EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2019 10 08
COM(2019) 464 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 įgyvendinimas

(Text with EEA relevance)

{SWD(2019) 373 final}

Turinys

1. Įvadas 2
2. Direktyvos 2010/40/ES įgyvendinimo analizė 2
2.1. Atnaujinta Komisijos darbo programa 2
2.2. Deleguotieji aktai dėl specifikacijų 3
2.2.1. Metodika 3
2.2.2. Prioritetinių veiksmų specifikacijų parengimas 3
2.2.3. Kiti veiksmai 5
2.3. Pasiūlymai dėl diegimo 6
2.3.1. Sąveiki europinė pagalbos iškvietos sistema „eCall“ (d punkte nurodytas prioritetinis veiksmas) 6
2.3.2. Kiti veiksmai 7
2.4. Standartai 8
2.5. Neprivalomosios priemonės 9
2.5.1. Valstybių narių ataskaitų rengimo gairės 9
2.5.2. Miestų ITS gairės 9
2.6. Informacijos privatumo, saugumo ir pakartotinio naudojimo taisyklės 9
2.7. Atsakomybės taisyklės 10
2.8. Valstybių narių ataskaitos 10
2.8.1. Nacionalinės veiklos ir projektų, susijusių su prioritetinėmis sritimis, ataskaita 10
2.8.2. Svarbiausia įgyta patirtis. Dabartinės tendencijos 10
2.9. Europos ITS patariamoji grupė 13
3. Direktyvos 2010/40/ES veiksmingumas bei tinkamumas ir įgaliojimų perdavimas . 13
3.1. Veiksmingumas ir tinkamumas 13
3.2. Įgaliojimų delegavimas 13
3.3. Tolesni su specifikacijomis susiję veiksmai 14
4. Naudojami ir reikiami finansiniai ištekliai 15
5. Išvada 16

1. ĮVADAS

Ši ataskaita – antroji Direktyvos 2010/40/ES[1] (ITS direktyva) įgyvendinimo nuo pirmosios pažangos ataskaitos pažangos ataskaita, kurioje pagal direktyvos 17 straipsnio 4 dalį pateikiama direktyvos veikimo ir įgyvendinimo analizė. Pirmąją ataskaitą Komisija patvirtino 2014 m. spalio 21 d.[2] ir kartu su ja pateikė du Komisijos tarnybų darbinius dokumentus dėl ITS veiksmų plano įgyvendinimo ir valstybių narių 2011 ir 2012 m. ataskaitų analizės[3].

ITS direktyvoje nustatyti pagrindai, pagal kuriuos Komisija tvirtina bendras veiksmų direktyvoje nustatytose keturiose prioritetinėse srityse ES specifikacijas, pradedant nuo šešių prioritetinių veiksmų, nustatytų direktyvos 3 straipsnyje. Darbo įgyvendinant šiuos šešis prioritetinius veiksmus eigos būsena yra aprašyta šios ataskaitos 2.2.2 skirsnyje.

Įgaliojimai priimti specifikacijas ir technines, funkcines, organizacines bei su paslaugomis susijusias nuostatas Komisijai buvo suteikti iki 2017 m. rugpjūčio 27 d. Kaip teigiama pirmojoje pažangos ataskaitoje, šį terminą reikėjo pratęsti tam, kad būtų priimtos specifikacijos tiems ITS direktyvos I priede nurodytiems veiksmas, kurie nėra prioritetiniai veiksmai.

Šis terminas pratęstas Sprendimu (ES) 2017/2380, kuriuo iš dalies keičiama Direktyvos 2010/40/ES nuostata dėl deleguotųjų aktų priėmimo termino[4]. Šiuo sprendimu įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo 2017 m. rugpjūčio 27 d., kuris yra savaime pratęsiamas tokios pačios trukmės laikotarpiams. Pagal sprendimą taip pat reikalaujama, kad Komisija ne vėliau kaip 2019 m. sausio 10 d. ir iki kiekvieno vėlesnio pratęsto penkerių metų laikotarpio, kuriuo įgaliojama priimti deleguotuosius aktus, pabaigos atnaujintų darbo programą, susijusią su 6 straipsnio 3 dalyje numatytais veiksmais (t. y. ITS direktyvos I priede nurodytais veiksmais, kurie nėra prioritetiniai).

Prie šios ataskaitos pridedamas Komisijos tarnybų darbinis dokumentas dėl valstybių narių pagal ITS direktyvos 17 straipsnio 3 dalį pateiktų 2014 ir 2017 m. pažangos ataskaitų analizės. ITS direktyvos *ex post* vertinimo rezultatas pateikiamas Komisijos tarnybų darbiniame dokumente dėl ITS direktyvos vertinimo[5].

2. DIREKTYVOS 2010/40/ES ĮGYVENDINIMO ANALIZĖ

2.1. Atnaujinta Komisijos darbo programa

Pirmojoje ITS direktyvos įgyvendinimo 2011–2015 m. darbo programoje daugiausia dėmesio buvo skiriama su šešiais prioritetiniais veiksmais susijusioms specifikacijoms rengti. Nors pasibaigus šiam laikotarpiui poreikis toliau daryti pažangą rengiant šių prioritetinių veiksmų specifikacijas išliko, direktyvoje nustatytų

---

1 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 (OL L 207, 2010 8 6, p. 1).

2 COM(2014) 642 *final*.

3 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_reports_en

4 OL L 340, 2018 12 20, p. 1.

5 SWD(2019) 368 ir SWD(2019) 369.

kitų veiksmų specifikacijoms parengti reikėjo atnaujinti šią darbo programą, kaip nustatyta Sprendime (ES) 2017/2380.

Komisijos sprendimu (2018) 8264, priimtu 2018 m. gruodžio 11 d. ir apimančiu 2018–2022 m. laikotarpį, atnaujinta darbo programa, susijusi su ITS direktyvos 6 straipsnio 3 dalyje nustatytais veiksmais, t. y. prie šešių prioritetinių veiksmų nepriskiriamais kitais veiksmais iš Direktyvoje nustatytų keturių prioritetinių sričių. Sprendime pateikiamas veiklos, kurios Komisija planuoja imtis šiems veiksmams įgyvendinti, aprašymas ir orientacinis tvarkaraštis.

2.2. Deleguotieji aktai dėl specifikacijų

2.2.1. Metodika

Specifikacijos buvo rengiamos remiantis Pagrindų susitarimu dėl Europos Parlamento ir Europos Komisijos santykių[6] ir Europos Parlamento, Tarybos ir Komisijos bendruoju susitarimu dėl deleguotųjų aktų[7] bei laikantis principų, nustatytų 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros[8], kai šį susitarimą pradėta taikyti.

Kaip aprašyta pirmojoje pažangos ataskaitoje, rengiant specifikacijas buvo vykdomas plataus masto parengiamasis darbas (tyrimai, praktiniai seminarai ir pan.), atliekama analizė (sąnaudų ir naudos analizė, trūkumų analizė ir reikalavimų bei galimų metodų analizė), rengiamos konsultacijos (viešos konsultacijos, konsultacijos su valstybių narių paskirtais ekspertais[9] ir Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnu, Tarybos ir Parlamento ekspertų informavimas ir kvietimas dalyvauti ekspertų posėdžiuose).

