EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2014 10 21
COM(2014) 642 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos įgyvendinimo ataskaita

(Tekstas svarbus EEE)

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

Turinys

1. Įvadas ... 3
1.1. Direktyva 2010/40/ES ... 3
1.2. Direktyvos 2010/40/ES perkėlimas į nacionalinę teisę ... 5
2. Direktyvos 2010/40/ES įgyvendinimo analizė ... 5
2.1. Komisijos darbo programa ... 5
2.2. Deleguotieji aktai dėl specifikacijų ... 5
2.2.1. Metodika ... 5
2.2.2. Prioritetiniai veiksmai ... 6
2.2.3. Kiti prioritetinių ir kitų sričių veiksmai ... 8
2.3. Pasiūlymai dėl diegimo ... 8
2.3.1. Sąveiki europinė pagalbos iškvietos sistema „eCall“ (d punkte nurodytas prioritetinis veiksmas) ... 8
2.3.2. Kiti prioritetiniai veiksmai (c ir e punktai) ... 9
2.4. Standartai ... 9
2.5. Neprivalomosios priemonės ... 10
2.5.1. Valstybių narių ataskaitų rengimo gairės ... 10
2.5.2. Miestų ITS gairės ... 10
2.6. Asmens duomenų apsaugos taisyklės ... 10
2.7. Atsakomybė ... 11
2.8. Valstybių narių ataskaitos ... 11
2.8.1. Nacionalinės veiklos ir projektų, susijusių su prioritetinėmis sritimis, ataskaita ... 11
2.8.2. Informacija apie nacionalinius ITS veiksmus, kurių numatoma imtis per ateinančius penkerius metus ... 11
2.9. Europos ITS patariamoji grupė ... 12
3. Direktyvos 2010/40/ES veiksmingumas bei tinkamumas ir įgaliojimų perdavimas ... 13
3.1. Įvairios konfigūracijos ... 13
3.2. Įgaliojimų delegavimas ... 14
3.3. Tolesni su specifikacijomis susiję veiksmai ... 15
4. Naudojami ir reikiami finansiniai ištekliai ... 15
5. Išvada ... 17

1. ĮVADAS

1.1. Direktyva 2010/40/ES

2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos[1] (toliau – ITS direktyva arba Direktyva 2010/40/ES). Ši direktyva įsigaliojo 2010 m. rugpjūčio mėn. po trumpos teisėkūros procedūros, parodžiusios teisėkūros institucijų norą sparčiai daryti pažangą šioje naujoje politikos srityje.

ITS direktyvos tikslas – paspartinti koordinuotą intelektinių transporto sistemų (ir sąsajų su kitų rūšių transportu) diegimą ir naudojimą visos Europos kelių transporto sektoriuje. Joje nustatyti šie šeši prioritetiniai veiksmai:

a) kelionių daugiarūšiu transportu informacijos paslaugų teikimas visoje ES;

b) tikralaikės eismo informacijos paslaugų teikimas visoje ES;

c) duomenys ir procedūros, skirti naudotojams nemokamai teikti, kai įmanoma, su kelių sauga susijusiai minimaliai universaliai eismo informacijai;

d) sąveikios europinės pagalbos iškvietos sistemos „eCall“[2] suderintas užtikrinimas;

e) informavimo apie saugias sunkvežimių ir komercinių transporto priemonių stovėjimo vietas paslaugų teikimas ir

f) sunkvežimių ir komercinių transporto priemonių saugių stovėjimo vietų išankstinio užsakymo paslaugų teikimas.

Joje taip pat nurodytos prioritetinės sritys, kuriose reikia tęsti darbą: optimalus kelių, eismo ir kelionės duomenų naudojimas (I prioritetinė sritis); eismo ir krovinių valdymo ITS paslaugų tęstinumas (II prioritetinė sritis); ITS kelių saugos ir saugumo prietaikos (III prioritetinė sritis) ir transporto priemonių susiejimas su transporto infrastruktūra (IV prioritetinė sritis). Šios prioritetinės sritys atitinka pirmas keturias ITS veiksmų plane nurodytas prioritetines sritis[3].

Pagal ITS direktyvos 6 straipsnį prieš priimant kitų veiksmų prioritetinėse srityse specifikacijas pirmiausia turi būti priimtos šešių prioritetinių veiksmų specifikacijos. Šie šeši prioritetiniai veiksmai patenka į I ir III prioritetines sritis, todėl atliekant su specifikacijomis susijusį darbą daugiausia dėmesio buvo skiriama šioms dviem prioritetinėms sritims.

Direktyvoje 2010/40/ES veiksmai grindžiami dviejų etapų metodu:

- Komisijai pirmiausia suteikiami įgaliojimai pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 290 straipsnį priimti deleguotuosius aktus, kuriais nustatomos būtinos specifikacijos (įskaitant funkcines, technines, organizacines ar paslaugų teikimo nuostatas), skirtos ITS diegimo ir operacinio naudojimo suderinamumui, sąveikai ir tęstinumui užtikrinti[4];

[1] OL L 207, 2010 8 6, p. 1.
[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:LT:NOT.
[4] ITS direktyvos 3 straipsnis.

- antruoju etapu, ne vėliau kaip praėjus 12 mėnesių po būtinų tam tikro prioritetinio veiksmo specifikacijų priėmimo, Komisija pagal SESV 294 straipsnį prireikus turi Europos Parlamentui ir Tarybai pateikti pasiūlymą dėl to prioritetinio veiksmo diegimo. Komisija turėtų atlikti bet kurio tokio pasiūlymo poveikio vertinimą, įskaitant sąnaudų ir naudos analizę[5].

Todėl Komisija priėmė darbo programą[6], kurioje nurodyta, kokį darbą reikia atlikti pagal ITS direktyvą, ir nustatomi tolesni prioritetai (žr. 2.1 punktą).

Siekiant į Direktyvos 2010/40/ES įgyvendinimą įtraukti valdžios institucijas ir privačiuosius subjektus, Komisijai padeda Europos ITS komitetas, kurį sudaro valstybių narių atstovai, ir Europos ITS patariamoji grupė, sudaryta iš ITS srities suinteresuotųjų subjektų aukšto lygio atstovų.

Be kita ko, Komisijai buvo pavesta patvirtinti valstybių narių ataskaitų rengimo gaires[7] ir reguliariai teikti padarytos pažangos ataskaitas.

Be konkrečių su privatumu, saugumu ir atsakomybe susijusių įsipareigojimų[8], valstybės narės turi imtis priemonių, būtinų užtikrinti, kad jų teritorijoje diegiamoms ITS prietaikoms ir paslaugoms būtų taikomos priimtos specifikacijos. Jos taip pat turi stengtis bendradarbiauti prioritetinėse srityse, jei nepriimtos specifikacijos. Valstybių narių pareiga teikti ataskaitas kyla iš Direktyvos 2010/40/ES 17 straipsnio. Ji nustatyta siekiant gauti patikimesnės informacijos apie valstybių narių veiklą įvairiose srityse ir jų ketinimus, taip pat skatinti šią veiklą geriau pripažįstant papildomą naudą, kurią nacionalinėmis aplinkybėmis ITS teikia transporto politikos srityje.

