjem in naravo domnevne neskladnosti- C-ITS z zahtevami iz te uredbe;
  - (d) naravo in trajanjem sprejetih začasnih ukrepov;
  - (e) utemeljitvami gospodarskega subjekta.
6. Države članice, razen tiste, ki je sprožila postopek, nemudoma obvestijo Komisijo in druge države članice o:
  - (a) vseh sprejetih ukrepih;
  - (b) vseh dodatnih razpoložljivih informacijah, ki se nanašajo na neskladnost zadevne postaje C-ITS;
  - (c) vseh morebitnih ugovorih zoper začasne ukrepe, ki jih je sprejela država članica, ki je začela postopek.
7. Če druge države članice ali Komisija v treh mesecih po prejemu informacij iz odstavka 5 ne predložijo ugovora zoper začasni ukrep, ki ga je sprejela država



članica, se šteje, da je ukrep upravičen. Če se šteje, da je začasni ukrep upravičen, države članice zagotovijo takojšnje sprejetje ustreznih omejevalnih ukrepov v zvezi z zadevno postajo C-IST, kot je njen umik s trga.

#### *Člen 18*

##### **Zaščitni postopek Unije**

1. Če se po zaključku postopka iz člena 17(3) in (4) vložijo ugovori zoper začasni ukrep, ki ga je sprejela država članica, ali če je po mnenju Komisije začasni ukrep v nasprotju z zakonodajo Unije, Komisija brez odlašanja začne posvetovanje z državami članicami in zadevnimi gospodarskimi subjekti ter oceni začasni ukrep. Na podlagi rezultatov navedenega ocenjevanja odloči, ali je nacionalni ukrep upravičen ali ne.

Komisija svojo odločitev naslovi na vse države članice ter jo takoj sporoči ustreznim gospodarskim subjektom.

2. Če je v odločitvi Komisije ocenjeno, da je začasni ukrep upravičen, vse države članice sprejmejo ukrepe, potrebne za zagotovitev umika neskladne postaje C-ITS s svojega trga, in o tem ustrezno obvestijo Komisijo. Če je ocenjeno, da je začasni ukrep neupravičen, ga zadevna država članica prekliče.

#### *Člen 19*

##### **Skladne postaje C-IST, ki pomenijo tveganje za zdravje in varnost na nacionalni ravni**

1. Če organi države članice za nadzor trga po oceni na podlagi člena 17(1) ugotovijo, da postaja C-ITS kljub skladnosti s to uredbo pomeni tveganje za zdravje ali varnost oseb ali ogroža druge vidike zaščite javnega interesa, od ustreznega gospodarskega subjekta zahtevajo, naj glede na naravo tveganja sprejme enega ali več naslednjih korektivnih ukrepov:

- (a) sprejme vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da postaja C-ITS, ko je dana na trg, ne pomeni več navedenega tveganja;
- (b) umakne postajo C-ITS s trga;
- (c) postajo C-ITS odpokliče.

Organi za nadzor trga glede na naravo tveganja določijo razumen rok, v katerem mora gospodarski subjekt sprejeti ukrepe iz prvega pododstavka.

2. Gospodarski subjekt zagotovi, da se po vsej Uniji sprejme korektivni ukrep v zvezi z vsemi takimi postajami C-ITS, ki jih je dal na voljo na trgu Unije.
3. Organi za nadzor trga nemudoma obvestijo Komisijo in druge države članice o korektivnih ukrepih, ki so jih zahtevali v skladu z odstavkom 1, ter vseh ustreznih podrobnosti, vključno s:
  - (a) podatki, potrebnimi za opredelitev zadevne postaje C-ITS;
  - (b) poreklom in dobavno verigo postaje C-ITS;
  - (c) naravo tveganja;
  - (d) naravo in trajanjem korektivnih ukrepov.

