EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 21.10.2014.
COM(2014) 642 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 7. jūlija Direktīvas 2010/40/ES par pamatu inteliģento transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem īstenošana

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SWD(2014) 319 final}
{SWD(2014) 320 final}

Saturs

1. Ievads ... 3
1.1. Direktīva 2010/40/ES ... 3
1.2. Direktīvas 2010/40/ES transponēšana ... 5
2. Direktīvas 2010/40/ES īstenošanas analīze ... 5
2.1. Komisijas darba programma ... 5
2.2. Deleģētie akti par specifikācijām ... 5
2.2.1. Metodoloģija ... 5
2.2.2. Prioritārās darbības ... 6
2.2.3. Citas darbības prioritārajās jomās un ārpus tām ... 8
2.3. Priekšlikumi par ieviešanu ... 8
2.3.1. Sadarbspējīga *eCall* sistēma visā ES (d) prioritārā darbība) ... 8
2.3.2. Citas prioritārās darbības (c) un e)) ... 9
2.4. Standarti ... 9
2.5. Nesaistoši pasākumi ... 10
2.5.1. Pamatnostādnes attiecībā uz dalībvalstu ziņojumiem ... 10
2.5.2. Pilsētas ITS pamatnostādnes ... 10
2.6. Noteikumi par personas datu aizsardzību ... 10
2.7. Atbildība ... 10
2.8. Dalībvalstu ziņojumi ... 11
2.8.1. Ziņojums par valsts pasākumiem un projektiem saistībā ar prioritārajām jomām ... 11
2.8.2. Informācija par valsts turpmāko piecu gadu rīcības plāniem saistībā ar ITS ... 11
2.9. Eiropas ITS konsultatīvā grupa ... 12
3. Direktīvas 2010/40/ES efektivitāte un piemērotība un pilnvaru deleģēšana ... 12
3.1. Dažādas konfigurācijas ... 12
3.2. Deleģēšanas īstenošana ... 13
3.3. Turpmākie pasākumi saistībā ar specifikācijām ... 14
4. Izmantotie un vajadzīgie finanšu resursi ... 15
5. Secinājums ... 16

1. IEVADS

1.1. Direktīva 2010/40/ES

Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 7. jūlija Direktīva 2010/40/ES par pamatu inteliģento transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem[1] (turpmāk "ITS direktīva" vai "Direktīva 2010/40/ES") stājās spēkā 2010. gada augustā pēc strauji noritējuša likumdošanas procesa, kas parādīja likumdevēju vēlmi gūt drīzus panākumus šajā jaunajā politikas jomā.

ITS direktīvas mērķis ir paātrināt intelektisku transporta sistēmu koordinētu ieviešanu un izmantošanu autotransportā (un saskarnēs ar citiem transporta veidiem) visā Eiropā. Tajā norādītas sešas prioritārās darbības, kas aptver:

a) multimodālas maršruta informācijas pakalpojumu nodrošināšanu visā ES;

b) reālā laika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanu visā ES;

c) datu un procedūru nodrošināšana, lai lietotājiem, ja iespējams, sniegtu vispārējas ar ceļu satiksmes drošību saistītas bezmaksas informācijas minimumu;

d) sadarbspējīgas *eCall* sistēmas[2] saskaņotu nodrošināšanu visā ES;

e) informācijas pakalpojumu nodrošināšanu saistībā ar drošām stāvvietām kravas un komerciālajiem transportlīdzekļiem un

f) drošu stāvvietu rezervēšanas pakalpojumu nodrošināšanu kravas un komerciālajiem transportlīdzekļiem.

Tajā arī norādītas prioritārās jomas, kurās būtu jāturpina darboties: ceļa, satiksmes un maršruta datu optimāla izmantošana (I prioritārā joma); satiksmes un kravu pārvadājumu pārvaldības ITS pakalpojumu nepārtrauktība (II prioritārā joma); ITS lietotnes saistībā ar ceļu satiksmes drošumu un drošību (III prioritārā joma); transportlīdzekļa saiknes izveide ar transporta infrastruktūru (IV prioritārā joma). Šīs prioritārās jomas atbilst pirmajām četrām prioritārajām jomām ITS rīcības plānā[3].

Saskaņā ar ITS direktīvas 6. pantu vispirms jāpieņem specifikācijas sešām prioritārajām darbībām, un pēc tam pieņem specifikācijas citām darbībām prioritārajās jomās. Tā kā sešas prioritārās darbības ir daļa no I un III prioritārās jomas, specifikāciju izstrāde pirmām kārtām notika abās šajās prioritārajās jomās.

Direktīvas 2010/40/ES pamatā ir divpakāpju pieeja:

- Komisija ir pilnvarota vispirms ar deleģētajiem aktiem saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 290. pantu pieņemt vajadzīgās specifikācijas — tostarp funkcionālos, tehniskos, organizatoriskos vai pakalpojumu noteikumus —, lai nodrošinātu ITS ieviešanas un izmantošanas savietojamību, sadarbspēju un nepārtrauktību[4];

[1] OV L 207, 6.8.2010., 1. lpp.
[2] http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/*eCall*_en.htm
[3] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:EN:NOT
[4] ITS direktīvas 3. pants.

- otrajā posmā, vēlākais 12 mēnešus pēc prioritārajai darbībai vajadzīgo specifikāciju pieņemšanas, Komisija attiecīgā gadījumā saskaņā ar LESD 294. pantu iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei priekšlikumu par šīs prioritārās darbības izvēršanu. Par katru šādu priekšlikumu Komisijai jāveic ietekmes novērtējums, ietverot izmaksu un ieguvumu analīzi[5].

Tālab Komisija pieņēma darba programmu[6], kurā sīkāk izklāstīts saskaņā ar ITS direktīvu veicamais darbs un noteiktas tā turpmākās prioritātes (sk. 2.1. punktu).

Nolūkā Direktīvas 2010/40/ES īstenošanā iesaistīt publiskā un privātā sektora pārstāvjus Komisijai palīdz Eiropas ITS komiteja, kurā pulcējas dalībvalstu pārstāvji, un Eiropas ITS konsultatīvā grupa, ko veido ITS ieinteresēto personu augsta līmeņa pārstāvji.

Komisijas uzdevumos ietilpst arī dalībvalstu ziņošanas pamatnostādņu pieņemšana[7] un regulāru ziņojumu sniegšana par gūtajiem panākumiem.

Papildus īpašajiem pienākumiem attiecībā uz privātumu, drošību un atbildību[8] dalībvalstīm jāveic pasākumi, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka pieņemtās specifikācijas tiek piemērotas ITS lietotnēm un pakalpojumiem, kad tos ievieš attiecīgās dalībvalsts teritorijā. Tām arī jācenšas sadarboties saistībā ar prioritārajām jomām, kamēr nav pieņemtas specifikācijas. Dalībvalstu ziņošanas pienākumi izriet no Direktīvas 2010/40/ES 17. panta. To mērķis ir gūt plašāku informāciju par dažādām dalībvalstu darbībām un nodomiem un, labāk apzinoties ITS pievienoto vērtību transporta politikā valstu vidē, veicināt šīs darbības.