Pagal ITS direktyvos 17 straipsnio 4 dalį Komisija kas trejus metus turi pateikti Europos Parlamentui ir Komisijai pažangos, padarytos įgyvendinant direktyvą, ataskaitą. Kartu su ja turi būti pateikta veikimo bei 5–11 straipsnių ir 16 straipsnio įgyvendinimo analizė, įskaitant informaciją apie panaudotus ir reikalingus finansinius išteklius. Ataskaitoje taip pat turi būti įvertintas poreikis atitinkamais atvejais iš dalies keisti šią direktyvą. Be to, šios direktyvos 12 straipsnio 1 dalyje nustatytas reikalavimas Komisijai pateikti „ataskaitą dėl deleguotų įgaliojimų ne vėliau kaip likus šešiems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos nuo 2010 m. rugpjūčio 27 d.“.

Šioje ataskaitoje įvykdytos abi pirmiau nurodytos pareigos. Prie jos taip pat pridėtas Komisijos tarnybų darbinis dokumentas dėl pažangos ataskaitos ir ITS veiksmų plano peržiūros ir Komisijos tarnybų darbinis dokumentas dėl valstybių narių 2011 m. ataskaitų (nacionalinės veiklos ir projektų, susijusių su prioritetinėmis sritimis, ataskaitos) ir 2012 m. ataskaitų (ataskaitos dėl nacionalinių ITS veiksmų, kurių numatoma imtis per ateinančius penkerius metus), pateiktų remiantis ITS direktyvos 17 straipsnio 1 ir 2 dalimis, analizės.

---

5 ITS direktyvos 6 straipsnis.

6 Direktyvos 2010/40/ES įgyvendinimo darbo programą (C(2011) 289 *final*) Komisija priėmė 2011 m. vasario 15 d. http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/doc/c_2011_0289_en.pdf.

7 2011 m. liepos 13 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas, kuriuo patvirtinamos valstybių narių ataskaitų rengimo pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2010/40/ES gairės (OL L 193, 2011 7 23, p. 48).

8 Žr. ITS direktyvos 10 ir 11 straipsnius.

1.2. Direktyvos 2010/40/ES perkėlimas į nacionalinę teisę

Pagal direktyvos 18 straipsnį valstybės narės turėjo užtikrinti, kad iki 2012 m. vasario 27 d. įsigaliotų įstatymai ir kiti teisės aktai, kurių reikia, kad būtų laikomasi šios direktyvos, ir apie juos pranešti Komisijai.

Tą dieną tik septynios valstybės narės buvo pranešusios Komisijai apie savo nacionalines perkėlimo į nacionalinę teisę priemones. Kai kurioms valstybėms narėms dar prireikė daugiau kaip metų, o paskutinė valstybė narė apie paskutinę savo galutinę perkėlimo į nacionalinę teisę priemonę pranešė 2014 m. sausio 2 d. ITS komiteto posėdžiuose kai kurios valstybės narės pareiškė, jog tai rodo, kaip sunku perkelti direktyvą į nacionalinę teisę – joje yra labai mažai išties konkrečių neatidėliotinų priemonių, kurias reikia perkelti į nacionalinę teisę, kadangi joje nustatom pagrindai, kuriais sudaroma galimybė vėliau priimti reguliavimo priemones.

2. DIREKTYVOS 2010/40/ES ĮGYVENDINIMO ANALIZĖ

2.1. Komisijos darbo programa

Pagal ITS direktyvos 17 straipsnio 5 dalį ir direktyva nustatytą tvarkaraštį Komisija, pasikonsultavusi su Europos ITS komitetu, patvirtino darbo programą.

2011–2015 m. darbo programoje bendrai apžvelgtos pagrindinės užduotys bei veikla, kurias Komisija turi vykdyti per šį laikotarpį įgyvendindama ITS direktyvą. Joje daugiausia dėmesio skiriama specifikacijų, susijusių su šešiais prioritetiniais veiksmais, rengimui ir numatytai jų priėmimo datai.

2.2. Deleguotieji aktai dėl specifikacijų

2.2.1. Metodika

Specifikacijos buvo rengiamos remiantis Pagrindų susitarimu dėl Europos Parlamento ir Europos Komisijos santykių[9] ir Europos Parlamento, Tarybos ir Komisijos bendru susitarimu dėl deleguotųjų aktų[10].

Rengiant specifikacijas buvo vykdomi šie veiksmai ir užduotys:

– iš esamų Europos masto tyrimų, mokslinių tyrimų projektų, nacionalinių įgyvendinimo projektų, viešų konsultacijų, esamos veiklos asociacijose gautų duomenų ir rezultatų, taip pat suinteresuotųjų subjektų pateiktų duomenų rinkimas ir pan.;

– sąnaudų ir naudos analizė;

– trūkumų analizė ir reikalavimų bei galimų metodų analizė, visų pirma internetinėse Komisijos viešose konsultacijose, siekiant nustatyti piliečių, suinteresuotųjų subjektų ir valstybių narių nuomones bei pozicijas;

– konsultacijos su valstybių narių ekspertais ir Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnu dėl specifikacijų projektų. Deleguotųjų aktų rengimo metu

[9] OL L 304, 2010 11 20, p. 47.

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

Europos Parlamentas ir Taryba gavo visus atitinkamus dokumentus, o Parlamento ekspertai buvo pakviesti dalyvauti ekspertų posėdžiuose;

– Europos ITS patariamosios grupės nuomonė dėl specifikacijų projekto.

Vykdant šį parengiamąjį darbą taip pat buvo imtasi įvairių veiksmų, atlikta tyrimų, surengta praktinių seminarų ir t. t., susijusių su ITS veiksmų plano įgyvendinimu (žr. Komisijos tarnybų darbinį dokumentą dėl pažangos ataskaitos ir ITS veiksmų plano peržiūros).

2.2.2. Prioritetiniai veiksmai

Visi šeši prioritetiniai specifikacijų ir standartų rengimo ir naudojimo veiksmai yra nustatyti ITS direktyvos 3 straipsnyje ir jos I priede.

Pagal ITS direktyvos 6 straipsnio 2 dalį Komisija turėjo priimti vieno ar kelių prioritetinių veiksmų specifikacijas ne vėliau kaip 2013 m. vasario 27 d. Be to, Komisijos darbo programoje nustatytos šios pirmų šešių prioritetinių veiksmų specifikacijų priėmimo datos:

(a) kelionių daugiarūšiu transportu informacijos paslaugų teikimas visoje ES – 2014 m. IV ketvirtis;

(b) tikralaikės eismo informacijos paslaugų teikimas visoje ES – 2013 m. IV ketvirtis;

(c) duomenys ir procedūros, skirtos naudotojams nemokamai teikti, kai įmanoma, su kelių sauga susijusiai minimaliai universaliai eismo informacijai – 2012 m. IV ketvirtis;

(d) sąveikios europinės pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ suderintas užtikrinimas; 2012 m. IV ketvirtis;

(e) informavimo apie saugias sunkvežimių ir komercinių transporto priemonių stovėjimo vietas paslaugų teikimas – 2012 m. IV ketvirtis;

(f) sunkvežimių ir komercinių transporto priemonių saugių stovėjimo vietų išankstinio užsakymo paslaugų teikimas – 2013 m. IV ketvirtis.