4. Komisija se nemudoma posvetuje z državami članicami in ustreznimi gospodarskimi subjekti ter oceni korektivne ukrepe, ki so jih zahtevali organi za nadzor trga. Na podlagi rezultatov ocenjevanja se odloči, ali je ukrep upravičen ali ne, in po potrebi predlaga ustrezne ukrepe.
5. Komisija svojo odločitev naslovi na vse države članice ter jo takoj sporoči ustreznemu gospodarskemu subjektu ali subjektom.

#### *Člen 20*

#### **Formalna neskladnost**

1. Brez poseganja v člen 17 država članica od ustreznega gospodarskega subjekta zahteva, naj zadevno neskladnost- odpravi, kadar ugotovi katero od naslednjih dejstev:
  - (a) oznaka CE ni nameščena v skladu s členom 14 ali 15;
  - (b) oznaka CE ni nameščena;
  - (c) izjava EU o skladnosti ni pripravljena;
  - (d) izjava EU o skladnosti ni pravilno pripravljena;
  - (e) tehnična dokumentacija ni na voljo ali ni popolna;
  - (f) informacije iz člena 5(6) ali člena 7(3) manjkajo, so napačne ali nepopolne;
  - (g) niso izpolnjene druge upravne zahteve iz člena 5 ali 7.
2. Če se neskladnost iz odstavka 1 nadaljuje, zadevna država članica sprejme vse ustrezne ukrepe za omejitev ali prepoved dajanja postaje C-ITS na voljo na trgu ali zagotovi njen odpoklic ali umik s trga.

### **POGLAVJE IV**

#### **DAJANJE POSTAJ C-ITS V UPORABO IN NJIHOVO UPRAVLJANJE**

#### *Člen 21*

#### **Dajanje centralnih postaj C-ITS v uporabo**

1. Upravljavec postaje C-ITS pred dajanjem centralnih postaj C-ITS v uporabo zagotovi, da so bile načrtovane in proizvedene v skladu z zahtevami, določenimi v členu 5. V ta namen sprejme enega od naslednjih ukrepov:
  - (a) kupi centralno postajo C-ITS, ki je bila dana na trg v skladu s poglavjem III. V tem primeru se odstavka 2 in 3 tega člena ne uporabljata;
  - (b) integrira zmogljivosti postaje C-ITS v center za nadzor prometa ali centralni strežnik. V takem primeru se za centralno postajo C-ITS odstavka 2 in 3 tega člena uporabljata, členi 7 do 20 pa se ne uporabljajo.
2. Upravljalci postaj C-ITS pripravijo zahtevano tehnično dokumentacijo iz dela C Priloge V in izvedejo postopek za ugotavljanje skladnosti iz dela C Priloge V. Če je s tem postopkom dokazano, da centralna postaja C-ITS izpolnjuje zahteve iz člena 5,

upravljavci postaj C-ITS pripravijo izjavo EU o skladnosti v skladu z delom D Priloge V.

3. Upravljavci postaj C-ITS hranijo tehnično dokumentacijo in izjavo EU o skladnosti, dokler obratuje centralna postaja C-ITS.

## Člen 22

### Obveznosti za upravljavce postaj C-ITS

1. Upravljavci postaj C-ITS zagotovijo, da so vse njihove postaje C-ITS dane v uporabo in se upravljajo v skladu s to uredbo.
2. Preden upravljavec postaje C-ITS da postajo C-ITS v uporabo, preveri, ali je:
  - (a) na postaji nameščena oznaka CE;
  - (b) na voljo tehnična dokumentacija iz člena 7;
  - (c) za postajo C-ITS izdano potrdilo v skladu z zahtevami iz oddelka 1.6.2 Priloge IV.

Obveznosti iz točk (a) in (b) prvega pododstavka tega odstavka ne veljajo za centralne postaje C-ITS, ki so dane v uporabo v skladu s točko (b) člena 21(1).

Poleg tega upravljavec postaje C-ITS postajo vpiše v sistem EU za upravljanje varnostnih poverilnic C-ITS v skladu s členom 23(3), preden jo da v uporabo.