Kaip pabrėžta pirmojoje ataskaitoje, prireikė laikytis visapusiškesnio metodo, siekiant spręsti įvairius (finansavimo, standartizavimo, glaudesnio suinteresuotųjų subjektų veiklos koordinavimo, su diegimu susijusio valdymo ir t. t.) klausimus, kurie nepatenka į vien specifikacijų taikymo sritį, visų pirma sąveikiųjų intelektinių transporto sistemų (sąveikioji ITS) klausimus. Todėl 2014 m. lapkričio mėn. buvo sukurta suinteresuotųjų subjektų platforma[10] (sąveikiosios ITS platforma) kaip Komisijos ekspertų grupė, suburianti viešojo ir privačiojo sektorių suinteresuotuosius subjektus ir atstovaujanti visiems pagrindiniams suinteresuotiesiems subjektams visoje vertės grandinėje, įskaitant valdžios institucijas, transporto priemonių gamintojus, tiekėjus, paslaugų teikėjus, telekomunikacijų įmones ir t. t. Visi jie buvo suburti tam, kad prisidėtų prie bendros suderinto C-ITS diegimo ES vizijos kūrimo ir paremtų ES specifikacijų rengimą.

2.2.2. Prioritetinių veiksmų specifikacijų parengimas

Visi šeši prioritetiniai specifikacijų ir standartų rengimo ir naudojimo veiksmai, nustatyti ITS direktyvos 3 straipsnyje ir jos I priede, yra visapusiškai įgyvendinti. Kaip pažymėta pirmojoje pažangos ataskaitoje, pirmųjų trijų specifikacijų priėmimas buvo gana sklandus, nes jų taikymo sritis yra palyginti siaura. Sudėtingiau buvo

---

6 OL L 304, 2010 11 20, p. 47.

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

8 OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

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

10 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/c-its-deployment-platform_en

rengti atitinkamas specifikacijas prioritetiniams veiksmams, susijusiems su tikralaikės eismo informacijos paslaugų ir kelionių daugiarūšiu transportu informacijos paslaugų teikimu, nes šių ITS direktyvos I priede nurodytų specifikacijų taikymo sritis yra labai plati ir dėl jos reikėjo pasiekti bendrą sutarimą su ekspertais.

Specifikacijos buvo priimtos tokia chronologine tvarka[11]:

d prioritetinis veiksmas: 2012 m. lapkričio 26 d., t. y. nesibaigus 2013 m. vasario 27 d. terminui, Komisija priėmė Deleguotąjį reglamentą (ES) Nr. 305/2013 dėl sąveikios europinės pagalbos iškvietos paslaugos suderinto teikimo[12] (žr. pirmąją pažangos ataskaitą).

c prioritetinis veiksmas: 2013 m. gegužės 15 d. Komisija priėmė Deleguotąjį reglamentą (ES) Nr. 886/2013, kuriuo ITS direktyva papildoma nuostatomis dėl duomenų, kurių reikia, kad vartotojams, kai įmanoma, nemokamai galima būtų teikti su eismo sauga susijusią būtinąją universalią eismo informaciją, ir tos informacijos teikimo procedūrų[13] (žr. pirmąją pažangos ataskaitą).

e prioritetinis veiksmas: 2013 m. gegužės 15 d. Komisija priėmė Deleguotąjį reglamentą (ES) Nr. 885/2013, kuriuo papildomos ITS direktyvos nuostatos dėl informavimo apie saugias sunkvežimių ir komercinių transporto priemonių stovėjimo vietas paslaugų teikimo[14] (žr. pirmąją pažangos ataskaitą).

f prioritetinis veiksmas: dėl sunkvežimių ir komercinių transporto priemonių saugių stovėjimo vietų išankstinio užsakymo paslaugų teikimo Komisija kelis kartus konsultavosi su valstybių narių ekspertais ir pagrindiniais suinteresuotaisiais subjektais. Pasikonsultavus prieita prie išvados, kad stovėjimo vietų išankstinio užsakymo specifikacijų ir standartų nereikia (žr. pirmąją pažangos ataskaitą). Šiuo metu nėra jokių požymių, kad padėtis būtų labai pakitusi.

b prioritetinis veiksmas: 2014 m. gruodžio 18 d. Komisija priėmė Deleguotąjį reglamentą (ES) 2015/962, kuriuo papildomos ITS direktyvos nuostatos, susijusios su visoje Europos Sąjungoje teikiamomis tikralaikės eismo informacijos paslaugomis[15]. Specifikacijomis siekiama užtikrinti galimybes kelių direkcijoms, kelių valdytojams prieiti prie tikralaikės eismo informacijos paslaugų teikimui visoje Europos Sąjungoje reikalingų kelių ir eismo duomenų, jais keistis, pakartotinai juos naudoti ir atnaujinti. Kaip galima matyti šiame sąraše, reglamentuojami elementai yra labiau susiję su pagalbine grandimi, o ne pačiomis paslaugomis.

a prioritetinis veiksmas: 2017 m. gegužės 31 d. Komisija priėmė Deleguotąjį reglamentą (ES) 2017/1926, kuriuo papildomos ITS direktyvos nuostatos dėl informacijos apie keliavimą daugiarūšiu transportu paslaugų teikimo[16]. Rengiant specifikacijas buvo imtasi kelių iniciatyvų (pirmasis konkursas „Pažangios mobilumo sistemos“, tyrimai, praktiniai seminarai ir viešos konsultacijos[17]). Komisija taip pat pradėjo diskusijas dėl galimos iniciatyvos, susijusios su prieiga prie kelionių daugiarūšiu transportu duomenų, siekdama išspręsti uždavinį, kaip užtikrinti

11 Nurodomos raidės atitinka raides, kuriomis pažymėti atskiri ITS direktyvos 3 straipsnio punktai.
12 OL L 91, 2013 4 3, p. 1.
13 OL L 247, 2013 9 18, p. 6.
14 OL L 247, 2013 9 18, p. 1.
15 OL L 157, 2015 6 3, p. 21.
16 OL L 272, 2017 10 21, p. 1.
17 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/promotion_multimodal_planners_en.htm

prieigą prie transporto duomenų, kurie apimtų visų rūšių transportą 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“, kuriame pirmiausia numatyta priimti specifikacijas pagal ITS direktyvą. Priimtos specifikacijos apima ir sąlygas, pvz., sudarančias galimybę užtikrinti duomenų prieinamumą, ir paslaugas, ir nuostatas dėl informacijos apie keliavimą teikimo paslaugų susiejimo.

2.2.3. Kiti veiksmai

ITS direktyvos 6 straipsnyje nustatyta, kad Komisija turi priimti ITS direktyvos I priede nurodytų kitų prioritetinių sričių veiksmų specifikacijas, kai tik bus priimtos reikiamos prioritetinių veiksmų specifikacijos.