Priimtos specifikacijos

2012 m. lapkričio 26 d., t. y. iki termino pabaigos, kuri buvo 2013 m. vasario 27 d., Komisija Deleguotuoju reglamentu (ES) Nr. 305/2013 dėl sąveikios europinės pagalbos iškvietos paslaugos suderinto teikimo[11] priėmė pirmą specifikacijų rinkinį, skirtą **d punkte** nurodytam prioritetiniam veiksmui. Šiame deleguotajame reglamente nustatytos standartais grindžiamos bendrojo pagalbos centro (BPC) infrastruktūros modernizavimo, būtino siekiant tinkamai priimti ir tvarkyti pagalbos iškvietas „eCall“, specifikacijos, kad būtų užtikrintas suderintos europinės pagalbos iškvietos „eCall“ paslaugos suderinamumas, sąveika ir tęstinumas.

Kalbant apie c punkte nurodytą prioritetą, 2013 m. gegužės 15 d. Komisija priėmė Deleguotąjį reglamentą (ES) Nr. 886/2013 dėl duomenų, kurių reikia, kad vartotojams, kai įmanoma, nemokamai galima būtų teikti su eismo sauga susijusią minimalią universalią eismo informaciją, ir tos informacijos teikimo procedūrų[12].

11 OL L 91, 2013 4 3, p. 1.

12 OL L 247, 2013 9 18, p. 6.

Jame nustatytos specifikacijos, būtinos atitinkamų duomenų ir procedūrų, kurių reikia nustatytais eismo saugos incidentų atvejais, diegimo ir operacinio naudojimo suderinamumui, sąveikai ir tęstinumui užtikrinti. Deleguotasis reglamentas skirtas tiek viešiesiems, tiek privatiesiems suinteresuotiesiems subjektams ir jame numatyta, kad per nacionalinius prieigos punktus bendru standartizuotu formatu (DATEX[13]) keičiamasi su sauga susijusiais duomenimis iš galutinio naudotojo neimant mokesčio, ir taip prisidedama prie galimų tokių duomenų naudotojų sąveikos ir nuspėjamumo. Vis dėlto rengiant šias specifikacijas nebuvo įmanoma nustatyti išsamių kokybės reikalavimų, todėl buvo sudaryta viešųjų ir privačiųjų suinteresuotųjų subjektų darbo grupė kokybės kriterijams ir stebėjimo bei vertinimo metodams nagrinėti.

Kalbant apie e punkte nurodytą prioritetą, 2013 m. gegužės 15 d. Komisija priėmė Deleguotąjį reglamentą (ES) Nr. 885/2013 dėl informavimo apie saugias sunkvežimių ir komercinių transporto priemonių stovėjimo vietas paslaugų teikimo[14]. Jame nustatytos specifikacijos, būtinos informavimo paslaugų diegimo ir operacinio naudojimo suderinamumui, sąveikai ir tęstinumui užtikrinti. Deleguotasis reglamentas skirtas tiek viešiesiems, tiek privatiesiems suinteresuotiesiems subjektams ir jame nustatyti elementai, kurių reikia, kad informavimo paslaugos būtų teikiamos suderintai, įskaitant kai kurias su dinamine informacija susijusias pažangesnes charakteristikas. Kaip ir c punkte nurodyto prioritetinio veiksmo atveju, kokybės reikalavimai yra minimalūs.

Šie trys specifikacijų rinkiniai buvo parengti glaudžiai bendradarbiaujant su valstybėmis narėmis tam skirtuose ekspertų posėdžiuose[15], kuriuose dalyvauti buvo pakviesti Europos Parlamento atstovai ir Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnas, taip pat atsižvelgiant į konsultacijų su suinteresuotaisiais subjektais, visų pirma internetinių viešų konsultacijų ir praktinių seminarų, rezultatus.

Su likusiais prioritetiniais veiksmais susijęs tebevykdomas darbas

Rengiantis vykdyti darbą, susijusį su a punkte nurodyto prioritetinio veiksmo, t. y. kelionių daugiarūšiu transportu informacijos paslaugų teikimo visoje ES, specifikacijomis, imtasi kelių iniciatyvų (pirmasis konkursas „Pažangios mobilumo sistemos“[16], tyrimai, praktiniai seminarai ir viešos konsultacijos[17]). Siekiama, kad šios specifikacijos būtų priimtos 2015 m. Kartu Komisija pradėjo diskusijas[18] dėl galimų iniciatyvų, susijusių su prieiga prie daugiarūšio vežimo duomenų, siekdama išspręsti uždavinį, kaip užtikrinti prieigą prie transporto duomenų, kurie apimtų visų rūšių vežimą ir mobilumo paslaugas. Pirmuoju etapu apsvarsčius šį klausimą, 2014 m. birželio mėn. buvo parengtas Komisijos tarnybų darbinis dokumentas „Veiksmų plano dėl ES kelionių daugiarūšiu transportu informacijos, planavimo ir bilietų pardavimo paslaugų įgyvendinimo rengimas“[19]. Atsižvelgiant į poveikio

13 DATEX – su ITS susijusios informacijos modeliavimo ir keitimosi ja Europos techninė specifikacija.

14 OL L 247, 2013 9 18, p. 1.

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

16 Pirmasis konkursas „Pažangios mobilumo sistemos“ – 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*.

vertinimo, kuris turi būti baigtas 2014 m., rezultatus, gali būti parengtas teisės akto pasiūlymas dėl prieigos prie kelionių daugiarūšiu transportu ir eismo duomenų.

Kalbant apie b punkte nurodytą prioritetinį veiksmą, t. y. tikralaikės eismo informacijos paslaugų teikimą visoje ES, Komisija, rengdama specifikacijas, jau surengė keletą praktinių seminarų ir ekspertų posėdžių. Siekiama, kad šios specifikacijos būtų priimtos iki 2014 m. pabaigos. Šį vėlavimą, palyginti su iš pradžių nustatytu tvarkaraščiu, iš dalies galima paaiškinti labai plačia šių specifikacijų taikymo sritimi, kaip nurodyta ITS direktyvos I priede, ir poreikiu su valstybėmis narėmis bendrai susitarti dėl specifikacijų taikymo srities. Jose daugiausia dėmesio bus skiriama sąlygoms, kuriomis sudaroma galimybė visoje ES teikti tikralaikės eismo informacijos paslaugas, todėl jos yra glaudžiau susijusios su pagalbine grandimi, o ne pačiomis paslaugomis.