Saskaņā ar ITS direktīvas 17. panta 4. punktu Komisijai reizi trīs gados jāsniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojums par panākumiem direktīvas īstenošanā. Tam jāpievieno 5.–11. panta un 16. panta funkcionēšanas un īstenošanas analīze, ietverot informāciju par izmantotajiem un vajadzīgajiem finanšu resursiem. Ziņojumā arī jānovērtē direktīvas grozījumu nepieciešamība attiecīgā gadījumā. Turklāt šīs direktīvas 12. panta 1. punktā noteikta prasība, ka Komisija "iesniedz ziņojumu par deleģētajām pilnvarām ne vēlāk kā sešus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām pēc 2010. gada 27. augusta".

Ar šo ziņojumu ir izpildīti abi iepriekšminētie pienākumi. Tam arī ir pievienots Komisijas dienestu darba dokuments par ITS rīcības plāna progresa ziņojumu un pārskatīšanu un Komisijas dienestu darba dokuments par analīzi, kas veikta attiecībā uz dalībvalstu 2011. gada ziņojumiem (par valstu pasākumiem un projektiem saistībā ar prioritārajām jomām) un 2012. gada ziņojumiem (par valstu turpmāko piecu gadu rīcības plāniem saistībā ar ITS), kuri iesniegti saskaņā ar ITS direktīvas 17. panta 1. punktu un 17. panta 2. punktu.

---

5 ITS direktīvas 6. pants.

6 Darba programmu par Direktīvas 2010/40/ES īstenošanu Komisija pieņēma 2011. gada 15. februārī (C(2011) 289 galīgā redakcija). http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/doc/c_2011_0289_en.pdf

7 Komisijas 2011. gada 13. jūlija Īstenošanas lēmums, ar ko pieņem dalībvalstu ziņošanas pamatnostādnes, ko tās veic saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES, OV L 193, 23.7.2011., 48. lpp.

8 Skatīt ITS direktīvas 10. un 11. pantu.

1.2. Direktīvas 2010/40/ES transponēšana

Saskaņā ar direktīvas 18. pantu dalībvalstīs līdz 2012. gada 27. februārim bija jāstājas spēkā normatīvajiem un administratīvajiem aktiem, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības, un līdz minētajam datumam tie bija jāpaziņo Komisijai.

Šajā noteiktajā datumā tikai septiņas dalībvalstis bija paziņojušas Komisijai savus transponēšanas pasākumus. Vairākām dalībvalstīm bija vajadzīgs vairāk nekā vēl viens gads, lai paziņotu savus galīgos transponēšanas pasākumus, un pēdējā dalībvalsts tos paziņoja 2014. gada 2. janvārī. ITS komitejas sanāksmēs vairākas dalībvalstis apgalvoja, ka tas liecina par grūtībām direktīvas transponēšanā: direktīva ir juridiskā bāze, kas ļauj pieņemt turpmākus regulatīvus pasākumus, tāpēc tajā ir ļoti maz konkrētu, nekavējoties veicamu pasākumu, kas būtu transponējami.

2. DIREKTĪVAS 2010/40/ES ĪSTENOŠANAS ANALĪZE

2.1. Komisijas darba programma

Kā noteikts ITS direktīvas 17. panta 5. punktā, Komisija, apspriedusies ar Eiropas ITS komiteju, direktīvā noteiktajā laikā pieņēma darba programmu.

Šī darba programma aptver laikposmu no 2011. gada līdz 2015. gadam un sniedz vispārēju gada pārskatu par galvenajiem uzdevumiem un darbībām, kas Komisijai šajā laikā jāveic ITS direktīvas īstenošanai. Tajā galvenā uzmanība pievērsta specifikāciju sagatavošanai saistībā ar sešām prioritārajām darbībām un plānotajiem to pieņemšanas datumiem.

2.2. Deleģētie akti par specifikācijām

2.2.1. Metodoloģija

Specifikācijas tika izstrādātas saskaņā ar Pamatnolīgumu par Eiropas Parlamenta un Eiropas Komisijas attiecībām[9] un Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas Kopīgo vienošanos par deleģētajiem aktiem[10].

Specifikāciju sagatavošanas gaitā veiktās darbības un uzdevumi ir šādi:

- esošo datu un rezultātu apkopošana, to iegūšanai izmantojot Eiropas mēroga pētījumus, pētniecības projektus, valstu īstenošanas projektus, sabiedrisko apspriešanu, apvienību pašreizējās darbības, ieinteresēto personu viedokli u.c.;

- izmaksu un ieguvumu analīze;

- nepilnību analīze, kā arī prasību un iespējamo pieeju analīze, it sevišķi izmantojot sabiedrisko apspriešanu tiešsaistē, kuru Komisija rīko, lai noskaidrotu iedzīvotāju, ieinteresēto personu un dalībvalstu viedokli un nostāju;

- specifikāciju projektu apspriešana ar dalībvalstu ekspertiem un Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju. Eiropas Parlaments un Padome deleģēto aktu sagatavošanas procesā saņēma visus attiecīgos dokumentus, un Parlamenta eksperti bija uzaicināti piedalīties ekspertu sanāksmēs;

---

9 OV L 304, 20.11.2010., 47. lpp.

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

- Eiropas ITS konsultatīvās grupas atzinums par specifikāciju projektiem.

Šajā sagatavošanas darbā tika plaši izmantotas dažādas darbības, pētījumi, darbsemināri u.c., kas saistīti ar ITS rīcības plāna īstenošanu (sk. Komisijas dienestu darba dokumentu par ITS rīcības plāna progresa ziņojumu un pārskatīšanu).

2.2.2. Prioritārās darbības

Sešas prioritārās darbības specifikāciju un standartu izstrādāšanai un izmantošanai noteiktas ITS direktīvas 3. pantā un tās I pielikumā.

Saskaņā ar ITS direktīvas 6. panta 2. punktu Komisijai bija jāpieņem specifikācijas vienai vai vairākām prioritārajām darbībām līdz 2013. gada 27. februārim. Turklāt Komisijas darba programmā noteikti šādi termiņi specifikāciju pieņemšanai pirmajām sešām prioritārajām darbībām:

(a) multimodālas maršruta informācijas pakalpojumu nodrošināšana visā ES: 2014. gada 4. ceturksnis;

(b) reālā laika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšana visā ES: 2013. gada 4. ceturksnis;

(c) datu un procedūru nodrošināšana, lai lietotājiem, ja iespējams, sniegtu vispārējas ar ceļu satiksmes drošību saistītas bezmaksas informācijas minimumu: 2012. gada 4. ceturksnis;

(d) sadarbspējīgas *eCall* sistēmas saskaņota nodrošināšana visā ES: 2012. gada 4. ceturksnis;

(e) informācijas pakalpojumu nodrošināšanu saistībā ar drošām stāvvietām kravas un komerciālajiem transportlīdzekļiem : 2012. gada 4. ceturksnis;

(f) drošu stāvvietu rezervēšanas pakalpojumu nodrošināšana kravas un komerciālajiem transportlīdzekļiem: 2013. gada 4. ceturksnis.