Neseniai buvo užbaigtas su **sąveikiąja ITS** susijęs darbas. Šis darbas buvo pradėtas remiantis mokslinių tyrimų projektais ir daugybe konsultacijų su suinteresuotaisiais subjektais, įskaitant Europos ITS komitetą ir Europos ITS patariamąją grupę. Jis buvo tęsiamas sąveikiosios ITS platformoje, siekiant paremti visų vertės grandinėje dalyvaujančių subjektų bendros vizijos suformulavimą. Šiais dviem sąveikiosios ITS platformos veiklos etapais (2014 m. lapkričio mėn.–2016 m. sausio mėn. ir 2016 m. liepos mėn.–2017 m. rugsėjo mėn.)[18] buvo nustatytos sąveikiajai ITS diegti reikiamos techninės ir teisinės sistemos pagrindinės savybės ir iš suinteresuotųjų subjektų gauti svarbūs duomenys, kurių reikėjo rengiant specifikacijas kartu su valstybių narių ekspertais. Kartu valstybės narės ir pramonė pradėjo įgyvendinti svarbias iniciatyvas (platformos „C-Roads“ iniciatyva[19] ir parengiamieji projektai, „Car2Car“ ryšių konsorciumas), kuriomis buvo prisidėta prie transporto priemonių tarpusavio bei transporto priemonių ir infrastruktūros ryšio Europos specifikacijų rengimo.

Po 14 susitikimų su valstybių narių ekspertais ir aktyvių konsultacijų su viešojo ir privačiojo sektorių suinteresuotaisiais subjektais Komisija 2019 m. kovo 13 d. priėmė Deleguotąjį reglamentą dėl bendrų ES sąveikiosios ITS specifikacijų[20]. Tačiau 2019 m. liepos mėn. Taryba šį deleguotąjį aktą atmetė.

Dar viena specifikacijų priėmimo sritis yra susijusi su atvira prieiga ITS paslaugoms teikti (transporto priemonėje įdiegta atviroji platforma), suteikiama užtikrinant **prieigą prie transporto priemonėse saugomų duomenų ir išteklių**. Pirmuoju sąveikiosios ITS platformos veiklos etapu šioje srityje buvo atlikta keletas parengiamųjų tyrimų[21] ir vyko aktyvios suinteresuotųjų subjektų diskusijos[22]. Savo 2018 m. gegužės 17 d. paskelbtame komunikate [COM(2018) 283 *final*][23] „Perėjimas

---

18 Veiklos šiais dviem etapais ataskaitos pateikiamos svetainėje https://ec.europa.eu/transport/themes/its/c-its_en

19 https://www.c-roads.eu

20 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/2019-03-13-c-its_en

21 Visų pirma https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-05-access-to-in-vehicle-data-and-resources.pdf, Transporto tyrimų laboratorija (TRL), 2017 m. gegužės mėn.

22 Žr. 8 dalį. Sąveikiosios ITS platformos šeštosios darbo grupės ataskaita: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/its/doc/c-its-platform-final-report-january-2016.pdf.

23 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:52018DC0283

prie automatizuoto susisiekimo: ES ateities susisiekimo strategija“ Komisija paskelbė, kad svarstys, ar reikia nustatyti sąlygas dėl prieigos prie (asmeninių ir (arba) neasmeninių) transporto priemonių duomenų pagal valdžios institucijų, visų pirma eismo valdymo, poreikius[24]. Įgyvendinant šią veiklą taip pat turėtų būti naudojamasi Komisijos naujos verslo dalijimosi duomenimis su valdžios sektoriumi ekspertų grupės veiklos rezultatais[25].

Tai patvirtinta 2018 m. gruodžio 11 d. priimtoje atnaujintoje ITS direktyvos įgyvendinimo darbo programoje, kurioje taip pat yra pateiktas papildomos veiklos 2018–2022 m. sąrašas. Dėl šios veiklos pagal ITS direktyvą gali būti priimti nauji deleguotieji aktai, apimantys:

- galimą esamų tikralaikės eismo informacijos paslaugų teikimo visoje ES specifikacijų geografinės aprėpties išplėtimą (pvz., prieigos apribojimai miestuose, įkrovimo prieigos ir (arba) degalų papildymo punktai);
- galimą pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ taikymo srities išplėtimą, įtraukiant į ją kitų kategorijų transporto priemones (pvz., sunkiasvores krovinines transporto priemones, miesto ir tolimojo susisiekimo autobusus, variklines dvirates transporto priemones ir žemės ūkio traktorius);
- sąveikią mokėjimo už keliones daugiarūšiu transportu ir (arba) bilietų pardavimo sistemą ir
- eismo ir krovinių valdymo paslaugų tęstinumą.

Kaip nustatyta atnaujintoje darbo programoje, ši veikla bus pradėta nuo planavimo kartu su valstybių narių ekspertais, siekiant aiškiau nustatyti veiklos apimtį.

2.3. Pasiūlymai dėl diegimo

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

Sąveikios europinės pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ diegimo teisinė sistema jau sukurta.

2014 m. birželio 3 d. priimtame Sprendime Nr. 585/2014/ES[26] numatytas „eCall“ bendrųjų pagalbos centrų (BPC) infrastruktūros, būtinos siekiant tinkamai priimti ir tvarkyti pagalbos iškvietas „eCall“, naudojant telefono numerį 112, pagal specifikacijas, nustatytas Deleguotajame reglamente (ES) Nr. 305/2013, privalomas įdiegimas ne vėliau kaip iki 2017 m. spalio 1 d. Remiantis iš valstybių narių gauta naujausia informacija, šis diegimo procesas jau užbaigtas, išskyrus vieną problemą (viename mažame regione infrastruktūra nėra įdiegta).

Reglamente (ES) 2015/758[27] nustatomi bendrieji reikalavimai, taikomi transporto priemonių EB tipo patvirtinimui transporto priemonėse montuojamų numeriu 112 grindžiamos „eCall“ iškvietos sistemų atžvilgiu ir transporto priemonėse

[24] Komunikate Komisija taip pat paskelbė rekomendaciją dėl duomenų valdymo sistemos, kad būtų galima dalytis duomenimis, ir tai, kad svarstys tolesnes galimybes sukurti dalijimosi transporto priemonių duomenimis platformą, kad būtų galima užtikrinti sąžiningą konkurenciją teikiant paslaugas.

[25] https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/commission-appoints-expert-group-business-government-data-sharing

[26] OL L 164, 2014 6 3, p. 6.