Dėl f punkte nurodyto prioritetinio veiksmo, t. y. sunkvežimių ir komercinių transporto priemonių saugių stovėjimo vietų išankstinio užsakymo paslaugų teikimo, Komisija kelis kartus konsultavosi su valstybių narių ekspertais ir pagrindiniais suinteresuotaisiais subjektais. Diskusijų metu paaiškėjo, kad stovėjimo vietų, kuriose būtų galima 2014 m. teikti išankstinio užsakymo paslaugas, yra nedaug (jos sudaro tik 2 % stovėjimo vietų), todėl šiuo metu stovėjimo vietų išankstinio užsakymo specifikacijų ir standartų nereikia. Tačiau bus stebima tolesnė raida ir prireikus į ją atsižvelgiant šis klausimas bus svarstomas iš naujo. Jei reikės imtis standartizavimo, ši veikla galėtų būti apsvarstyta platesniame būsimos e. krovinių iniciatyvos kontekste.

2.2.3. Kiti prioritetinių ir kitų sričių veiksmai

ITS direktyvos 6 straipsnyje nustatyta, kad ITS direktyvos I priede išvardytų kitų prioritetinių sričių veiksmų specifikacijas Komisija turi priimti, kai tik bus priimtos būtinos prioritetinių veiksmų specifikacijos. Kaip paaiškinta Komisijos tarnybų darbiniame dokumente dėl pažangos ataskaitos ir ITS veiksmų plano peržiūros, jau pradėtas su *susietosiomis sistemomis* susijęs darbas, grindžiamas mokslinių tyrimų projektais ir daugybe konsultacijų su suinteresuotaisiais subjektais, įskaitant Europos ITS komitetą ir Europos ITS patariamąją grupę. Siekiama įvertinti kliūtis, išsiaiškinti, kaip Komisija gali skatinti tokių sistemų diegimą Sąjungoje, ir sudaryti tam sąlygas. Be to, siekiant skatinti atvirą prieigą prie ITS paslaugų (*transporto priemonėje įdiegta atviroji platforma*), buvo atlikti parengiamieji tyrimai. Taip pat esama požymių, kad yra daugiau naujų sričių, kurių specifikacijas galima parengti (kaip antai visuomenės patalka transporto duomenims, automatizuotas transporto priemonės valdymas), siekiant dar plačiau praktiškai panaudoti intelektines transporto sistemas.

2.3. Pasiūlymai dėl diegimo

2.3.1. Sąveiki europinė pagalbos iškvietos sistema „eCall“ (d punkte nurodytas prioritetinis veiksmas)

Be rekomendacijos valstybėms narėms, siekiant judriojo ryšio tinklų operatorių paramos pagalbos iškvietos „eCall“ perdavimui,[20] ir specifikacijų[21], kuriose nurodyti bendrųjų pagalbos centrų infrastruktūros modernizavimo reikalavimai, 2013 m.

[20] C(2011) 6269 *final*.

[21] Deleguotasis reglamentas (ES) Nr. 305/2013.

gegužės 13 d. Komisija priėmė du pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų: vieną dėl Europos Parlamento ir Tarybos sprendimo dėl sąveikios europinės pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ diegimo[22], o kitą – dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl transporto priemonių, kuriose montuojama pagalbos iškvietos sistema „eCall“, tipo patvirtinimo reikalavimų[23].

2014 m. gegužės 25 d. teisėkūros institucijos priėmė pasiūlymą dėl sprendimo ir sprendimą paskelbė Oficialiajame leidinyje[24]. Remiantis sprendimo nuostatomis, turi būti užtikrinta, kad bendrieji pagalbos centrai veiktų visoje Sąjungoje likus ne mažiau kaip 6 mėnesiams iki transporto priemonių, kuriose montuojama pagalbos iškvietos sistema „eCall“, tipo patvirtinimo reikalavimų taikymo pradžios dienos ir bet kuriuo atveju ne vėliau kaip 2017 m. spalio 1 d. Šiame sprendime aiškiai nurodoma, kad kiekviena valstybė narė turi teisę organizuoti savo pagalbos tarnybų darbą ekonomiškai efektyviausiu ir labiausiai jų poreikius atitinkančiu būdu.

Teisėkūros procedūra dėl transporto priemonių, kuriose diegiama pagalbos iškvietos sistema „eCall“, tipo patvirtinimo dar nebaigta.

2.3.2. Kiti prioritetiniai veiksmai (c ir e punktai)

Kai kurios valstybės narės labai aktyviai diegia paslaugas, susijusias su c ir e punktuose nurodytais prioritetiniais veiksmais, t. y. su kelių sauga susijusios informacijos teikimu ir informavimo apie saugias sunkvežimių stovėjimo vietas paslaugų teikimu. Tačiau atsižvelgiant į tai, kad stinga finansinių išteklių, labiau pagrįsta pirmiausia remti pokyčius, atsiradusius priėmus specifikacijas, atliekant valstybių narių geriausios įgyvendinimo praktikos stebėseną ir keičiantis jos pavyzdžiais, taip pat paskelbus paskiausią kvietimą teikti paraiškas, susijusį su transeuropiniu transporto tinklu (TEN-T), ir būsimus kvietimus teikti paraiškas pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę, ir tik po to nustatyti bet kokią bendrąją pareigą įdiegti paslaugas. Įgijus patirties iš šių pirmųjų pastangų ir remiantis geriausios praktikos pavyzdžiais, vėlesniu etapu bus iš naujo įvertinta, ar reikia pateikti pasiūlymų dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų dėl privalomo diegimo.

2.4. Standartai

Nuo to laiko, kai buvo priimta ITS direktyva, buvo vykdomi ar užbaigti keli standartizavimo darbai, susiję su prioritetinėmis sritimis.

Buvo priimti Deleguotajame reglamente (ES) Nr. 305/2013 nurodyti pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ standartai. Tikimasi, kad iki 2014 m. pabaigos Europos standartizacijos komiteto standartas CEN/TS 16454 dėl pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ tiesioginio sujungimo atitikties testavimo taps visaverčiu CEN standartu. Be to, greičiausiai iki 2014 m. pabaigos bus parengti nedideli šių standartų pakeitimai, siekiant integruoti bandomųjų projektų HeERO rezultatus[25].

Įgyvendinant standartizavimo įgaliojimą M/453 dėl susietųjų sistemų padaryta didelė pažanga. Tiek CEN (TC 278 WG16), tiek Europos telekomunikacijų standartų institutas (ETSI) (TC ITS) ir kitos standartizacijos organizacijos patvirtino atitinkamų susietųjų ITS, kurios patenka į įgaliojimų M/453 taikymo sritį, standartus.

22 COM(2013) 315 *final*.
23 COM(2013) 316 *final*.
24 OL L 164, 2014 6 3, p. 6.
25 Daugiau informacijos apie projektus HeERO žr. www.heero-pilot.eu.

Galiojančių standartų taikymo vertinimas yra nuolatinė standartizavimo proceso atitinkamuose CEN, ISO, SAE, IEEE ir ETSI techniniuose komitetuose ir darbo grupėse veikla[26]. ITS standartizavimo veiklai taip pat naudingas Europos Sąjungos tarptautinis bendradarbiavimas su Jungtinėmis Amerikos Valstijomis ir kitais partneriais, kurie vykdo ITS standartų suderinimo viso pasaulio mastu veiklą. Šis bendradarbiavimas spartina standartų nustatymą ir taip greičiau diegiama ITS.