Pieņemtās specifikācijas

Komisija ievēroja noteikto termiņu (līdz 2013. gada 27. februārim), 2012. gada 26. novembrī ar Deleģēto regulu (ES) Nr. 305/2013[11] par sadarbspējīga ES mēroga *eCall* pakalpojuma saskaņotu nodrošināšanu pieņemot pirmo specifikāciju komplektu **d)** prioritārajai darbībai. Šajā deleģētajā regulā noteiktas specifikācijas, pamatojoties uz standartiem, ārkārtas izsaukumu centrāļu (ĀIC) infrastruktūras modernizēšanai, kas ir jāveic *eCall* izsaukumu pienācīgas saņemšanas un apstrādes nodrošināšanai, lai panāktu saskaņoti sniegta ES mēroga *eCall* pakalpojuma savietojamību, sadarbspēju un nepārtrauktību.

Attiecībā uz c) prioritāro darbību Komisija 2013. gada 15. maijā pieņēma Deleģēto regulu (ES) Nr. 886/2013[12] attiecībā uz datiem un procedūrām, lai lietotājiem, ja iespējams, nodrošinātu vispārējas ar ceļu satiksmes drošību saistītas bezmaksas informācijas minimumu. Tajā noteiktas specifikācijas, kas vajadzīgas, lai nodrošinātu savietojamību, sadarbspēju un nepārtrauktību attiecīgo datu un procedūru ieviešanai un izmantošanai saistībā ar noteiktu ceļu satiksmes negadījumu kopumu. Deleģētā regula attiecas uz publiskā un privātā sektora ieinteresētajām personām, un tajā

[11] OV L 91, 3.4.2013., 1. lpp.
[12] OV L 247, 18.9.2013., 6. lpp.

paredzēta ar drošību saistītu datu sniegšana tiešajiem lietotājiem bez papildu maksas ar valsts piekļuves punkta starpniecību kopējā standartizētā formātā (*DATEX*[13]), tādējādi veicinot sadarbspēju un paredzamību visiem šādu datu varbūtējiem lietotājiem. Tomēr šo specifikāciju izstrādes procesa laikā nebija iespējams sīki noteikt kvalitātes prasības. Tāpēc ir izveidota darba grupa, kurā iesaistījušās publiskā un privātā sektora ieinteresētās personas un kuras uzdevums ir izskatīt kvalitātes kritērijus un uzraudzības un novērtēšanas metodes.

Attiecībā uz e) prioritāro darbību Komisija 2013. gada 15. maijā pieņēma Deleģēto regulu (ES) Nr. 885/2013[14] attiecībā uz informācijas pakalpojumu sniegšanu saistībā ar drošām stāvvietām kravas automobiļiem un komerciālajiem transportlīdzekļiem. Tajā noteiktas specifikācijas, kas vajadzīgas, lai nodrošinātu savietojamību, sadarbspēju un nepārtrauktību informācijas pakalpojumu ieviešanai un izmantošanai. Deleģētā regula attiecas uz publiskā un privātā sektora ieinteresētajām personām, un tajā noteikti elementi, kas vajadzīgi saskaņotai informācijas pakalpojumu sniegšanai, tostarp daži progresīvi aspekti saistībā ar dinamisko informāciju. Tāpat kā c) prioritārajai darbībai ir noteikts kvalitātes prasību minimums.

Šie trīs specifikāciju komplekti tika sagatavoti ciešā sadarbībā ar dalībvalstīm īpašās ekspertu sanāksmēs[15], kurās piedalīties bija uzaicināti arī Eiropas Parlamenta pārstāvji un Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītājs, un pēc apspriešanās ar ieinteresētajām personām, it sevišķi izmantojot sabiedrisko apspriešanu tiešsaistē un darbsemināru.

Notiekošais darbs attiecībā uz pārējām prioritārajām darbībām

Sagatavojoties izstrādāt specifikācijas a) prioritārajai darbībai, kas attiecas uz multimodālas maršruta informācijas pakalpojumu nodrošināšanu visā ES, jau uzsāktas vairākas iniciatīvas (Pirmais viedās mobilitātes konkurss[16], pētījumi, darbsemināri un sabiedriskā apspriešana[17]). Izvirzīts mērķis šīs specifikācijas pieņemt 2015. gadā. Līdztekus Komisija uzsākusi diskusiju[18] par iespējamu iniciatīvu saistībā ar piekļuvi multimodālā transporta datiem, lai darītu pieejamus datus par transportu, kuri aptver visus transporta veidus un mobilitātes pakalpojumus. Šo pārdomu rezultātā pirmām kārtām 2014. gada jūnijā izstrādāts Komisijas dienestu darba dokuments "Ceļvedis multimodālas maršruta informācijas, plānošanas un biļešu pārdošanas pakalpojumu nodrošināšanai visā ES"[19]. Iespējams, ka nākamais solis, atkarībā no 2014. gadā noslēdzamā ietekmes novērtējuma rezultātiem, būs tiesību akta priekšlikums par piekļuvi multimodālas maršruta informācijas un satiksmes datiem.

Sagatavojot specifikācijas b) prioritārajai darbībai, kas attiecas uz reālā laika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanu visā ES, Komisija jau sarīkojusi vairākus darbsemināru un ekspertu sanāksmes. Izvirzīts mērķis šīs specifikācijas

13 *DATEX*: Eiropas tehniskā specifikācija ar ITS saistītas informācijas modelēšanai un apmaiņai.

14 OV L 247, 18.9.2013., 1. lpp.

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

16 Pirmais viedās mobilitātes konkurss: http://ec.europa.eu/transport/its/multimodal-planners/index_en.htm

17 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/promotion_multimodal_planners_en.htm

18 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/events/2013-11-15-towards-eu-wide-multimodal-travel-planning_en.htm

19 SWD(2014) 194 final.

pieņemt līdz 2014. gada beigām. Šī kavēšanās salīdzinājumā ar sākotnēji noteikto termiņu daļēji skaidrojama ar šo specifikāciju ļoti plašo darbības jomu, kā norādīts ITS direktīvas I pielikumā, un ar nepieciešamību veidot kopīgu izpratni ar dalībvalstīm par specifikāciju darbības jomu. Specifikāciju galvenais uzdevums būs labvēlīgu apstākļu izveide reālā laika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanai visā ES, un tāpēc tās daudz vairāk attiecas uz atbalsta funkcijām, nevis uz pašiem pakalpojumiem.