3. Upravljavec postaje C-ITS se pred dajanjem postaje v uporabo dogovori z njenim lastnikom o pravicah in obveznostih v zvezi z upravljanjem, vzdrževanjem in posodabljanjem postaje C-ITS ter med drugim tudi o načinu obveščanja končnega uporabnika.
4. Ko se postaja C-ITS vpiše v sistem EU za upravljanje varnostnih poverilnic C-ITS, se registrira v registru postaj C-ITS organa za pridobitev potrdila, pri tem pa se navedejo tudi podatki o njenem upravljavcu. Seznam registrov postaj C-ITS je na voljo pri kontaktni točki C-ITS.
5. Upravljavec postaje C-ITS zagotovi, da postaja med uporabo še naprej izpolnjuje zahteve iz člena 5, kakor so veljale ob dajanju postaje C-ITS v uporabo.
6. Kadar je treba postajo C-ITS nadgraditi na pobudo upravljavca ali zaradi spremembe te uredbe, upravljavec zagotovi, da je postaja C-ITS skladna z zadnjo različico ustreznih specifikacij iz člena 5.
7. Kadar je treba postajo C-ITS nadgraditi na pobudo proizvajalca ali njegovega pooblaščenega zastopnika, proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik in upravljavci postaj C-ITS sodelujejo, da bi zagotovili skladnost postaje C-ITS z zadnjo različico ustreznih specifikacij iz člena 5.

## POGLAVJE V

### VARNOST

#### *Člen 23*

#### **Vpis postaj C-ITS v sistem EU za upravljanje varnostnih poverilnic C-ITS**

1. Sistem EU za upravljanje varnostnih poverilnic C-ITS je vzpostavljen za zagotavljanje zaupanja vredne in varne komunikacije med postajami C-ITS.
2. Delovanje sistema EU za upravljanje varnostnih poverilnic C-ITS je skladno z zahtevami iz:
  - (a) Priloge III (politika za potrdila), ki določa zahteve za upravljanje potrdil javnih ključev za storitve C-ITS s strani izdajateljev potrdil in njihovo uporabo s strani končnih subjektov;
  - (b) Priloge IV (politika za varnost), ki določa zahteve za upravljanje informacijske varnosti v C-ITS.
3. Vse postaje C-ITS se vpišejo v sistem upravljanja varnostnih elementov C-ITS EU in upoštevajo njegova pravila v skladu s specifikacijami iz prilog III in IV.

#### *Člen 24*

#### **Organ za politiko digitalnih potrdil C-ITS**

1. Organ za politiko digitalnih potrdil C-ITS je odgovoren za upravljanje politike digitalnih potrdil in avtorizacij infrastrukture javnih ključev v skladu s politiko digitalnih potrdil, določeno v Prilogi III.
2. Do ustanovitve za to namenjenega subjekta naloge organa za politiko digitalnih potrdil C-ITS izvaja Komisija.

#### *Člen 25*

#### **Upravljevec seznama zaupanja vrednih potrdil**

1. Upravljevec seznama zaupanja vrednih potrdil je odgovoren za pripravo in posodabljanje evropskega seznama zaupanja vrednih potrdil (ECTL) v skladu s politiko za potrdila, določeno v Prilogi III, in redno poročanje o dejavnostih organu za politiko digitalnih potrdil C-ITS v zvezi s splošnim varnim delovanjem modela zaupanja za C-ITS.
2. Do ustanovitve za to namenjenega subjekta naloge upravljavca seznama zaupanja vrednih potrdil izvaja Komisija.

## Člen 26

### **Kontaktna točka C-ITS**

1. Kontaktna točka C-ITS je odgovorna za celotno komunikacijo z upravljavci korenskih overiteljev potrdil in objavljanje potrdila javnih ključev upravljavca seznama zaupanja vrednih potrdil in ECTL v skladu s politiko za potrdila, določeno v Prilogi III.
2. Do ustanovitve za to namenjenega subjekta naloge kontaktne točke C-ITS izvaja Komisija.