[27] OL L 123, 2015 5 19, p. 77.

montuojamų numeriu 112 grindžiamos „eCall“ iškvietos sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų EB tipo patvirtinimui. Jame nustatyta, kad nuo 2018 m. kovo 31 d. visose naujų tipų M1 kategorijos (lengvieji automobiliai) ir N1 kategorijos (lengvosios komercinės transporto priemonės) transporto priemonėse privalo būti sumontuota numeriu 112 grindžiama „eCall“ iškvietos sistema. Jame taip pat pripažįstama transporto priemonių savininkų teisė kartu su transporto priemonėje montuojama numeriu 112 grindžiamos „eCall“ iškvietos sistema naudoti panašią paslaugą teikiančią ne transporto priemonėje montuojamą trečiųjų šalių paslaugomis grindžiamos „eCall“ iškvietos sistemą. Rengdama vertinimo ataskaitą, kuri turi būti pateikta ne vėliau kaip 2021 m. kovo 31 d., Komisija turi išnagrinėti, ar šio reglamento taikymo sritis turėtų būti išplėsta, įtraukiant į ją kitų kategorijų transporto priemones, pavyzdžiui, sunkiasvores krovinines transporto priemones, miesto ir tolimojo susisiekimo autobusus, variklines dvirates transporto priemones ir žemės ūkio traktorius. Šis reglamentas buvo papildytas Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2017/78[28] ir Komisijos deleguotuoju reglamentu (ES) 2017/79[29], kuriuose pateikiamos tolesnės išsamios administracinės nuostatos ir techniniai reikalavimai.

2.3.2. Kiti veiksmai

Remiantis valstybių narių ataskaitų analize, dauguma valstybių narių labai aktyviai įgyvendina pirmąsias priimtas specifikacijas [c, e ir b punktuose nurodyti prioritetiniai veiksmai], visų pirma dėl ES finansinės paramos, teikiamos skelbiant kvietimus teikti paraiškas dėl subsidijų transeuropiniams transporto tinklams (TEN-T) kurti ir pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę (EITP).

Kalbant apie specifikacijas, susijusias su ITS direktyvos 3 straipsnio b ir c punktuose nurodytais prioritetiniais veiksmais[30], 17 valstybių narių ir Norvegija pranešė, kad jau sukūrė savo nacionalinius prieigos punktus, o dar penkios valstybės narės imasi veiksmų, kad tokie punktai būtų netrukus sukurti. Su e specifikacijomis susijusių nacionalinių prieigos punktų įdiegta mažiau (nacionalinius prieigos punktus sukūrė ir (arba) prie Europos prieigos punkto prisidėjo 13 valstybių narių), kadangi kelios valstybės narės mano, kad specifikacijos jų teritorijoje netaikomos, nes joje neteikiamos informavimo apie saugias transporto priemonių stovėjimo vietas paslaugos. Esant šiems teigiamiems pokyčiams, atrodo, kad yra tikslinga toliau taip remti dabartines valstybių narių pastangas, ypač atsižvelgiant ir į tai, kad šios specifikacijos pirmiausia yra susijusios su sąlygomis, suteikiančiomis galimybę teikti paslaugas, t. y. su duomenų prieinamumu, o ne pačiomis paslaugomis. Panašus argumentavimas gali būti taikomas a specifikacijoms, su kuriomis susijęs darbas vis dar yra ankstyvajame etape.

Vis dėlto, be duomenų prieinamumo klausimo, dar iškilo klausimas dėl duomenų turėjimo (t. y. ar informacija skaitmenine forma apskritai turima), visų pirma kalbant apie labai svarbias duomenų rūšis, atitinkančias infrastruktūros naudojimo taisykles, pvz., eismo reguliavimo, kurios yra labai svarbios teikiant tokias paslaugas kaip išmanusis greičio reguliavimas (angl. *Intelligent Speed Assistance*) arba automatizuotas transporto priemonės valdymas ir labai svarbios visam kelių

[28] OL L 12, 2017 1 17, p. 26.

[29] OL L 12, 2017 1 17, p. 44.

[30] Su įvairiais direktyvos 3 straipsnio punktais susijusios specifikacijos toliau tekste bus sutrumpintai vadinamos „a specifikacijomis“, „b specifikacijomis“ ir t. t.

transporto tinklui. Šį klausimą reikėtų išnagrinėti siekiant nustatyti, ar reikia imtis tolesnių veiksmų.

2.4. Standartai

Atlikti keli standartizavimo darbai, susiję su ITS direktyvoje nustatytomis prioritetinėmis sritimis.

Patvirtinti Deleguotajame reglamente (ES) Nr. 305/2013 nurodyti pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ standartai. 2015 m. baigti rengti nedideli šių standartų pakeitimai, siekiant integruoti bandomųjų projektų HeERO rezultatus[31]. 2015 m. taip pat baigtas rengti ir paskelbtas standartas CEN/TS 16454 dėl pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ tiesioginio sujungimo atitikties testavimo.

CEN ir (arba) ETSI pradėjo rengti keletą naujų su pagalbos iškvietos sistema „eCall“ susijusių darbo elementų, kuriems teikiama ES parama ir kurie yra patvirtinti kaip nauji standartai arba techninės specifikacijos, visų pirma pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ paslaugų teikimas per ITS stotį, keletas techninių specifikacijų, pagal kurias pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ taikymo sritis išplečiama, įtraukiant į ją kitų kategorijų transporto priemones (sunkiasvores krovinines transporto priemones ir kitas komercines transporto priemones, tolimojo susisiekimo ir miesto autobusus, žemės ir (arba) miškų ūkio transporto priemones, variklines dvirates transporto priemones), ir pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ aukšto lygmens taikomosios programos protokolai (HLAP), naudojant paketinio perjungimo IMS tinklus.

Kitose srityse darbas dar neatliktas, pvz., nenustatyti fiziniai ir eksploataciniai reikalavimai, taikytini antrinės rinkos transporto priemonėse montuojamiems prietaisams, ir neparengtos pagalbos iškvietos sistemos (antrinės rinkos) „eCall“ sertifikavimo gairės.

Įgyvendindami standartizavimo įgaliojimą M/453, CEN (TC 278 WG16) ir Europos telekomunikacijų standartų institutas (ETSI) (TC ITS) bei kitos standartizacijos organizacijos pateikė sąveikiajai ITS svarbius standartus. ITS standartizavimo veikla taip pat grindžiama ES, JAV ir kitų partnerių, kurie vykdo ITS standartų suderinimo viso pasaulio mastu veiklą, bendradarbiavimu. Šis bendradarbiavimas spartina standartų nustatymą ir taip greičiau diegiama ITS.

Parengtas ir paskelbtas DATEX II standartas, taikomas keitimuisi (tikruoju laiku) su ITS susijusia informacija, o įgyvendinant projektą TN-ITS[32], 2018 m. baigta rengti CEN techninė specifikacija (CEN/TS 17268), skirta keitimuisi (statiniais) ITS erdviniais duomenimis. Ši veikla labai svarbi užtikrinant, kad būtų tinkamiau keičiamasi ITS kelių transporto duomenimis ir duomenimis, kurių reikia rengiant skaitmeninius žemėlapius.

2016 m. vasario mėn. Komisija suteikė standartizavimo įgaliojimą M/546, pagal kurį Europos standartizavimo organizacija įgaliojama parengti naujus europinius standartus ir standartizavimo dokumentus, kuriais būtų remiamas ITS direktyvos 8 straipsnio įgyvendinimas siekiant tikslų, susijusių su kelionių daugiarūšiu transportu informacija, eismo valdymu ir miestų logistika miestų ITS srityje. Tikimasi, kad šis darbas bus baigtas 2021 m.