Buvo nustatyta, kad reikia standartizuoti daugiau sričių, kuriose taikoma ITS direktyva. Tai: pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ diegimas ne tik M1 ir N1 kategorijų transporto priemonėse, pagalbos iškvietos sistemos (antrinės rinkos) „eCall“ sertifikavimo gairės, įgaliojimų M/453 įvykdymas, transporto priemonėje įdiegtos atvirosios platformos architektūra, tikslių (viešai prieinamų) duomenų apie kelius integravimas į skaitmeninius žemėlapius, saugus mobiliųjų prietaisų integravimas bei naudojimas ir miestų ITS. Visi šie aspektai buvo įtraukti į 2013 m. Komisijos koreguojamąjį IRT standartizavimo planą[27], atsižvelgiant į galimus standartizavimo įgaliojimus ateityje.

2.5. Neprivalomosios priemonės

2.5.1. Valstybių narių ataskaitų rengimo gairės

Kaip reikalaujama ITS direktyvos 17 straipsnyje, 2011 m. liepos 13 d Komisija patvirtino valstybių narių ataskaitų rengimo pagal Direktyvą 2010/40/ES gaires[28].

2.5.2. Miestų ITS gairės

Šios gairės parengtos vadovaujantis ITS veiksmų planu (žr. Komisijos tarnybų darbinį dokumentą dėl pažangos ataskaitos ir ITS veiksmų plano peržiūros). Jomis padidintas informuotumas apie miestų ITS charakteristikas ir prisidėta rengiant Komisijos tarnybų darbinį dokumentą dėl ES miestams skirtų intelektinių transporto sistemų mobilizavimo[29]; jis yra 2013 m. gruodžio 17 d. priimto judumo mieste dokumentų rinkinio dalis[30].

2.6. Asmens duomenų apsaugos taisyklės

Į visas priimtas specifikacijas įtrauktos atitinkamos nuostatos, susijusios su asmens duomenų apsaugos, informacijos saugumo ir pakartotinio naudojimo taisyklėmis. Jos grindžiamos parengiamuoju tyrimu[31], kurį buvo pavesta atlikti vykdant ITS veiksmų planą[32], ir atitinka ITS direktyvos 10 straipsnį. Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnas buvo nuolat kviečiamas dalyvauti valstybių narių ekspertų posėdžiuose rengiant specifikacijas, o į jo nuomonę dėl galutinių specifikacijų projektų buvo tinkamai atsižvelgta. Tokios praktikos bus laikomasi ir ateityje rengiant visas specifikacijas bei pasiūlymus.

---

26 CEN – Europos standartizacijos komitetas, ISO – Tarptautinė standartizacijos organizacija, SAE – Automobilių inžinierių draugija, IEEE – Elektros ir elektronikos inžinierių institutas, ETSI – Europos telekomunikacijų standartų institutas.

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

28 OL L 193, 2011 7 23, p. 48.

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_en.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:LT:NOT.

2.7. Atsakomybė

Į visas priimtas specifikacijas įtrauktos atitinkamos nuostatos dėl atsakomybės taisyklių. Jos grindžiamos parengiamuoju tyrimu[33], kurį buvo pavesta atlikti vykdant ITS veiksmų planą, ir atitinka ITS direktyvos 11 straipsnį. Tokios praktikos bus laikomasi ir ateityje rengiant visas specifikacijas bei pasiūlymus.

2.8. Valstybių narių ataskaitos

2.8.1. Nacionalinės veiklos ir projektų, susijusių su prioritetinėmis sritimis, ataskaita

Remiantis ITS direktyvos 17 straipsnio 1 dalimi, valstybės narės turėjo iki 2011 m. rugpjūčio 27 d. pateikti Komisijai nacionalinės veiklos ir projektų, susijusių su šios direktyvos 2 straipsnyje nurodytomis prioritetinėmis sritimis, ataskaitą.

Šiose ataskaitose buvo pirmą kartą apžvelgtas ITS diegimas visos Sąjungos mastu visose keturiose ITS direktyvoje nurodytose prioritetinėse srityse.

Šių 2011 m. ataskaitų analizė pateikta prie šios ataskaitos pridėtame Komisijos tarnybų darbiniame dokumente „Valstybių narių ataskaitų analizė“.

Remiantis ITS direktyvos 17 straipsnio 3 dalimi, valstybės narės turėjo iki 2014 m. rugpjūčio 27 d. pateikti ataskaitas apie pažangą, padarytą po 2011 m. ataskaitos.

2.8.2. Informacija apie nacionalinius ITS veiksmus, kurių numatoma imtis per ateinančius penkerius metus

Remiantis ITS direktyvos 17 straipsnio 2 dalimi, valstybės narės turėjo iki 2012 m. rugpjūčio 27 d. pateikti informaciją apie nacionalinius ITS veiksmus, kurių numatoma imtis per ateinančius penkerius metus.

Šių 2012 m. ataskaitų analizė pateikta prie šios ataskaitos pridėtame Komisijos tarnybų darbiniame dokumente „Valstybių narių ataskaitų analizė“.

Pirmą kartą po Direktyvos 2010/40/ES priėmimo šiose ataskaitose aprašomi valstybių narių ketinimai, susiję su ITS diegimu jų teritorijoje per ateinančius penkerius metus. Iš jų aiškėja didelis valstybių narių interesas ir noras plėtoti ITS diegimą visoje Europoje, siekiant užtikrinti paramą nepertraukiamam paslaugų teikimui bei pažangesniam judumui, ir visų pirma aiški tendencija, rodanti, kad dėmesys informacijos paslaugoms didėja.

Kaip jau matyti iš 2011 m. nacionalinių ataskaitų, valstybės narės investavo į I ir II prioritetines sritis – „Optimalus kelių, eismo ir kelionės duomenų naudojimas“ ir „Eismo ir krovinių valdymo ITS paslaugų tęstinumas“ – ir į jas investuos toliau (daugiau informacijos pateikta Komisijos tarnybų darbiniame dokumente „Valstybių narių ataskaitų analizė“)[34]. Todėl specifikacijos šiose srityse neabejotinai padės užtikrinti jau įdiegtų ir būsimų paslaugų sąveikumą ir tęstinumą, be to, ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas suderinamumui su esamomis prietaikomis.

Atrodo, kad su III prioritetine sritimi „ITS kelių saugos ir saugumo prietaikos“ susiję veiksmai yra labiau riboti ir pirmiausia juose daugiausia dėmesio skiriama kai kuriems konkretiems aspektams (pavyzdžiui, pagalbos iškvietos sistemai „eCall“,

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

[34] SWD(2014) 319.

informavimo apie saugias sunkvežimių stovėjimo vietas paslaugoms), kurioms priimtos specifikacijos bus naudingos.