## Člen 27

### **Sistem upravljanja informacijske varnosti**

Vsak upravljavec postaje C-ITS vodi sistem upravljanja informacijske varnosti v skladu s standardom ISO/IEC 27001 in dodatnimi zahtevami iz oddelka 1.3.1 Priloge IV.

## Člen 28

### **Skladnost s politiko za varnost**

Upravljavci postaj C-ITS redno vlagajo zahtevke za izdajo potrdil in taka potrdila prejemajo v skladu z zahtevami iz oddelka 1.7 Priloge IV.

## **POGLAVJE VI**

### **IZVAJANJE**

## Člen 29

### **Izvajanje omrežja C-ITS**

1. Komisija pri izvajanju omrežja C-ITS opravlja naslednje naloge:
  - (a) upravljanje;
    - (1) priprava posodobitev okvira upravljanja C-ITS;
    - (2) podpiranje razvoja skupnih načel za zakonito obdelavo osebnih podatkov s strani upravljavcev in obdelovalcev podatkov v omrežju C-ITS;
    - (3) naloge kontaktne točke v zvezi z izvajanjem omrežja C-ITS za upravljavce in proizvajalce postaj C-ITS, skupine uporabnikov ITS in zainteresirane strani iz tretjih držav;
    - (4) pregled naslednjega:
      - (a) meril za ocenjevanje C-ITS, ki jih morajo preskusni laboratoriji in druge organizacije za ocenjevanje uporabljati v postopku ocenjevanja skladnosti;

- (b) referenčnih specifikacij C-ITS, vključno z osnovnimi in preskusnimi standardi, ki jih je treba uporabiti v različnih fazah postopka ocenjevanja;
  - (b) naloge nadzora: nadzor nad upravljanjem obsežnih- in zelo resnih- varnostnih incidentov, ki vplivajo na celotno omrežje C-ITS (vključno s primeri obnovitve po nesreči, ko je poškodovan kriptografski algoritem);
  - (c) naloge organa za politiko digitalnih potrdil C-ITS:
    - (1) upravljanje politike za potrdila;
    - (2) upravljanje avtorizacij infrastrukture javnih ključev.
2. Komisiji pri izvajanju nalog iz odstavka 1 pomaga strokovna skupina, ki jo sestavljajo predstavniki javnih in zasebnih zainteresiranih strani, zlasti proizvajalcev in upravljalcev postaj C-ITS v omrežju C-ITS.

## **POGLAVJE VII**

### **KONČNE DOLOČBE**

#### *Člen 30*

#### **Začasni ukrepi**

Komisija lahko v izrednih razmerah, ki ogrožajo ustrezno delovanje omrežja C-ITS in imajo resen neposredni vpliv na varnost v cestnem prometu, kibernetiko varnost ali razpoložljivost in celovitost storitev C-ITS, sprejme sklep o uvedbi začasnih ukrepov za odpravo zadevnih razmer. Tak sklep je strogo omejen na obravnavanje vzrokov in posledic zadevnih razmer. Uporablja se do spremembe te uredbe, s katero se odpravijo zadevne razmere.

#### *Člen 31*

#### **Poročanje**

1. Države članice spremljajo izvajanje te uredbe na svojem ozemlju in redno poročajo o napredku, doseženem pri izvajanju, v skladu s členom 17(3) Direktive 2010/40/EU. Poročila zlasti vključujejo:
  - (a) opis ustreznih javnih in javno-zasebnih pobud za uvajanje C-ITS, vključno z njihovimi cilji, časovnim okvirom, mejniki, sredstvi, glavnimi zainteresiranimi stranmi in stanjem;
  - (b) pokritost cestnega omrežja po vrsti cest za vsako prednostno storitev C-ITS med vozili in infrastrukturo, navedeno v Prilogi I;
  - (c) število obcestnih in centralnih postaj C-ITS, uvedenih na ozemlju držav članic.Države članice prvič poročajo do 27. avgusta 2020.
2. Korenski overitelji potrdil, navedeni v evropskem seznamu zaupanja vrednih potrdil, določenem v Prilogi III, Komisijo do 31. decembra 2020 in nato vsako leto do 31. decembra obvestijo o številu vpisanih in obratujočih premičnih in nepremičnih postaj C-ITS, za katere so pristojni.