31 www.heero-pilot.eu

32 https://tn-its.eu/

Nustatytos papildomos standartizavimo sritys, patenkančios į ITS direktyvos taikymo sritį, kurios yra įtrauktos į kasmet atnaujinamą Komisijos koreguojamą IRT standartizavimo planą[33], atsižvelgiant į galimą standartizavimo veiklą ateityje. Tai transporto priemonėje įdiegtos atvirosios platformos architektūra, saugus mobiliųjų prietaisų integravimas bei naudojimas ir trūkumų analizė, susijusi su įvairiomis paslaugomis, skirtomis sąveikiajam, susietajam ir automatizuotam judumui.

2.5. Neprivalomosios priemonės

2.5.1. Valstybių narių ataskaitų rengimo gairės

Atsižvelgiant į sukauptą patirtį ir valstybių narių pirmųjų (2014 m.) ITS diegimo pažangos ataskaitų analizės rezultatus, bendradarbiaujant su valstybių narių ekspertais nustatyta bendra ataskaitų struktūra ir parengtas pagrindinių veiklos rezultatų rodiklių (PVRR) sąrašas, kuriuos valstybėms narėms pasiūlyta savanoriškai naudoti rengiant 2017 m. pažangos ataskaitas. Minėta struktūra ir sąrašu papildomos pagal ITS direktyvą valstybių narių teikiamų ataskaitų rengimo gairės[34], patvirtintos 2011 m. liepos 13 d. Išsamią informaciją apie struktūros ir PVRR naudojimą galima rasti Komisijos tarnybų darbiniame dokumente dėl valstybių narių 2014 ir 2017 m. pažangos ataskaitų analizės.

2.5.2. Miestų ITS gairės

Kaip teigiama pirmojoje pažangos ataskaitoje, miestų ITS gairėmis, parengtomis vadovaujantis ITS veiksmų planu, pasinaudota rengiant Komisijos tarnybų darbinį dokumentą dėl ES miestams skirtų intelektinių transporto sistemų mobilizavimo[35]. Šis darbinis dokumentas yra 2013 m. gruodžio 17 d. priimto ES judumo mieste dokumentų rinkinio dalis[36]. 2019 m. Komisija atliks šio dokumentų rinkinio vertinimą.

2.6. Informacijos privatumo, saugumo ir pakartotinio naudojimo taisyklės

Kaip minėta 2014 m. ataskaitoje, atitinkamais atvejais į specifikacijas yra įtrauktos nuostatos, susijusios su asmens duomenų apsaugos, informacijos saugumo ir pakartotinio naudojimo taisyklėmis, kuriomis patikslinama, kad turi būti laikomasi privatumo ir duomenų apsaugos teisės aktų. Be to, Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnas buvo nuolat kviečiamas dalyvauti valstybių narių ekspertų posėdžiuose rengiant specifikacijas, o į jo nuomonę buvo tinkamai atsižvelgta.

Asmens duomenų apsauga yra svarbus aspektas, į kurį buvo atsižvelgta rengiant sąveikiosios ITS specifikacijas, nes teikiant kai kurias sąveikiosios ITS paslaugas perduodami asmens duomenys. Patikslinta, kad sąveikiosios ITS atveju specifikacijos negali būti teisėto duomenų tvarkymo teisinis pagrindas. Nepaisant to, sąveikiosios ITS specifikacijomis nustatyti reikalavimai dėl pranešimų pseudoniminimo ir principai, išdėstyti konstatuojamosiose dalyse, kuriais remiama asmens duomenų apsauga.

---

33 http://ec.europa.eu/growth/industry/policy/ict-standardisation_en

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

35 https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf

36 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_lt.htm

Dar vienas svarbus sąveikiosios ITS specifikacijų aspektas – ryšio saugumas. Teikiant daugelį sąveikiosios ITS paslaugų svarbu užtikrinti sąveikiosios ITS pranešimų, kuriuose pateikiama tokia informacija kaip buvimo vietos, greičio ir krypties duomenys, autentiškumą ir vientisumą. Todėl šiomis specifikacijomis nustatytas vienas bendras europinis pasitikėjimo sąveikiąja ITS modelis, taikytinas visoms sąveikiosios ITS stotims, nepriklausomai nuo naudojamų ryšio technologijų.

2.7. Atsakomybės taisyklės

Kaip minėta 2014 m. ataskaitoje, atitinkamais atvejais į specifikacijas įtrauktos nuostatos dėl atsakomybės taisyklių, kaip nustatyta ITS direktyvos 11 straipsnyje.

Atsakomybė taip pat yra svarbus sąveikiosios ITS elementas, todėl rengiant specifikacijas deramai atsižvelgta į Sprendimo Nr. 768/2008/EB[37] I priede nustatytas gaminiams skirtų derinamųjų Bendrijos teisės aktų orientacines nuostatas. Šios specifikacijos nėra griežtai susijusios su atsakomybe, bet jose išsamiai išdėstomos sąveikiosios ITS stočių gamintojų prievolės ir pareigos.

2.8. Valstybių narių ataskaitos

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

Remiantis ITS direktyvos 17 straipsnio 3 dalimi, valstybės narės turėjo iki 2014 m. rugpjūčio 27 d. ir 2017 m. rugpjūčio 27 d. pateikti Komisijai nacionalinių veiksmų ir projektų ITS direktyvos 2 straipsnyje nurodytose prioritetinėse srityse ataskaitas.

Šių 2014 ir 2017 m. ataskaitų analizė pateikta prie šios ataskaitos pridedamame Komisijos tarnybų darbiniame dokumente „Valstybių narių ataskaitų analizė“.

2.8.2. Svarbiausia įgyta patirtis. Dabartinės tendencijos

Dauguma valstybių narių aktyviai vykdo darbą I prioritetinėje srityje (Optimalus kelių, eismo ir kelionės duomenų naudojimas), įskaitant ES finansuojamus projektus (pvz., projektas „Crocodile 2“), kuriuose dalyvauja daug valstybių narių. Daugelis šalių taip pat pranešė, kad rengia nacionalines kelionių planavimo programas ir tobulina savo duomenų rinkimo infrastruktūrą ir besikeičiančių pranešimų ženklus. Vis dėlto privatusis sektorius pradžioje neparodė didelio noro bendradarbiauti rengiant prieigos prie duomenų, susijusių su kelių sauga, specifikacijas[38] (c specifikacijos).

Valstybės narės taip pat plėtojo įvairią veiklą II prioritetinėje srityje (Eismo ir krovinių valdymo ITS paslaugų tęstinumas). Ši jų veikla apima eismo valdymo sistemų tobulinimą ir tolesnį eismo valdymo paslaugų diegimą tarpvalstybiniu mastu, veiksmingesnį kelių ir geležinkelių transporto susiejimą, viešajam transportui skirtos kelionių daugiarūšiu transportu pažangiosios ir (arba) elektroninės bilietų pardavimo sistemos plėtojimą arba informavimui apie keliais gabenamus krovinius ir jų valdymui skirtų inovacinių priemonių ir elektroninių sistemų kūrimą. Beveik visos

---

[37] 2008 m. liepos 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 768/2008/EB dėl bendrosios gaminių pardavimo sistemos.