Saistībā ar specifikācijām f) prioritārajai darbībai, kas attiecas uz drošu stāvvietu rezervēšanas pakalpojumu nodrošināšanu kravas un komerciālajiem transportlīdzekļiem, Komisija sarīkojusi vairākas apspriešanās ar dalībvalstu ekspertiem un galvenajām ieinteresētajām personām. Apspriešanā uzsvērts, ka ir ļoti maz stāvlaukumu, kuri var piedāvāt rezervēšanas pakalpojumus 2014. gadā (tie aptver tikai 2 % visu stāvvietu), un tāpēc patlaban nav vajadzīgas specifikācijas un standarti stāvvietu rezervēšanai. Tomēr tiks novērota turpmākā situācijas attīstība, un vajadzības gadījumā jautājums varētu tikt pārskatīts šajā aspektā. Ja būtu vajadzīga standartizācija, tā varētu tikt izskatīta plašākā gaidāmās iniciatīvas "e-krava" satvarā.

2.2.3. Citas darbības prioritārajās jomās un ārpus tām

Kā prasīts ITS direktīvas 6. pantā, Komisijai pēc tam, kad ir pieņemtas prioritārajām darbībām vajadzīgās specifikācijas, jāpieņem specifikācijas citām darbībām prioritārajās jomās, kas norādītas ITS direktīvas I pielikumā. Komisijas dienestu darba dokumentā par ITS rīcības plāna progresa ziņojumu un pārskatīšanu paskaidrots, ka sākusies *kooperatīvo sistēmu* izstrāde, pamatojoties uz pētniecības projektiem un plašu apspriešanu ar ieinteresētajām personām, tostarp Eiropas ITS komiteju un Eiropas ITS konsultatīvo grupu. Šā procesa mērķis ir novērtēt šķēršļus un labvēlīgos apstākļus un apzināt, kā Komisija var sekmēt šādu sistēmu ieviešanu Savienībā. Veikta arī priekšizpēte, kuras mērķis ir veicināt brīvpieeju ITS pakalpojumiem (*brīvpieejas platforma transportlīdzeklī*). Turklāt ir iespējams rūpīgāk izpētīt jaunas varbūtējās specifikāciju jomas (piemēram, plašas sabiedrības iesaistīšana, t.s. *crowd-sourcing*, transporta datu jomā, automatizēta auto vadīšana) nolūkā paplašināt intelektisko transporta sistēmu praktisko izmantošanu.

2.3. Priekšlikumi par ieviešanu

2.3.1. Sadarbspējīga eCall sistēma visā ES − d) prioritārā darbība

Papildus dalībvalstīm adresētajam ieteikumam, kurā mobilo sakaru tīklu operatori tiek aicināti atbalstīt *eCall* zvanu veikšanu[20], un specifikācijām[21], kurās ietvertas prasības ārkārtas izsaukumu centrāļu infrastruktūras modernizēšanai, Komisija 2013. gada 13. maijā pieņēma divus tiesību aktu priekšlikumus: Eiropas Parlamenta un Padomes lēmumam par visā ES piemērojamā sadarbspējīgā *eCall* pakalpojuma ieviešanu[22] un Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par tipa apstiprinājuma prasībām *eCall* transportlīdzekļa sistēmas izveidošanai[23].

---

20 C(2011) 6269 galīgā redakcija.
21 Deleģētā regula (ES) Nr. 305/2013.
22 COM(2013) 315 final.
23 COM(2013) 316 final.

Likumdevēji lēmuma priekšlikumu pieņēma 2014. gada 25. maijā, un pēc tam lēmums tika publicēts *Oficiālajā Vēstnesī*[24]. Atbilstīgi lēmuma noteikumiem ārkārtas izsaukumu centrālēm jāsāk darbība visā Savienībā ne vēlāk kā 6 mēnešus pirms dienas, kad sāk piemērot tipa apstiprinājuma prasības *eCall* transportlīdzekļa sistēmai, un jebkurā gadījumā ne vēlāk kā 2017. gada 1. oktobrī. Šajā lēmumā skaidri noteiktas katras dalībvalsts tiesības organizēt savus neatliekamās palīdzības dienestus visrentablākajā veidā un atbilstīgi tās vajadzībām.

Likumdošanas process saistībā ar priekšlikumu par *eCall* transportlīdzekļa sistēmas tipa apstiprinājumu vēl turpinās.

2.3.2. Citas prioritārās darbības − c) un e)

Dažas dalībvalstis pēdējā laikā ļoti aktīvi darbojušās, ieviešot pakalpojumus, kuri saistīti ar c) prioritāro darbību — ar ceļu satiksmes drošību saistīta informācija — un d) prioritāro darbību — informācijas pakalpojumu sniegšana saistībā ar drošām stāvvietām kravas automobiļiem. Tomēr laikā, kad pieejamie finanšu resursi ir visai trūcīgi, šķita lietderīgāk pirms jebkāda vispārēja ieviešanas pienākuma noteikšanas pirmām kārtām atbalstīt procesus, kas noris pēc specifikāciju pieņemšanas, šādā nolūkā novērojot labāko īstenošanas praksi dalībvalstīs un apmainoties ar to, kā arī izmantojot Eiropas transporta tīklu (*TEN-T*) jaunāko uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus un gaidāmos Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta uzaicinājumus. Vēlāk, kad būs gūta pieredze no šiem pirmajiem centieniem, un pamatojoties uz labāko praksi, tiks novērtēts, vai ir vajadzīgi tiesību aktu priekšlikumi par obligātu ieviešanu.

2.4. Standarti

Kopš ITS direktīvas pieņemšanas tiek īstenotas vai ir jau pabeigtas vairākas ar prioritārajām jomām saistītas standartizācijas darbības.

Ir pieņemti Deleģētajā regulā (ES) Nr. 305/2013 minētie *eCall* pakalpojuma standarti. Gaidāms, ka Eiropas Standartizācijas komitejas aizgādībā standarts CEN/TS 16454 par *eCall* pilna cikla atbilstības testēšanu vēl pirms 2014. gada beigām kļūs par pilnvērtīgu CEN standartu. Visticamākais, ka līdz 2014. gada beigām tiks veikta arī neliela minēto standartu pārskatīšana, lai integrētu *HeERO*[25] izmēģinājuma projektu rezultātus.

Krietni pavirzījusies uz priekšu standartizācijas pilnvarojuma M/453 par kooperatīvajām sistēmām īstenošana. Gan CEN (TC 278 WG16), gan Eiropas Telekomunikāciju standartu institūts (ETSI) (TC ITS), kā arī citas standartizācijas organizācijas izstrādājušas standartus, kas attiecas uz kooperatīvajām ITS un ietilpst pilnvarojuma M/453 darbības jomā. Standartizācijas procesa gaitā turpinās esošo standartu piemērošanas novērtēšana CEN, ISO, SAE, IEEE un ETSI[26] attiecīgajās tehniskajās komitejās un darba grupās. ITS standartizācijas darbam par labu nāk arī Eiropas Savienības starptautiskā sadarbība ar Amerikas Savienotajām Valstīm un

---

[24] OV L 164, 3.6.2014., 6. lpp.

[25] Plašāka informācija par *HeERO* projektiem: www.heero-pilot.eu.