**Postaje C-ITS, dane na trg pred 31. decembrom 2019**

1. Organ za politiko digitalnih potrdil C-ITS lahko postajam C-ITS, ki so dane na trg najpozneje do 31. decembra 2019 in ki ne izpolnjujejo v celoti varnostnih zahtev za C-ITS iz te uredbe, ter postajam C-ITS iste vrste/modela, ki so dane na trg najpozneje do 30. junija 2021, odobri vpis v model zaupanja za C-ITS, in sicer za vsak primer posebej, če so izpolnjeni pogoji iz odstavka 2. Vpis se lahko pod enakimi pogoji odobri tudi postajam C-ITS iste vrste/modela, ki se uporabljajo za zamenjavo poškodovanih ali pokvarjenih postaj C-ITS iz prvega stavka.
2. Organ za politiko digitalnih potrdil C-ITS lahko postaje iz odstavka 1 v model zaupanja za C-ITS vpiše pod naslednjimi pogoji:
  - (a) vzpostavljena je enaka raven varnosti in zaupanja, kot se zahteva v tej uredbi;
  - (b) dokazano je, da zadevne postaje C-ITS in predvideni postopek vpisa ne predstavljajo nobenih dodatnih tveganj za omrežje C-ITS.
3. Organ za politiko digitalnih potrdil C-ITS sprejme odločitev na podlagi poročila akreditiranega revizorja infrastrukture javnih ključev in ocene ranljivosti na področju varnosti, ki jo izvede organ za ugotavljanje skladnosti.

**Pregled**

1. Komisija do [OP: Vstaviti datum: tri leta po začetku veljavnosti te uredbe] pregleda izvajanje te uredbe in po potrebi sprejme nove skupne specifikacije v okviru področja uporabe te uredbe.
2. Kadar nameravajo zainteresirane strani v omrežje C-ITS uvesti novo ali posodobljeno komunikacijsko metodo ali storitev ali druge inovativne rešitve, vključno s tehnologijami, za katere se trenutno preskušajo prototipi, najprej Komisiji predložijo dokument s tehničnimi specifikacijami in informacijami o stopnji zrelosti in združljivosti inovativne rešitve s to uredbo. Navedene tehnične specifikacije se pripravijo v skladu z načeli odprtosti, konsenza in preglednosti, opredeljenimi v Prilogi II k Uredbi (EU) št. 1025/2012.

Komisija nato dokument brez nepotrebnega odlašanja analizira in v dveh mesecih začne razpravo o njem v okviru strokovne skupine iz člena 29(2), da bi preučila morebitno spremembo te uredbe. Strokovna skupina oceni potrebo po skupnih specifikacijah za vključevanje novih rešitev v omrežje C-ITS ter najkasneje v šestih mesecih po prejemu dokumenta poda svoje mnenje. Skupno raziskovalno središče Komisije zadevne razprave po potrebi podpre z neodvisno tehnično oceno.

Inovativne rešitve in, če je primerno, nadaljnje spremembe te uredbe se lahko Komisiji predložijo kadar koli po začetku veljavnosti te uredbe.

3. Zaradi ohranitve neprekinjenosti prednostnih storitev C-ITS iz Priloge I vse prihodnje spremembe zagotavljajo združljivost in interoperabilnost z obstoječimi postajami C-ITS, ki so že dane v uporabo v skladu s to uredbo, ali opredelijo ustrezen načrt prehoda.

*Člen 34*

**Začetek veljavnosti**

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

Uporablja se od 31. decembra 2019.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 13.3.2019

*Za Komisijo*  
*Predsednik*  
*Jean-Claude JUNCKER*