[38] Kalbant apie transporto priemonių generuojamus duomenis, keletas valstybių narių 2017 m. įsteigė Duomenų darbo grupę, kurios veikloje dalyvauja keletas viešojo ir privačiojo sektorių suinteresuotųjų subjektų. 2019 m. birželio 3 d. pasirašytas Susitarimo memorandumas dėl dalijimosi transporto priemonių generuojamais su kelių sauga susijusiais eismo duomenimis koncepcijos pagrindimo darbo, https://www.roundtable-dtf.eu/data-task-force/.

valstybės narės dalyvavo įgyvendinant vieną ar kelis ES finansuojamus projektus šioje srityje, pvz., „NEXT-ITS 2“, „Ursa Major 2“, „MedTIS2“ arba „Arc Atlantique 2“.

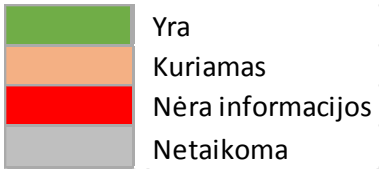
Neskaitant pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ infrastruktūros diegimo ir e specifikacijų, susijusių su informavimo apie saugias sunkvežimių stovėjimo vietas paslaugomis, įgyvendinimo veiklos, kuri taip pat buvo remiama EITP lėšomis finansuojamais projektais, III prioritetinėje srityje (ITS kelių saugos ir saugumo prietaikos) buvo vykdoma mažiau veiklos. Keletas ES finansuojamų pagrindinių didelio masto ITS projektų, diegiamų išilgai EITP lėšomis finansuojamų koridorių (pvz., „Ursa Major 2“ arba „NEXT-ITS 2“), vis dėlto yra bent iš dalies susiję su III prioritetine sritimi, nes jais pirmiausia siekiama padidinti keleivių ir krovinių eismo saugą. Taip pat derėtų pažymėti, kad daugelyje IV prioritetinėje srityje įgyvendinamų sąveikiosios ITS diegimo projektų, apie kuriuos ataskaitose pranešta, saugai skiriamas labai didelis dėmesys.

Ataskaitose minima įvairi nauja veikla IV prioritetinėje srityje, kurią įgyvendinant didžiausias dėmesys skiriamas sąveikiajai ITS ir daugelyje valstybių narių ši sritis labiau suderinama su kitomis prioritetinėmis sritimis. EITP finansuojami projektai, kaip antai „C-Roads Platforma“ (ir susiję nacionaliniai „C-Roads“ projektai), „InterCor“ ir „NordicWay“, buvo įgyvendinami dalyvaujant daugeliui valstybių narių ir padėjo užtikrinti tarpvalstybinę sąveiką bei parengti standartus.

Kaip jau buvo pabrėžta 2014 m. ataskaitoje, paslaugų sąveika ir tęstinumas yra paremti pagal ITS direktyvą priimtomis ES specifikacijomis.

Daugelis valstybių narių taip pat yra sukūrusios nacionalinius prieigos punktus, susijusius su įvairiomis ITS direktyvoje numatytomis specifikacijomis. Toliau pateiktoje lentelėje parodytas nacionalinių prieigos punktų diegimo lygis šios ataskaitos rengimo metu. Raudona spalva reiškia, kad iš kai kurių valstybių narių informacijos negauta ir (arba) nacionaliniai prieigos punktai nėra įdiegti. Naujausią išsamų nacionalinių prieigos punktų sąrašą taip pat galima rasti Komisijos svetainėje[39].

Spalvinis nacionalinių prieigos punktų kodas



[39] https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/nap_en

Šalies pavadinimas	MMTIS nacionalinis prieigos punktas Deleguotasis reglamentas Nr.°1926/2017 (a veiksmas)	RTTI nacionalinis prieigos punktas Deleguotasis reglamentas Nr.°962/2015 (b veiksmas)	SRTI nacionalinis prieigos punktas Deleguotasis reglamentas Nr.°886/2013 (c veiksmas)	SSTP nacionalinis prieigos punktas Deleguotasis reglamentas Nr.°885/2013 (e veiksmas)	SSTP ES prieigos punktas Deleguotasis reglamentas Nr.°885/2013 (statiniai duomenys - e veiksmas)
Austrija					
Belgija					
Bulgarija					
Kroatija					
Kipras					
Čekija					
Danija					
Estija					
Suomija					
Prancūzija					
Vokietija					
Graikija					
Vengrija					
Airija					
Italija					
Latvija					
Lietuva					
Liuksemburgas					
Malta					
Nyderlandai					
Norvegija					
Lenkija					
Portugalija					
Rumunija					
Slovakija					
Slovėnija					
Ispanija					
Švedija					
Jungtinė Karalystė					

Daugelis valstybių narių taip pat kartu kūrė bendras priemones, susijusias su duomenų prieinamumu ir paslaugų teikimu (pvz., DATEX II profiliai, transporto tinklo ITS (TN-ITS) specifikacijos, metaduomenų katalogas, kokybės sistema, savideklaracijos šablonai ir t. t.), įgyvendindamos EITP lėšomis finansuojamus projektus ir (arba) programų rėmimo veiksmus arba savanoriškai. Šis bendradarbiavimas turėtų būti skatinamas ir išplėstas, kad būtų remiamas skaitmeninės ITS infrastruktūros, kurios pagrindą sudaro visi nacionaliniai prieigos punktai, suderinimas.

Ataskaitose taip pat minima naujų rūšių veikla, pvz., bepiločių orlaivių naudojimas vykdant eismo stebėseną, daugelis valstybių narių taip pat pranešė vykdančios veiklą, susijusią su autonominėmis transporto priemonėmis ir (arba) autonominiu transporto priemonės vairavimu. Šios atsirandančios naujos ITS temos nusipelno ilgalaikio dėmesio, ypač atsižvelgiant į galimą ITS direktyvos peržiūrą.

2.9. Europos ITS patariamoji grupė

Kaip jau minėta 2014 m. ataskaitoje, Komisija nuolat prašė Europos ITS patariamosios grupės narių pateikti nuomones raštu apie specifikacijų projektų verslo ir techninius aspektus. Grupė pateikė pastabų, kurios buvo vertingos rengiant galutinę specifikacijų redakciją. Laikotarpiu nuo 2012 m. kovo mėn. iki 2018 m. rugsėjo mėn. surengta dešimt posėdžių, įskaitant posėdžius „ITS draugai“, kurie suteikė galimybę plėtoti labiau integruotą Komisijos, valstybių narių, pramonės ir kitų suinteresuotųjų subjektų diskusiją.

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

3.1. Veiksmingumas ir tinkamumas

Išsamų Direktyvos 2010/40/ES veiksmingumo, efektyvumo, aktualumo, suderinamumo ir Europos pridėtinės vertės vertinimą galima rasti kartu su šia ataskaita pateiktame Komisijos tarnybų darbiniame dokumente dėl ITS direktyvos vertinimo.