[26] CEN: Eiropas Standartizācijas komiteja; ISO: Starptautiskā standartizācijas organizācija; SAE: Automobiļu inženieru apvienība; IEEE: Elektrisko un elektronisko iekārtu inženieru institūts; ETSI: Eiropas Telekomunikāciju standartu institūts.

citiem partneriem, kuri nodarbojas ar ITS standartu harmonizāciju pasaules līmenī. Šī sadarbība paātrina standartu noteikšanu, un tā rezultātā ITS tiek ieviestas straujāk.

Ir apzinātas arī papildu standartizācijas vajadzības ITS direktīvas darbības jomā, proti, *eCall* ieviešana citām transportlīdzekļu kategorijām, ne tikai M1 un N1; *eCall* sistēmu (pēcpārdošanas) sertifikācijas pamatnostādnes; pilnvarojuma M/453 pabeigšana; transportlīdzeklī integrētas brīvpieejas platformas arhitektūra; precīzu (publisko) ceļu datu integrācija digitālajās kartēs; portatīvo ierīču droša integrācija un darbība, kā arī pilsētas ITS. Visas šīs vajadzības iekļautas Komisijas 2013. gada IKT standartizācijas mainīgajā plānā[27], ņemot vērā nākotnē iespējamos standartizācijas pilnvarojumus.

2.5. Nesaistoši pasākumi

2.5.1. Pamatnostādnes attiecībā uz dalībvalstu ziņojumiem

Kā prasīts ITS direktīvas 17. pantā, Komisija 2011. gada 13. jūlijā pieņēma pamatnostādnes attiecībā uz dalībvalstu ziņojumiem saskaņā ar Direktīvu 2010/40/ES[28].

2.5.2. Pilsētas ITS pamatnostādnes

Šīs pamatnostādnes sagatavotas saskaņā ar ITS rīcības plānu (sk. Komisijas dienestu darba dokumentu par ITS rīcības plāna progresa ziņojumu un pārskatīšanu). Tās ir uzlabojušas informētību par pilsētas ITS iezīmēm un izmantotas, izstrādājot Komisijas dienestu darba dokumentu par intelektisko transporta sistēmu mobilizēšanu ES pilsētām[29], kas bija daļa no 2013. gada 17. decembrī pieņemtā tiesību aktu kopuma par mobilitāti pilsētās[30].

2.6. Noteikumi par personas datu aizsardzību

Visās pieņemtajās specifikācijās ir ietverti attiecīgi noteikumi par personas datu aizsardzību, drošību un informācijas atkalizmantošanu. Tie pamatojas uz priekšizpēti[31], ko bija uzdots veikt ITS rīcības plāna satvarā[32], un ir saskaņā ar ITS direktīvas 10. pantu. Specifikāciju sagatavošanas gaitā uz dalībvalstu ekspertu sanāksmēm regulāri tika uzaicināts Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītājs, un viņa viedoklis par specifikāciju galīgajiem projektiem ir pienācīgi ņemts vērā. Tas tiks darīts arī visu turpmāko specifikāciju un priekšlikumu sagatavošanas procesā.

2.7. Atbildība

Visās pieņemtajās specifikācijās ir ietverti attiecīgi noteikumi par atbildību. Izstrādājot šos noteikumus, ņemta vērā priekšizpēte[33] ITS rīcības plāna satvarā, un tie ir saskaņā ar ITS direktīvas 11. pantu. Tas tiks darīts arī visu turpmāko specifikāciju un priekšlikumu sagatavošanas procesā.

---

27 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/ict/standards/work-programme/index_en.htm

28 OV L 193, 23.7.2011., 48. lpp.

29 http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf

30 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_lv.htm

31 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

32 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:EN:NOT

33 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

2.8. Dalībvalstu ziņojumi

2.8.1. Ziņojums par valsts pasākumiem un projektiem saistībā ar prioritārajām jomām

Saskaņā ar ITS direktīvas 17. panta 1. punktu dalībvalstīm līdz 2011. gada 27. augustam bija jāiesniedz Komisijai ziņojums par valsts pasākumiem un projektiem saistībā ar minētās direktīvas 2. pantā norādītajām prioritārajām jomām.

Šie ziņojumi sniedza pirmo pārskatu par ITS ieviešanu visā Savienībā četrās ITS direktīvas prioritārajās jomās.

Šo 2011. gada ziņojumu analīze ietverta Komisijas dienestu darba dokumentā "Dalībvalstu ziņojumu analīze", kas pievienots šim ziņojumam.

Saskaņā ar ITS direktīvas 17. panta 3. punktu dalībvalstīm līdz 2014. gada 27. augustam jāiesniedz ziņojums par progresu, kāds panākts laikā kopš 2011. gada ziņojuma.

2.8.2. Informācija par valsts turpmāko piecu gadu rīcības plāniem saistībā ar ITS

Saskaņā ar ITS direktīvas 17. panta 2. punktu dalībvalstīm līdz 2012. gada 27. augustam bija jāiesniedz Komisijai informācija par valsts turpmāko piecu gadu rīcības plāniem saistībā ar ITS.

Šo 2012. gada ziņojumu analīze ietverta Komisijas dienestu darba dokumentā "Dalībvalstu ziņojumu analīze", kas pievienots šim ziņojumam.

Pirmo reizi kopš Direktīvas 2010/40/ES pieņemšanas šajos ziņojumos izklāstīti dalībvalstu nodomi attiecībā uz ITS ieviešanu valsts teritorijā turpmākajos piecos gados. Šie ziņojumi liecina par dalībvalstu lielo ieinteresētību un vēlmi veicināt ITS ieviešanu visā Eiropā, lai atbalstītu pakalpojumu nepārtrauktību un viedāku mobilitāti, un it sevišķi par nepārprotamu tendenci aizvien vairāk iesaistīties informācijas pakalpojumos.

Kā liecināja jau valstu 2011. gada ziņojumi, dalībvalstis ir veikušas ieguldījumus un paziņojušas, ka tās turpinās ieguldīt I prioritārajā jomā "Ceļa, satiksmes un maršruta datu optimāla izmantošana" un II prioritārajā jomā "Satiksmes un kravu pārvadājumu pārvaldības ITS pakalpojumu nepārtrauktība" (plašāka informācija Komisijas dienestu darba dokumentā "Dalībvalstu ziņojumu analīze")[34]. Tādējādi specifikācijas šajās jomās noteikti palīdz nodrošināt jau ieviesto un nākotnē ieviešamo pakalpojumu sadarbspēju un nepārtrauktību, un īpaša uzmanība būtu jāvelta savietojamībai ar esošajiem lietojumiem.

Darbības saistībā ar III prioritāro jomu "ITS lietotnes saistībā ar ceļu satiksmes drošumu un drošību" šķiet ierobežotākas un galvenokārt vērstas uz dažām konkrētām darbības jomām (piemēram, *eCall*, informācijas pakalpojumu sniegšana saistībā ar drošām stāvvietām kravas automobiļiem), kuras tagad gūst labumu no pieņemtajām specifikācijām.