Nors valstybės narės pripažįsta IV prioritetinės srities „Transporto priemonių susiejimas su transporto infrastruktūra“ potencialą prisidedant prie kelių eismo saugumo didinimo ir eismo spūsčių mažinimo, šiuo metu tebeatliekami moksliniai tyrimai, testavimas ir (arba) bandymai. Keliose valstybėse narėse yra konkretūs bandomųjų projektų planai, tačiau atrodo, kad daug suinteresuotųjų subjektų vis dar delsia imtis veiksmų; be to, vis dar reikia, kad būtų sukurta aiškių susietųjų ITS paslaugų didelio masto diegimo verslo modelių ir nustatytas reikiamas minimalus transporto priemonių, kuriose įdiegta įranga, skverbties rodiklis arba infrastruktūros aprėptis. Panašu, kad siekiant išspręsti šią problemą reikia visų dalyvaujančių suinteresuotųjų subjektų veiklos koordinavimo, kuris neapsiribotų vien tik specifikacijų priėmimu arba finansine parama bandomiesiems projektams.

2.9. Europos ITS patariamoji grupė

Pagal direktyvos 16 straipsnį Komisija turėjo įsteigti Europos ITS patariamąją grupę, kuri ją konsultuotų su ITS diegimu ir naudojimu Sąjungoje susijusiais verslo ir techniniais klausimais. Grupė sudaroma iš atitinkamų ITS paslaugų teikėjų, naudotojų asociacijų, transporto ir įrenginių operatorių, gamybos pramonės, socialinių partnerių, profesinių asociacijų, vietos valdžios institucijų ir kitų atitinkamų forumų aukšto lygio atstovų.

ITS patariamoji grupė įsteigta 2011 m. gegužės 4 d. Komisijos sprendimu[35], o 2012 m. sausio 27 d., paskelbus viešą kvietimą teikti paraiškas, paskirti jos nariai[36].

2012 m. kovo 23 d. surengtas pirmas posėdis, o antras posėdis įvyko 2013 m. vasario 26 d. Šie posėdžiai buvo proga surengti diskusijas su suinteresuotaisiais subjektais aktualiais ITS klausimais, visų pirma dėl strategijų, kuriomis sudaromos sąlygos teikti tikralaikės eismo informacijos paslaugas, prieiga prie transporto duomenų ir diegti susietąsias sistemas. Be to, šiuose posėdžiuose su suinteresuotaisiais subjektais buvo keičiamasi idėjomis apie susietųjų sistemų diegimo bendrą viziją, visų pirma apie siūlomą platformą, skirtą visiems suinteresuotiesiems subjektams įtraukti ir visoms iniciatyvoms suvienyti, kad būtų išvengta nenuoseklios praktikos ir užtikrintas paslaugų teikimo, sistemų ir technologijų sąveikumas.

Komisija nuolat prašė Europos ITS patariamosios grupės narių pateikti nuomones raštu apie specifikacijų projektų verslo ir techninius aspektus; jie pateikė pastabų, kurios buvo vertingos rengiant galutinę specifikacijų redakciją.

Apie pagrindinius šių posėdžių rezultatus pranešta Europos ITS komitetui, kaip reikalaujama ITS direktyvoje.

---

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

36 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/call_application_eiag_en.htm.
Su narių sąrašu ir posėdžių suvestinėmis ataskaitomis galima susipažinti Komisijos ekspertų grupių registre http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2736.

3. DIREKTYVOS 2010/40/ES VEIKSMINGUMAS BEI TINKAMUMAS IR ĮGALIOJIMŲ PERDAVIMAS

3.1. Įvairios konfigūracijos

ITS direktyvoje nustatyti pagrindai, pagal kuriuos Komisija sparčiai nustato specifikacijas priimdama deleguotuosius aktus. Tokiu būdu sudarytos palankesnės sąlygos pakankamai sklandžiai priimti pirmų trijų prioritetinių veiksmų – su kelių sauga susijusios informacijos (c punktas), pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ (d punktas) ir informavimo apie sunkvežimių stovėjimo vietas paslaugų (e punktas) – specifikacijas.

Vis dėlto aplinkybės, kuriomis šios specifikacijos buvo priimtos, labai skiriasi atsižvelgiant į kiekvieną veiksmą; tai dažnai priklauso nuo ES technikos pažangos ir nacionalinių veiksmų bei viešųjų ar privačiųjų iniciatyvų šiose srityse.

Pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ atveju iniciatyvos principai jau buvo nustatyti Komisijos komunikate „Metas diegti pagalbos iškvietos sistemą“[37], be to, jau buvo paskelbta rekomendacija valstybėms narėms, kurioje dėmesys skiriamas judriojo ryšio tinklų operatoriams[38]. Be to, tuo metu, kai pirmas specifikacijų projektas buvo pateiktas diskusijoms su valstybių narių ekspertais, jau buvo galiojančių standartų. Taip pat pradėti vykdyti šiais standartais grindžiami bandomieji projektai prieš diegimą. Todėl ITS direktyva papildė taikomą metodą ir vykdomas iniciatyvas, taip pat pašalino trūkumą, susijusį su bendrosios pagalbos skambučių centrais, dar žinomais bendrųjų pagalbos centrų pavadinimu.

Su kelių sauga susijusios minimalios eismo informacijos ir informavimo apie sunkvežimių stovėjimo vietas paslaugų teikimo padėtis buvo visiškai kitokia. Šioje srityje nebuvo tam skirtų standartų, kuriais galėtų būti grindžiamos specifikacijos, nors aptariant kai kuriuos aspektus kaip šaltiniais buvo remiamasi DATEX II, TPEG ir RDS TMC[39] standartais. Be to, valstybėse narėse jau buvo teikiamos įvairios paslaugos. Esant tokiai bendrai padėčiai kilo papildomų klausimų dėl būsimų specifikacijų taikymo jau teikiamoms paslaugoms sąlygų. Nors šių dviejų veiksmų taikymo sritis yra pakankamai siaura, buvo įmanoma priimti specifikacijas per pakankamai trumpą laiką, be kita ko, surengus privalomas tikslines konsultacijas su suinteresuotaisiais subjektais.

Atrodo, kad didesnė problema yra susijusi su likusiais dviem prioritetiniais veiksmais – kelionių daugiarūšiu transportu informacijos paslaugų teikimu visoje ES (a punktas) ir tikralaikės eismo informacijos paslaugų teikimu visoje ES (b punktas). Taip visų pirma yra dėl jų platesnės taikymo srities ir didesnio dalyvaujančių suinteresuotųjų subjektų skaičiaus. Tas pats taikytina kitiems veiksmams, kuriems gali būti reikalinga laikytis visapusiškesnio metodo ir neapsiriboti vien tik specifikacijų priėmimu.

---

37 COM(2009) 434 *final*.

38 2011 m. rugsėjo 8 d. Komisijos rekomendacija 2011/750/ES dėl paramos elektroniniuose ryšių tinkluose diegiant visoje Europoje taikomą pagalbos iškvietos paslaugą siekiant perduoti automobilyje sumontuota pagalbos iškvietos įranga generuotus pagalbos skambučius naudojantis telefono numeriu 112 („pagalbos iškvieta“) (OL L 303, 2011 11 22, p. 46).