3.2. Įgaliojimų delegavimas

Politinis patvirtinimas

2014 m. ataskaitoje atkreiptas dėmesys į nacionalinių ekspertų nuomonių, išreikštų rengiant pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ specifikacijas, ir valstybių narių pozicijų, pareikštų Tarybai vykdant politinę kontrolę, skirtumus. Šiuo požiūriu vėlesnių specifikacijų prioritetiniams veiksmas priėmimas buvo sklandesnis, nes pasiektas bendras sutarimas Tarybos ir Parlamento lygmeniu. Tai galėjo sudaryti palankesnes sąlygas penkeriems metams pratęsti Komisijai suteiktų įgaliojimų priimti deleguotuosius aktus terminą ir tęsti dialogą su valstybėmis narėmis dėl atnaujintos darbo programos plėtojimo. Tačiau Deleguotąjį reglamentą, kuriuo ITS direktyva papildoma nuostatomis dėl sąveikiųjų intelektinių transporto sistemų diegimo ir naudojimo, kurį Komisija priėmė 2019 m. kovo 13 d. po plataus masto ir vaisingo darbo kartu su valstybių narių ekspertais, 2019 m. liepos mėn. Taryba atmetė.

Abejonės dėl įgaliojimų delegavimo apimties

2013 m. gruodžio 18 d. viena valstybė narė kreipėsi į Europos Sąjungos Bendrąjį Teismą dėl dviejų 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 pažeidžiamas SESV 290 straipsnis, nes deleguotaisiais aktais buvo nustatyti įpareigojimai, kurių turi laikytis visos valstybės narės, o tai prieštarauja ITS direktyvos tikslui.

Bendrasis Teismas atmetė skundą 2015 m. spalio mėn.[40], pareikšdamas, kad priimdama šiuos deleguotuosius aktus Komisija neviršijo savo įgaliojimų. Jis taip pat

[40] 2015 m. spalio 8 d. Bendrojo Teismo sprendimas bylose T-659/13 ir T-660/13, Čekijos Respublika prieš Europos Komisiją, EU:T:2015:771.

patvirtino Komisijos poziciją dėl priežiūros institucijos, kompetentingos vertinti atitiktį, įsteigimo vienu iš deleguotųjų aktų.

Valstybė narė pateikė apeliacinį skundą dėl šio sprendimo, iš esmės teigdama, kad:

1. Bendrasis Teismas padarė klaidingą išvadą, kad pagal reglamentus iš valstybių narių nereikalaujama diegti ITS prietaikas ir paslaugas savo teritorijoje;
2. Bendrasis teismas neteisingai aiškino įgaliojimo delegavimą pagal Direktyvos 2010/40/ES 7 straipsnį kaip Komisijos įgaliojimą reikalauti, kad valstybės narės įsteigtų priežiūros instituciją, ir
3. Bendrasis teismas padarė klaidingą išvadą, kad priežiūros institucija nėra esminis nagrinėjamo klausimo elementas ir kad ji gali būti įgaliojimų delegavimo objektas.

2017 m. liepos 26 d. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas atmetė apeliacinį skundą kaip nepagrįstą[41], taip patvirtindamas Bendrojo Teismo sprendimą ir Komisijos poziciją.

Taigi Teisingumo Teismas padarė išvadą, kad priežiūros institucija nėra esminis nagrinėjamo klausimo elementas ir todėl ji gali būti įgaliojimų delegavimo objektas.

3.3. Tolesni su specifikacijomis susiję veiksmai

Kaip jau minėta 2014 m. ataskaitoje, įgyvendinti specifikacijas padėjo finansavimas pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę (tokie projektai kaip „I_HeERO“, „Crocodile 2“ ar „C-Roads“ ir tokie programos rėmimo veiksmai kaip TN-ITS GO[42], DATEX II, MMTIS[43]) ir programą „Horizontas 2020“ bei įvairios suinteresuotųjų subjektų iniciatyvos ir platformos (EeIP[44], TISA[45], EU-EIP[46], TN-ITS ir t. t.).

Siekdama susisteminti specifikacijų įgyvendinimą valstybėse narėse, Komisija taip pat surengė keletą ekspertų susitikimų[47] ir praktinių seminarų, kad būtų aptarti visų specifikacijų, t. y. a, b, c, d ir e specifikacijų, įgyvendinimo klausimai, visų pirma klausimai, susiję su nacionalinių prieigos punktų kūrimu.

Kaip minėta 2.8.2 skirsnyje, daugelis valstybių narių savanoriškai ir (arba) įgyvendindamos ES finansuojamus projektus bendradarbiavo kurdamos įvairias priemones, kurių reikia siekiant įgyvendinti specifikacijas, visų pirma susijusias su kokybės reikalavimais, metaduomenimis, standartų profiliavimu ir t. t.

Šio darbo reikėjo tam, kad specifikacijos būtų papildytos operaciniais elementais, ir kai kuriais atvejais, nesant jokios oficialios sistemos, jį atlikti ėmėsi nedidelė grupė valstybių narių. Atliekant šį darbą neabejotinai būtų naudinga tinkamiau koordinuoti veiklą, įtraukiant visas valstybes nares ir apimant visas specifikacijas, kad šio darbo

---

41 2017 m. liepos 26 d. Teisingumo Teismo sprendimas byloje C-696/15, Čekijos Respublika prieš Europos Komisiją, ECLI:EU:C:2017:595.

42 https://tn-its.eu/tn-its-go

43 Kelionių daugiarūšiu transportu informacijos paslaugos – subsidijos buvo skirtos 17 valstybių narių.

44 http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2481

45 http://tisa.org/

46 https://eip.its-platform.eu/

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

rezultatais būtų kuo geriau pasinaudota siekiant tikslo sukurti darnią ITS skaitmeninę infrastruktūrą.

4. NAUDOJAMI IR REIKIAMI FINANSINIAI IŠTEKLIAI

Palyginti su 2014 m. ataskaita, dabar turima daugiau informacijos apie naudojamus ir reikiamus finansinius išteklius, nes visi prioritetiniai veiksmai yra reglamentuojami, o diegiant paslaugas ir nacionalinių prieigos punktų infrastruktūrą padaryta didelė pažanga. Derėtų pažymėti, kad su specifikacijų įgyvendinimu susijusias sąnaudas labai dažnai sudėtinga atskirti nuo ITS paslaugų diegimo ir naudojimo bei pačios ITS fizinės infrastruktūros bendrųjų sąnaudų, kurios gali būti gerokai didesnės.

Su ITS direktyvos įgyvendinimu susijusių sąnaudų klausimas yra išsamiai išdėstytas tyrime *Support study for the ex-post evaluation of the ITS Directive 2010/40/EU* (Ricardo-TEPR, 2018 m. liepos mėn.) ir toliau nagrinėjamas kartu su šia ataskaita pateiktame Komisijos tarnybų darbiniame dokumente dėl ITS direktyvos vertinimo.