Lai gan dalībvalstis atzīst IV prioritārās jomas "Transportlīdzekļa saiknes izveide ar transporta infrastruktūru" potenciālu ceļu satiksmes drošības uzlabošanā un sastrēgumu mazināšanā, darbības vēl joprojām ir izpētes/ testēšanas/ izmēģinājuma posmā. Vairākām dalībvalstīm ir konkrēti izmēģinājuma projektu plāni, tomēr

[34] SWD(2014) 319

daudzas ieinteresētās personas, šķiet, izvēlējušās nogaidīt, jo vēl aizvien nav skaidru darījumdarbības modeļu kooperatīvo ITS pakalpojumu ieviešanai plašā mērogā un nav sasniegts nepieciešamais attiecīgi aprīkotu transportlīdzekļu izplatības un infrastruktūras pārklājuma minimālais līmenis. Lai novērstu šo situāciju, šķiet nepieciešama plašāka visu ieinteresēto personu koordinēšana, kas pārsniedz tikai specifikāciju pieņemšanu vai finansiālo atbalstu izmēģinājuma projektiem.

2.9. Eiropas ITS konsultatīvā grupa

Saskaņā direktīvas 16. pantu Komisijai bija jāizveido Eiropas ITS konsultatīvā grupa, kura konsultē Komisiju attiecībā uz komerciāliem un tehniskiem aspektiem, kas saistīti ar ITS ieviešanu un lietošanu Savienībā. Šajā grupā jābūt augsta līmeņa pārstāvjiem no attiecīgajiem ITS pakalpojumu sniedzējiem, lietotāju apvienībām, transporta un iekārtu ekspluatantiem, ražošanas nozares, sociālajiem partneriem, profesionālajām apvienībām, vietējām iestādēm un citiem attiecīgajiem forumiem.

Eiropas ITS konsultatīvo grupu izveidoja ar Komisijas lēmumu 2011. gada 4. maijā[35], un tās locekļus iecēla 2012. gada 27. janvārī pēc atklāta uzaicinājuma iesniegt pieteikumus[36].

Pirmā sanāksme notika 2012. gada 23. martā, un otrā — 2013. gada 26. februārī. Šīs sanāksmes bija izdevība ar ieinteresētajām personām apspriest aktuālākos ITS jautājumus, it sevišķi stratēģiju, kuras mērķis ir labvēlīgu nosacījumu izveidošana reālā laika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanai, transporta datu pieejamībai un kooperatīvo sistēmu ieviešanai. Sanāksmes palīdzēja arī veidot kopīgu redzējumu ar ieinteresētajām personām par kooperatīvo sistēmu ieviešanu, un it sevišķi tika ierosināts izveidot platformu, kurā iesaistītos visas ieinteresētās personas un kura apvienotu visas iniciatīvas, lai izvairītos no pakalpojumu, sistēmu un tehnoloģiju sadrumstalotības un nodrošinātu to sadarbspēju.

Komisija sistemātiski lūgusi Eiropas ITS konsultatīvās grupas locekļu rakstiskus atzinumus par specifikāciju projektu komerciālajiem un tehniskajiem aspektiem, un šie atzinumi bija ļoti vērtīgi specifikāciju galīgās izstrādes procesā.

Šo sanāksmju galvenie rezultāti darīti pieejami Eiropas ITS komitejai, kā prasīts ITS direktīvā.

3. DIREKTĪVAS 2010/40/ES EFEKTIVITĀTE UN PIEMĒROTĪBA UN PILNVARU DELEĢĒŠANA

3.1. Dažādas konfigurācijas

ITS direktīva nodrošina pamatu specifikāciju ātrai pieņemšanai ar Komisijas pieņemtiem deleģētajiem aktiem. Šī pieeja veicināja specifikāciju diezgan raitu pieņemšanu pirmajās trijās prioritārajās darbībās: ar ceļu satiksmes drošību saistīta informācija (c) prioritārā darbība), *eCall* pakalpojums (d) prioritārā darbība) un informācijas pakalpojumu sniegšana saistībā ar stāvvietām kravas automobiļiem (e) prioritārā darbība).

---

35 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32011D0505(01):EN:NOT

36 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/call_application_eiag_en.htm
Grupas locekļu saraksts un sanāksmju kopsavilkumi pieejami Komisijas ekspertu grupu reģistrā: http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2736

Tomēr šo specifikāciju pieņemšanas konteksts katrai darbībai ir ļoti atšķirīgs un lielā mērā atkarīgs no ES un valstu darbību un publisko vai privāto iniciatīvu virzības šajās jomās.

Iniciatīvas principi *eCall* pakalpojumam jau tika noteikti Komisijas paziņojumā "*eCall*: laiks ieviest"[37], un ir izdots ieteikums[38] dalībvalstīm, kura mērķauditorija ir mobilo sakaru tīklu operatori. Turklāt laikā, kad pirmais specifikāciju projekts tika izvirzīts apspriešanai ar dalībvalstu ekspertiem, jau bija izstrādāti standarti. Pamatojoties uz šiem standartiem, bija uzsākti arī izmēģinājuma projekti pirms ieviešanas. Tādējādi ITS direktīva papildināja izstrādāto pieeju un īstenojamās iniciatīvas, novēršot trūkumus, ciktāl tas attiecās uz ārkārtas izsaukumu centriem, kas citkārt saukti arī par ārkārtas izsaukumu centrālēm.

Aplūkojot ar ceļu satiksmes drošību saistītas informācijas minimumu un informācijas pakalpojumu sniegšanu saistībā ar stāvvietām kravas automobiļiem, redzams, ka situācija bija ļoti atšķirīga. Šajās jomās nebija īpašu standartu, uz kuriem balstīt specifikācijas, lai gan dažos aspektos varēja atsaukties uz DATEX II, TPEG un RDS TMC[39] standartiem. Turklāt dalībvalstīs jau darbojās dažādi pakalpojumi. Šajā vispārējā situācijā radās papildu jautājumi par nosacījumiem, ar kādiem gaidāmās specifikācijas piemērojamas esošiem pakalpojumiem. Ņemot vērā šo divu darbību samērā šauro jomu, tomēr bija iespējams pieņemt specifikācijas salīdzinoši īsā laikā, kas ietvēra arī nepieciešamo mērķtiecīgo apspriešanos ar ieinteresētajām personām.

Situācija ir problemātiskāka attiecībā uz pārējām divām prioritārajām darbībām: multimodālas maršruta informācijas pakalpojumu nodrošināšana visā ES (a) prioritārā darbība) un reālā laika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšana visā ES (b) prioritārā darbība). Stāvokli jo īpaši sarežģī tas, ka darbību joma ir plašāka un iesaistīto ieinteresēto personu skaits — lielāks. To pašu var teikt par citām darbībām, kurām var būt vajadzīga visaptverošāka pieeja, kas ir tālejošāka par specifikāciju pieņemšanu.