39 TPEG – Transporto protokolų ekspertų grupės specifikacijos, kuriose numatytas daugiarūšio eismo ir kelionių informacijos perdavimo metodas; RDS – radijo duomenų perdavimo sistema; TMC – eismo pranešimų kanalas.

3.2. Įgaliojimų delegavimas

Valstybių narių politinis patvirtinimas

Pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ atveju įgyta patirties, susijusios su darbo, atlikto rengiant specifikacijas su nacionaliniais ekspertais, ir Tarybos politinės kontrolės Komisijai priėmus specifikacijas niuansais. Nors ekspertų lygmeniu parama pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ specifikacijoms buvo beveik vieninga, Taryboje joms prieštaravo septynios valstybės narės, bet nesusidarius kvalifikuotai balsų daugumai Taryba prieštaravimo nereiškė. Vienos iš šių septynių valstybių narių nurodytos priežastys yra nebūtinai susijusios su specifikacijomis konkrečiai, bet apskritai su pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ iniciatyva, visų pirma finansavimu, susietu su būsimu privalomu paslaugos diegimu, arba klausimais dėl pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ iniciatyvos dalies dėl diegimo transporto priemonėse.

Abejonės dėl įgaliojimų delegavimo apimties

Remiantis SESV 290 straipsniu, ITS direktyvoje Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti visuotinai taikomus ne teisėkūros procedūra priimamus aktus, kuriais papildomos ar iš dalies keičiamos tam tikros neesminės teisėkūros procedūra priimto akto nuostatos.

Dvi valstybės narės raštu pareiškė abejojančios, ar deleguojami įgaliojimai įpareigoti valstybes nares modernizuoti esamą paslaugų teikimą siekiant pagal ITS direktyvą priimtų specifikacijų reikalavimų atitikties yra teisėti. Jų nuomone, tokia pareiga prieštarauja kiekvienos valstybės narės teisei pačiai nuspręsti dėl diegimo, kaip nurodyta ITS direktyvos 5 straipsnio 1 dalyje. 2013 m. gruodžio 18 d. viena valstybė narė kreipėsi į Europos Sąjungos Bendrąjį Teismą dėl dviejų deleguotųjų reglamentų, t. y. deleguotųjų reglamentų (ES) Nr. 885/2013 (dėl informavimo apie sunkvežimių stovėjimo vietas paslaugų) ir (ES) Nr. 886/2013 (dėl su eismo sauga susijusios būtinosios universalios eismo informacijos teikimo paslaugų). Ji paprašė panaikinti šiuos du deleguotuosius reglamentus motyvuodama tuo, kad jais viršijamos Direktyvoje 2010/40/ES nustatytos įgaliojimų delegavimo ribos, todėl jais pažeidžiamas SESV 290 straipsnis.

Vertikaliojo metodo nepakankamumas

ITS direktyvoje nustatyti šeši prioritetiniai veiksmai, kurių specifikacijas reikia priimti. Pirmos trys priimtos specifikacijos yra susijusios su pakankamai skirtingomis ir savarankiškomis sritimis, o likusieji prioritetiniai veiksmai yra susiję su bendrais klausimais, kaip antai tos pačios rūšies duomenys, kuriuos reikia nurodyti, bendri klausimai, susiję su prieiga prie duomenų ir galimybe jais naudotis, taip pat duomenų apsauga ir atsakomybė. Tada iš ITS direktyvos kylantį vertikalųjį metodą galima papildyti horizontaliojo pobūdžio metodais dėl kai kurių iš šių į kelias sritis patenkančių klausimų. Taip galėtų būti daugiarūšio keliavimo ir tikralaikės eismo informacijos teikimo paslaugų arba horizontaliųjų priemonių, susijusių su privatumu ir duomenų apsauga, atveju.

Kaip jau nurodyta pirmiau, kai kurių iš kitų veiksmų (pavyzdžiui, susietųjų sistemų) atveju gali prireikti laikytis visapusiškesnio metodo, siekiant spręsti įvairius (finansavimo, standartizavimo, glaudesnio suinteresuotųjų subjektų veiklos koordinavimo, su diegimu susijusio valdymo ir t. t.) klausimus, kurie nepatenka į galimų specifikacijų taikymo sritį.

Įgaliojimų delegavimo pabaigos diena

Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai buvo suteikti iki 2017 m. rugpjūčio 27 d. Nors tai buvo ir tebėra veiksminga ir lanksti priemonė specifikacijų priėmimo procesui visose šešiose prioritetinėse srityse užbaigti, dėl to, kad reikia priimti kitų ITS direktyvos I priede nurodytų veiksmų specifikacijas, šį terminą reikėtų pratęsti.

3.3. Tolesni su specifikacijomis susiję veiksmai

Kalbant apie pagalbos iškvietos sistemą „eCall“, patirtimi įgyvendinant Pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ deleguotąjį reglamentą buvo keičiamasi vykdant bandomuosius projektus HeERO[40] ir Europos pagalbos iškvietos sistemos diegimo platformą[41]. Apie kitas priimtas specifikacijas pasakytina, kad kilo poreikis nustatyti tinkamesnę tolesnių veiksmų valstybėse narėse, kuriais įgyvendinamos su kelių sauga susijusios informacijos teikimo paslaugų (c punktas) ir informavimo apie sunkvežimių stovėjimo vietas (e punktas) specifikacijos, struktūrą.

Todėl Komisija 2013 m. spalio mėn. ir 2014 m. sausio mėn. surengė posėdžius su valstybių narių ekspertais. Ji ketina tęsti ir plėtoti šį dialogą, visų pirma pasitelkdama konkrečią bendradarbiavimo platformą (wik-ITS), siekdama padėti užtikrinti vienodą specifikacijų aiškinimą bei keitimąsi geriausios praktikos pavyzdžiais ir pasidalyti dažniausiai užduodamais klausimais.

Be to, įgyvendinti specifikacijas padės finansavimas pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę bei programą „Horizontas 2020“ ir tęsiamos suinteresuotųjų subjektų iniciatyvos ir (arba) platformas, kaip antai Europos pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ diegimo platforma, i. judumo forumo Saugių prietaikų darbo grupė, Keliautojų informavimo paslaugų asociacijos parengtos įvykių, susijusių su sauga, nustatymo DATEX, TPEG ir (arba) RDS standartuose gairės, Europos ITS platforma (projektas, finansuojamas pagal 2012 m. kvietimą teikti paraiškas, susijusį su TEN-T) dėl DATEX mazgo ir (arba) nacionalinio prieigos punkto, taip pat SRTI kokybės ir t. t.[42]

Šios tolesnės priemonės taip pat padės įvertinti poreikį netolimoje ateityje pradėti įgyvendinti galimus pasiūlymus dėl diegimo.

4. NAUDOJAMI IR REIKIAMI FINANSINIAI IŠTEKLIAI

Priimtos specifikacijos tebėra pakankamai naujos, todėl naudojami ir reikiami finansiniai ištekliai grindžiami būtino esamų paslaugų modernizavimo ir galimo jų diegimo valstybėse narėse vertinimu.