Be valstybių narių patiriamų direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę sąnaudų ir Komisijos bei valstybių narių patiriamų sąnaudų, susijusių su posėdžiais, t. y. Europos ITS komiteto (iki 2018 m. pabaigos surengti 25 posėdžiai), Europos patariamosios grupės (10 posėdžių), valstybių narių ekspertų grupių (58 posėdžiai rengiant specifikacijas ir paskesniu etapu) ir sąveikiosios ITS platformos (8 plenariniai posėdžiai ir ~160 darbo grupių posėdžių), su direktyvos įgyvendinimu susijusias sąnaudas galima apibendrinti taip:

- **nacionalinių prieigos punktų kūrimas ir naudojimas:** vidutinės nacionalinių prieigos punktų sukūrimo sąnaudos, remiantis 30 proc. valstybių narių indėliu, svyruoja nuo 249,000 EUR taikant b specifikacijas iki 352,000 EUR taikant c specifikacijas. Vidutinės metinės naudojimo sąnaudos svyruoja nuo 29,000 EUR taikant c specifikacijas iki 46,000 EUR taikant b specifikacijas. Kalbant apie a specifikacijas, duomenis pateikė tik trys valstybės narės ir iš jų matyti, kad vidutinės sukūrimo sąnaudos siekia 195,000 EUR, o metinės naudojimo sąnaudos – 22,000 EUR. Šios sąnaudos yra tik vidutinės vertės, o individualios vertės kiekvienoje valstybėje narėje labai skiriasi, priklausomai, visų pirma, nuo valstybės narės pasirinktų įgyvendinimo sprendimų (esamų prieigos punktų panaudojimas, bendri prieigos punktai kelioms specifikacijoms ir t. t.), pasirinktų techninių sprendimų (pvz., duomenų bazė, platforma, saugykla) ir nuo to, ar dinaminiai duomenys yra įtraukti, ar ne;
- **standartų rengimas:** Komisija skyrė 2,8 mln. EUR 2011–2017 m. pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ standartams ir standartams pagal du įgaliojimus M/453 (C-ITS) ir M/546 (Miestų ITS) parengti. Buvo skirtas papildomas finansavimas su specifikacijomis susijusiems standartams (pvz., keitimosi erdviniais ITS duomenimis techninėmis specifikacijomis) rengti ir standartų profiliavimui įgyvendinant EITP projektus arba programos rėmimo veiksmus. Ši standartizavimo veikla bus tęsiama, visų pirma įgyvendinant Komisijos koreguojamą IRT standartizavimo planą;
- **EITP lėšomis finansuojami programos rėmimo veiksmai:** specifikacijų įgyvendinimui remti buvo pradėti keli EITP lėšomis finansuojami programos rėmimo veiksmai, kurių bendra vertė siekia 15,5 mln. EUR. Šie veiksmai apima

keitimosi duomenimis procedūras ir standartus (TN-ITS GO ITS erdviniams duomenims, DATEX II eismo duomenims, NeTEx viešajam transportui, MMTIS) ir sąveikiosios ITS saugumo struktūrą, suteikiančią daugeliui valstybių narių galimybę kurti bendras įgyvendinimo priemones.

- Kalbant apie pagalbos iškvietos sistemą **„eCall“**, be ankstesnių parengiamųjų bandomųjų projektų, dar buvo investuota 39 mln. EUR į du EITP lėšomis finansuojamus projektus (18,7 mln. EUR iš šios sumos yra ES lėšos), kuriuos įgyvendinant dalyvauja 18 valstybių narių. Šios sąnaudos viršija sąnaudas, susijusias su nacionalinių prieigos punktų infrastruktūros, kurios reikia, kad būtų galima priimti ir tvarkyti pagalbos iškvietą „eCall“, kūrimu arba modernizavimu, ir apima ateities perspektyvų veiklą, susijusią, pvz., su sistemos taikymo srities išplėtimu, įtraukiant į ją papildomus transporto priemonių tipus.

Paminėtinos papildomos sąnaudos – sąnaudos, susijusios su Komisijai skirtais konsultacinio pobūdžio tyrimais (2,1 mln. EUR 2010–2017 m.), su ITS susijusių renginių organizavimu (1,6 mln. EUR 2010–2017 m.) ir Komisijos bei valstybių narių vykdoma stebėsena ir reikalavimų vykdymo užtikrinimu.

Kaip nurodyta tyrime *Support study for the ex-post evaluation of the ITS Directive 2010/40/EU* (Ricardo-TEPR, 2018 m. liepos mėn.), investicijos į mokslinius tyrimus ir technologinę plėtrą (Septintosios bendrosios programos ir programos „Horizontas 2020“ lėšos) ir diegimą (TEN-T ir EITP, ESI fondų lėšos) yra gerokai didesnės, palyginti su įgyvendinimo sąnaudomis (santykis yra apytikriai 100:1). Kadangi vienas iš pagrindinių pagal ITS direktyvą rengiamų specifikacijų tikslų yra palengvinti ir suderinti prieigą prie duomenų, pakartotinai naudotinų plėtojant ITS paslaugas, su direktyvos įgyvendinimu susijusios sąnaudos, kaip ir sąnaudos, susijusios su suderintu pačių paslaugų teikimu, pvz., pagalbos iškvietos sistemai „eCall“ ir sąveikiajai ITS, regis, yra pagrįstos. Šie sąnaudų ir naudos kausimai išsamiau aptariami kartu su šia ataskaita pateiktame Komisijos tarnybų darbiniame dokumente dėl ITS direktyvos vertinimo.

5. IŠVADA

ITS direktyvoje nustatyti šeši prioritetiniai veiksmai yra visiškai įgyvendinti. Pradėta įgyvendinti naują veiklą pagal ITS direktyvą, laiku suteikta teisė priimti deleguotuosius aktus ir 2018 m. gruodžio 11 d. patvirtinta atnaujinta ITS direktyvos įgyvendinimo darbo programa, kuria ateinančiu laikotarpiu bus vadovaujamasi vykdant būsimą veiklą.

Dauguma valstybių narių aktyviai įgyvendina specifikacijas, kuriomis grindžiamas ITS paslaugų diegimas. Yra įdiegti arba diegiami nacionaliniai prieigos punktai, kartu kuriant operacines priemones, kuriomis remiamas ITS duomenų prieinamumas. Vykdant šią veiklą neabejotinai būtų naudinga tinkamiau derinti veiklą, įtraukiant visas valstybes nares ir apimant visas specifikacijas, kad būtų suvienytos visos šios pastangos suderinti ITS skaitmeninę infrastruktūrą visoje ES.

Kaip teigiama valstybių narių pateiktose direktyvos įgyvendinimo ataskaitose, atsiranda naujų ITS temų ir iššūkių, pvz., susietas ir automatizuotas judumas ir paslauginis judumas (MaaS). Atsižvelgiant į šią raidą, klausimas dėl duomenų apie visą kelių transporto tinklą prieinamumo, ypač kalbant apie pagrindinių rūšių

duomenis, atitinkančius fizinės infrastruktūros naudojimo taisykles, gali tapti dar svarbesnis. Šis klausimas turėtų būti toliau nagrinėjamas, kad būtų nustatyta, ar reikia imtis tolesnių veiksmų.

Be to, ateityje atliekant galimą ITS direktyvos peržiūrą, atsižvelgiant į ITS direktyvos vertinimo išvadas, visi šie aspektai turėtų būti įtraukti į visapusišką požiūrį.