3.2. Deleģēšanas īstenošana

Dalībvalstu politisks apstiprinājums

Gadījums ar *eCall* atklāja, ka var pastāvēt dažas atšķirības starp sadarbību ar valstu ekspertiem specifikāciju izstrādes kontekstā un Padomes politisko kontroli pēc tam, kad Komisija ir pieņēmusi specifikācijas. Lai gan *eCall* specifikāciju saturs saņēma gandrīz vienprātīgu atbalstu ekspertu līmenī, Padomē septiņas dalībvalstis balsoja, lai atbalstītu iebildumus, tomēr Padome neiebilda, jo netika panākts kvalificēts balsu vairākums. Iemesli, ko pauda dažas no šīm septiņām dalībvalstīm, ne vienmēr bija tieši saistīti ar pašām specifikācijām, bet ar *eCall* iniciatīvu kopumā, jo īpaši ar finansējumu saistībā ar pakalpojuma obligātu ieviešanu nākotnē vai aspektiem, kas saistīti ar transportlīdzeklī integrēto *eCall* iniciatīvas daļu.

Pilnvaru deleģēšanas apjoma apšaubīšana

37 COM(2009) 434 galīgā redakcija.

38 Komisijas 2011. gada 8. septembra Ieteikums 2011/750/ES par atbalstu visu ES aptverošiem *eCall* pakalpojumiem elektronisko sakaru tīklos neatliekamās palīdzības zvanu pārraidīšanai no transportlīdzekļa, pamatojoties uz 112 zvanu ("*eCall*"), OV L 303, 22.11.2011., 46. lpp.

39 TPEG: Transporta protokolu ekspertu grupas specifikācijas, kas piedāvā metodi multimodālas satiksmes un maršruta informācijas nosūtīšanai; RDS: radio datu sistēma; TMC: satiksmes ziņojumu kanāls.

Saskaņā ar LESD 290. pantu ITS direktīva deleģē Komisijai pilnvaras pieņemt vispārēji piemērojamus neleģislatīvus aktus, lai papildinātu vai grozītu dažus nebūtiskus leģislatīvu aktu elementus.

Divas dalībvalstis rakstiski apšaubīja pilnvaru deleģēšanas spēkā esamību attiecībā uz to, ka dalībvalstīm tiek noteikts pienākums modernizēt esošos pakalpojumus, lai panāktu atbilstību saskaņā ar ITS direktīvu pieņemto specifikāciju prasībām. Tās uzskatīja, ka šāds pienākums ir pretrunā katras dalībvalsts tiesībām pieņemt lēmumus par ieviešanu, kā noteikts ITS direktīvas 5. panta 1. punktā. Viena no dalībvalstīm 2013. gada 18. decembrī iesniedza divas Deleģētās regulas – (ES) Nr. 885/2013 (informācijas pakalpojumu sniegšana saistībā ar drošām stāvvietām) un (ES) Nr. 886/2013 (vispārējas ar ceļu satiksmes drošību saistītas bezmaksas informācijas minimums) – izskatīšanai Eiropas Savienības Vispārējā tiesā. Tā lūdza atcelt šīs abas deleģētās regulas, lūgumu pamatojot ar to, ka tās pārsniedz pilnvaru deleģējuma robežas saskaņā ar Direktīvu 2010/40/ES un tādējādi pārkāpj LESD 290. pantu.

Vertikālās pieejas nepietiekamība

ITS direktīvā noteiktas sešas prioritārās darbības, kurām jāpieņem specifikācijas. Pirmās trīs pieņemtās specifikācijas attiecas uz samērā atšķirīgām un nodalītām jomām, savukārt pārējās prioritārās darbības ietver kopīgus jautājumus, piemēram, kopīgus datu tipus, kas jāprecizē, kopīgus jautājumus saistībā ar piekļuvi datiem un to pieejamību, datu aizsardzību un atbildību. No ITS direktīvas izrietošo vertikālo pieeju tādā gadījumā ir iespējams papildināt ar lielākā mērā horizontālām pieejām dažiem no šiem transversālajiem jautājumiem. Tā varētu rīkoties attiecībā uz multimodālas maršruta informācijas un reālā laika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanu vai horizontāliem pasākumiem privātuma un datu aizsardzības jomā.

Kā jau minēts iepriekš, attiecībā uz dažām citām darbībām (piemēram, kooperatīvajām sistēmām) var būt vajadzīga visaptverošāka pieeja, lai risinātu dažādus jautājumus (finansējums, standartizācija, plašāka ieinteresēto personu koordinēšana, ar ieviešanu saistītā pārvaldība u.c.), kuri pārsniedz iespējamo specifikāciju darbības jomu.

Deleģējuma termiņa beigas

Pilnvarojums pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķirts līdz 2017. gada 27. augustam. Lai gan tas ir bijis un vēl aizvien ir efektīvs un elastīgs instruments visu sešu prioritāro darbību specifikāciju pieņemšanas finalizācijai, nepieciešamība pieņemt specifikācijas citām ITS direktīvas I pielikumā uzskaitītajām darbībām liktu pagarināt šo termiņu.

3.3. Turpmākie pasākumi saistībā ar specifikācijām

Runājot par *eCall*, HeERO[40] izmēģinājuma projektu un Eiropas *eCall* īstenošanas platformas[41] satvarā ir notikusi apmaiņa saistībā ar *eCall* deleģētās regulas īstenošanu. Attiecībā uz citām pieņemtajām specifikācijām ir radusies vajadzība labāk strukturēt dalībvalstu turpmākos pasākumus ar ceļu satiksmes drošību saistītas

40 http://www.heero-pilot.eu

41 http://www.imobilitysupport.eu/imobility-forum/governance-structure/european-*eCall*-implementation-platform-eeip

informācijas (c) prioritārā darbība) un informācijas pakalpojumu sniegšanas saistībā ar stāvvietām kravas automobiļiem (e) prioritārā darbība) specifikāciju īstenošanai.

Tāpēc Komisija 2013. gada oktobrī un 2014. gada janvārī rīkoja sanāksmes ar dalībvalstu ekspertiem. Tā nodomājusi turpināt un attīstīt šo dialogu, it sevišķi, izmantojot īpašu sadarbības platformu (wik-ITS) specifikāciju vienotas interpretācijas un labākās prakses apmaiņas veicināšanai un bieži uzdotu jautājumu kopīgai izskatīšanai.

Palīdzība specifikāciju īstenošanā tiks sniegta arī, izmantojot finansējumu saskaņā ar Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu un pamatprogrammu "Apvārsnis 2020" un iesaistot pastāvīgas ieinteresēto personu iniciatīvas/platformas, tādas kā Eiropas *eCall* īstenošanas platforma, iMobility foruma darba grupa drošu lietotņu (SafeApps) jautājumos, TISA pamatnostādnes par ar drošību saistītu notikumu kartēšanu DATEX/TPEG/RDS standartos, Eiropas ITS platforma (projekts finansēts saskaņā ar TEN-T 2012. gada uzaicinājumu) DATEX mezgla/valsts piekļuves punkta un SRTI kvalitātes jautājumos u.c[42].

Šie turpmākie pasākumi arī palīdzēs novērtēt, vai tuvākajā nākotnē būs nepieciešams uzsākt potenciālo priekšlikumu izstrādi saistībā ar ieviešanu.