Į bandomuosius projektus prieš diegimą HeERO I ir II, kiek tai susiję su pagalbos iškvietos sistema „eCall“, pagal Konkurencingumo ir inovacijų bendrąją programą, kuri neapsiribojo tik specifikacijų įgyvendinimu, iš viso investuota atitinkamai 9,4 mln. ir 4,3 mln. EUR (iš jų 4,7 mln. ir 2,1 mln. EUR iš ES lėšų). Reikės

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

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

42 TISA – Keliautojų informavimo paslaugų asociacija, SRTI – su kelių sauga susijusi minimali universali eismo informacija.

papildomo finansavimo, kad visose valstybėse narėse būtų modernizuota bendrųjų pagalbos centrų infrastruktūra, kaip numatyta pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ poveikio vertinimo[43] XIV priede.

Kalbant apie c punkte nurodytą prioritetinį veiksmą, papildomiems duomenims, kurie yra reikalingi su eismo sauga susijusiai informavimo paslaugai teikti, surinkti reikės pradinių investicijų (pavyzdžiui, jutikliams, apsauginei vaizdo stebėjimo sistemai, meteorologinėms stotims, bendrosios pagalbos arba naudotojų pranešimams, privatiesiems paslaugų teikėjams ir (arba) atsitiktine tvarka iš automobilių gaunamiems duomenims), o po to – lėšų techninei priežiūrai, eksploatavimui ir keitimui. Atsižvelgiant į įvairius parametrus (pavyzdžiui, įranga aprūpinto tinklo ilgį, tankį ir įrangos rūšį, duomenų rinkimo metodiką ir technologiją, jau turimą įrangą ir duomenis), papildomų duomenų rinkimo sąnaudos valstybėse narėse gali labai skirtis, net 10 kartų, jei lygintume mažiausią ir didžiausią sąmatą. Įvertinta, kad informavimo paslaugų teikimas valstybėje narėje, kurioje šiuo metu apskritai neteikiamos tokios paslaugos, kasmet kainuos vidutiniškai 1,4 mln. EUR.[44]

Kalbant apie e punkte nurodytą prioritetinį veiksmą, numatoma, jog sunkvežimių stovėjimo vietų valdytojai ir valdžios institucijos visoje ES per metus patirs 4 mln. EUR sąnaudų visoje ES įgyvendindami bendras specifikacijas (statinių duomenų teikimas, įgyvendinimas, statinių duomenų bazės diegimas ir valdymas, vežėjų patirtos išlaidos). Dinaminė informacija greičiausiai bus įdiegta ribotame skaičiuje prioritetinių zonų (kiekvieną zoną sudaro vidutiniškai 10 stovėjimo vietų); vertinama, kad kiekvienai prioritetinei zonai tenkančios sąnaudos sudaro apie 2 mln. EUR pradinių investicijų ir 0,2 mln. EUR kasmetinio eksploatavimo, techninės priežiūros ir nusidėvėjimo sąnaudų.[45]

2013 m. gruodžio mėn. paskelbus paskiausią kvietimą teikti paraiškas, susijusį su TEN-T, buvo sudaryta galimybė remti projektus, kurie patenka į ITS direktyvos taikymo sritį. Ypač reikšmingi yra ITS pagrindinių paslaugų diegimo Europos koridoriuose projektai ir tyrimai, įskaitant bandymus esant realioms sąlygoms ir pasirengimo veiksmus prieš diegimą, pavyzdžiui, susietųjų sistemų ir pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ bendrųjų pagalbos centrų modernizavimo atveju. Kita tokia proga bus 2014 m. paskelbus būsimą kvietimą pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę.

Iš ES biudžeto buvo teikiama parama standartizavimo veiklai; parama šiuo metu sudaro 165 tūkst. EUR pagalbos iškvietos sistemai „eCall“ ir 1,338 mln. EUR susietosioms sistemoms pagal standartizavimo įgaliojimą M/453. DATEX specifikacijų rengimo ir priežiūros darbai finansuoti iš įvairių šaltinių (tyrimais, subsidijomis, projektais pagal TEN-T programas), kurių bendra suma sudarė apie 1,4 mln. EUR.

---

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

44 Daugiau informacijos apie sąnaudas pateikta c punkte nurodyto prioritetinio veiksmo, t. y. nemokamos su kelių sauga susijusios eismo informacijos paslaugų teikimo, tyrimo galutinėje ataskaitoje: http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

45 Daugiau informacijos apie sąnaudas pateikta e ir f punktuose nurodytų prioritetinių veiksmų, t. y. informavimo apie saugias sunkvežimių ir komercinių transporto priemonių stovėjimo vietas ir jų išankstinio užsakymo paslaugų teikimo, tyrimo galutinėje ataskaitoje: http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

Kitiems standartizavimo veiksmams, kurie išdėstyti koreguojamajame IRT standartizavimo plane, dar prireiks papildomų finansinių išteklių, kurių sumą reikės įvertinti.

5. IŠVADA

Iki šiol ITS direktyva buvo veiksminga priemonė sparčiai priimti bendras pirmų trijų prioritetinių veiksmų specifikacijas.

Darbas, susijęs su likusių dviejų prioritetinių sričių specifikacijomis (tikralaikės eismo informacijos paslaugų teikimas visoje ES ir kelionių daugiarūšiu transportu informacijos paslaugų teikimas visoje ES), bus atliktas iki darbo programos pabaigos 2015 m. Netolimoje ateityje nereikia imtis tolesnių veiksmų, susijusių su sunkvežimių ir komercinių transporto priemonių saugių stovėjimo vietų išankstinio užsakymo paslaugomis.

Atsižvelgiant į išryškėjusias ilgalaikes tendencijas, kurios taip pat nurodytos Komisijos tarnybų darbiniame dokumente dėl pažangos ataskaitos ir ITS veiksmų plano peržiūros (pavyzdžiui, visuomenės patalka transporto duomenims, iš dalies automatizuotas transporto priemonės valdymas, susietųjų sistemų diegimas), ir į galimą poreikį nustatyti naujas prioritetines sritis, nesusijusias su šiuo metu nustatytais šešiais prioritetiniais veiksmais ir keturiomis prioritetinėmis sritimis, visų pirma ITS direktyvos I priede nurodytus svarbius elementus, atrodo, jog yra būtina pirmiausia nustatyti svarbiausius likusius į dabartinę ITS direktyvos ir ITS veiksmų plano taikymo sritį patenkančius veiksmus, kuriuos reikia įgyvendinti. Antruoju etapu bus būtina apsvarstyti klausimą dėl galimos ITS direktyvos ir pagalbinio ITS veiksmų plano peržiūros ir pradėti parengiamuosius darbus šiuo klausimu, atsižvelgiant į nuoseklią ITS technikos raidą, taip pat remiantis Komisijos tarnybų darbiniame dokumente dėl pažangos ataskaitos ir ITS veiksmų plano peržiūros padarytomis išvadomis.