4. IZMANTOTIE UN VAJADZĪGIE FINANŠU RESURSI

Specifikācijas pieņemtas samērā nesen, tāpēc izmantoto un vajadzīgo finanšu resursu aprēķins balstās uz aplēsēm par esošo pakalpojumu nepieciešamo modernizāciju un to ieviešanas iespējamību dalībvalstīs.

eCall jomā HeERO I un II izmēģinājuma projektos pirms ieviešanas ieguldīti kopā 9,4 miljoni euro un 4,3 miljoni euro (no tiem 4,7 miljoni euro un 2,1 miljons euro ir Eiropas Savienības finansējums) saskaņā ar Konkurētspējas un inovāciju pamatprogrammu (CIP), kura aptvēra plašāku darbības jomu nekā tikai specifikāciju īstenošana. Kā aplēsts *eCall* ietekmes novērtējuma[43] XIV pielikumā, būs vajadzīgs papildu finansējums ārkārtas izsaukumu centrāļu infrastruktūras modernizēšanai visās dalībvalstīs.

Runājot par c) prioritāro darbību, papildu datu vākšana, kas vajadzīga ar ceļu drošību saistītas vispārējās satiksmes informācijas minimuma nodrošināšanai, prasa sākotnējus ieguldījumus (piemēram, devējiem, CCTV, meteoroloģiskajām stacijām, 112 ziņojumiem vai lietotāju ziņojumiem, privātajiem pakalpojumu sniedzējiem/braucošu automobiļu datiem (*floating car data*)) un pēc tam radīs tehniskās apkopes, ekspluatācijas un nomaiņas izmaksas. Atkarībā no dažādiem parametriem (piemēram, aprīkotā tīkla garums, aprīkojuma izvietojuma blīvums un tips, datu vākšanas metode un tehnoloģija, esošais aprīkojums un dati) papildu datu vākšanas izmaksas dažādās dalībvalstīs var ļoti atšķirties, proti, aplēstās lielākās izmaksas var būt pat desmitkārt lielākas par mazākajām izmaksām. Tiek lēsts, ka

[42] TISA: Ceļotāju informācijas pakalpojumu asociācija; SRTI: ar ceļu drošību saistītas vispārējās satiksmes informācijas minimums.

[43] http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2011/sec_2011_1019_en.pdf

dalībvalstī, kurā patlaban nav šāda informācijas pakalpojuma, tā darbība izmaksās vidēji 1,4 miljonus euro gadā[44].

Attiecībā uz e) prioritāro darbību ir aplēsts, ka visā ES kravas automobiļu stāvvietu apsaimniekotājiem un publiskajām iestādēm radīsies ikgadējas izmaksas 4 miljonu euro apmērā par kopīgo specifikāciju īstenošanu ES mērogā (statisko datu sniegšana, īstenošana, statiskās datubāzes pārvaldība un pārvadātājiem radušās izmaksas). Dinamiskās informācijas sniegšana, visticamāk, tiks ieviesta ierobežotā skaitā prioritāro zonu (katra zona ietver vidēji 10 stāvlaukumus), un aplēstās izmaksas katrai prioritārajai zonai ir aptuveni 2 miljoni euro sākotnējiem ieguldījumiem un ekspluatācijas, tehniskās apkopes un amortizācijas izmaksas 0,2 miljoni euro gadā[45].

Jaunākais TEN-T uzaicinājums iesniegt priekšlikumus, kas tika uzsākts 2013. gada decembrī, deva iespēju atbalstīt projektus ITS direktīvas darbības jomā. Īpašu interesi raisa projekti par ITS pamatpakalpojumu ieviešanu Eiropas koridoros un pētījumi, tostarp izmēģinājumi reālos darbības apstākļos un sagatavošanās pirms ieviešanas, piemēram, attiecībā uz kooperatīvajām sistēmām un *eCall* ārkārtas izsaukumu centrāļu modernizēšanu. Tādu pašu iespēju pavērs arī gaidāmie Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta uzaicinājumi iesniegt priekšlikumus, kas uzsākti 2014. gadā.

Standartizācijas darbība tiek atbalstīta no ES budžeta, un patlaban tie ir 165 000 euro *eCall* ieviešanai un 1,338 miljoni euro kooperatīvajām sistēmām saskaņā ar standartizācijas pilnvarojumu M/453. DATEX specifikāciju sagatavošanai un uzturēšanai izmantoti dažādi finansējuma avoti (pētījums, dotācija, projekti saskaņā ar TEN-T programmām), un aplēstā kopsumma ir 1,4 miljoni euro.

Papildu finanšu resursi, kuru apjoms vēl jāaprēķina, būs vajadzīgi citiem standartizācijas aspektiem, kas norādīti IKT standartizācijas mainīgajā plānā.

5. SECINĀJUMS

ITS direktīva līdz šim ir bijusi efektīvs rīks ātrai kopīgu specifikāciju pieņemšanai pirmajās trijās prioritārajās darbībās.

Specifikāciju izstrāde pārējās divās prioritārajās darbībās (reālā laika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšana visā ES un multimodālas maršruta informācijas pakalpojumu nodrošināšana visā ES) tiks veikta pirms darba programmas beigām 2015. gadā. Attiecībā uz drošu stāvvietu rezervēšanas pakalpojumu nodrošināšanu kravas un komerciālajiem transportlīdzekļiem tuvākajā nākotnē nav vajadzīga nekāda rīcība.

Ņemot vērā jaunu ilgtermiņa tendenču parādīšanos, kas minētas arī Komisijas dienestu darba dokumentā par ITS rīcības plāna progresa ziņojumu un pārskatīšanu (piemēram, plašas sabiedrības iesaistīšana (t.s. *crowd-sourcing*) transporta datu jomā, daļēji automatizēta auto vadīšana, kooperatīvo sistēmu ieviešana), un varbūtējo

[44] Plašāka informācija par izmaksām pieejama pētījumā par c) prioritāro darbību – ar ceļu drošību saistīta bezmaksas satiksmes informācija – galīgais ziņojums http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

[45] Plašāka informācija par izmaksām pieejama pētījumā par e) un f) prioritāro darbību – informācijas un rezervēšanas pakalpojumu sniegšana saistībā ar drošām stāvvietām kravas un komerciālajiem transportlīdzekļiem – galīgais ziņojums http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

nepieciešamību izvirzīt jaunas prioritātes papildus sešām patlaban noteiktajām prioritārajām darbībām un četrām prioritārajām jomām līdztekus ITS direktīvas I pielikumā uzskaitītajiem svarīgajiem elementiem, pirmajā posmā šķiet nepieciešams sakārtot pēc prioritātes pārējās īstenojamās darbības ITS direktīvas un ITS rīcības plāna pašreizējā darbības jomā. Otrajā posmā būs jāpārdomā ITS direktīvas un ar to saistītā ITS rīcības plāna iespējamā pārskatīšana un jāsāk tai gatavoties, ņemot vērā ITS nepārtraukto tehnisko attīstību un balstoties arī uz secinājumiem, kas izdarīti Komisijas dienestu darba dokumentā par ITS rīcības plāna progresa ziņojumu un pārskatīšanu.