EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 8.10.2019.
COM(2019) 464 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI,

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

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SWD(2019) 373 final}

Satura rādītājs

1. Ievads 2
2. Direktīvas 2010/40/ES īstenošanas analīze 2
2.1. Atjaunināta Komisijas darba programma 2
2.2. Deleģētie akti par specifikācijām 3
2.2.1. Metodika 3
2.2.2. Specifikāciju nodrošināšana attiecībā uz prioritārajām darbībām 3
2.2.3. Citas darbības 5
2.3. Priekšlikumi par ieviešanu 6
2.3.1. Sadarbspējīga eCall sistēma visā ES (prioritārā darbība d)) 6
2.3.2. Citas darbības 7
2.4. Standarti 7
2.5. Nesaistoši pasākumi 8
2.5.1. Pamatnostādnes attiecībā uz dalībvalstu ziņojumiem 8
2.5.2. Pilsētas ITS pamatnostādnes 9
2.6. Noteikumi par privātumu, drošību un informācijas atkārtotu izmantošanu 9
2.7. Noteikumi par atbildību 9
2.8. Dalībvalstu ziņojumi 9
2.8.1. Ziņojums par valsts pasākumiem un projektiem saistībā ar prioritārajām jomām 9
2.8.2. Galvenās atziņas — pašreizējās tendences 10
2.9. Eiropas ITS konsultatīvā grupa 12
3. Direktīvas 2010/40/ES efektivitāte un piemērotība un pilnvaru deleģēšana 12
3.1. Efektivitāte un piemērotība 12
3.2. Deleģēšanas īstenošana 12
3.3. Turpmākie pasākumi saistībā ar specifikācijām 13
4. Izmantotie un vajadzīgie finanšu resursi 14
5. Secinājums 15

1. IEVADS

Šis ir otrais progresa ziņojums par Direktīvas 2010/40/ES[1] (ITS direktīva) īstenošanu, kurā analizēta direktīvas darbība un īstenošana kopš pirmā progresa ziņojuma atbilstīgi direktīvas 17. panta 4. punktam. Pirmo ziņojumu Komisija pieņēma 2014. gada 21. oktobrī[2], un tam bija pievienoti divi Komisijas dienestu darba dokumenti par ITS rīcības plāna īstenošanu un dalībvalstu 2011. un 2012. gada ziņojumu analīzi[3].

ITS direktīvā ir paredzēts pamats tam, lai Komisija pieņemtu kopīgas ES specifikācijas attiecībā uz darbībām direktīvas četrās prioritārajās jomās, sākot ar sešām prioritārajām darbībām, kas noteiktas direktīvas 3. pantā. Saistībā ar šīm sešām prioritārajām darbībām paveiktais darbs ir aprakstīts šā ziņojuma 2.2.2. iedaļā.

Komisijai tika piešķirts pilnvarojums līdz 2017. gada 27. augustam pieņemt specifikācijas, kas ietver tehniskos, funkcionālos, organizatoriskos un pakalpojumu noteikumus. Kā norādīts pirmajā progresa ziņojumā, bija vajadzīgs minētā termiņa pagarinājums specifikāciju pieņemšanai attiecībā uz tām ITS direktīvas I pielikumā norādītajām darbībām, kas nav prioritārās darbības.

Pagarinājums tika noteikts ar Lēmumu (ES) 2017/2380, ar ko Direktīvu 2010/40/ES groza attiecībā uz deleģēto aktu pieņemšanas laikposmu[4]. Komisijai piešķirtais pilnvarojums pieņemt deleģētos aktus tika minētajā lēmumā automātiski pagarināts par automātiski atjaunojamu piecu gadu laikposmu, sākot no 2017. gada 27. augusta. Lēmumā arī noteikts, ka Komisijai jāatjaunina darba programma saistībā ar 6. panta 3. punktā paredzētajām darbībām (t. i., darbībām, kas nav ITS direktīvas I pielikumā uzskaitītās prioritārās darbības) līdz 2019. gada 10. janvārim un pirms katra nākamā deleģēto aktu pieņemšanas pilnvaru pagarinājuma par pieciem gadiem.

Šim ziņojumam ir pievienots Komisijas dienestu darba dokuments, kurā analizēti dalībvalstu progresa ziņojumi par 2014. un 2017. gadu, kas iesniegti atbilstoši ITS direktīvas 17. panta 3. punktam. ITS direktīvas *ex-post* novērtējuma rezultāts ir izklāstīts šim ziņojumam pievienotajā Komisijas dienestu darba dokumentā par ITS direktīvas novērtējumu[5].

2. DIREKTĪVAS 2010/40/ES ĪSTENOŠANAS ANALĪZE

2.1. Atjaunināta Komisijas darba programma

Pirmā ITS direktīvas darba programma aptvēra laikposmu no 2011. gada līdz 2015. gadam, un tajā galvenā uzmanība bija pievērsta specifikāciju sagatavošanai saistībā ar minētajām sešām prioritārajām darbībām. Lai gan vajadzība turpināt specifikāciju izstrādi šīm prioritārajām darbībām palika spēkā arī pēc minētā laikposma, darba programma bija jāatjaunina, kā paredzēts Lēmumā (ES) 2017/2380, jo bija jāpievēršas citām direktīvā noteiktām darbībām.

---

1 Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 7. jūlija Direktīva 2010/40/ES par pamatu inteliģento [intelektisko] transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem (OV L 207, 6.8.2010., 1. lpp.).

2 COM(2014) 642 final.

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

4 OV L 340, 20.12.2018., 1. lpp.

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

Ar Komisijas Lēmumu (2018) 8264, kas pieņemts 2018. gada 11. decembrī un aptver laikposmu no 2018. gada līdz 2022. gadam, darba programma ir atjaunināta attiecībā uz ITS direktīvas 6. panta 3. punktā noteiktajām darbībām, t. i., darbībām, uz kurām attiecas četras direktīvā noteiktās prioritārās jomas, izņemot minētās sešas prioritārās darbības. Tajā ir sniegts to jauno pasākumu apraksts, kurus Komisija plāno veikt, lai īstenotu minētās darbības, un norādīts indikatīvs to termiņš.

2.2. Deleģētie akti par specifikācijām

2.2.1. Metodika

Specifikācijas tika izstrādātas saskaņā ar Pamatnolīgumu par Eiropas Parlamenta un Eiropas Komisijas attiecībām[6] un Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas Kopējo vienošanos par deleģētajiem aktiem[7], kā arī principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu[8], kad šis nolīgums kļuva piemērojams.

Kā aprakstīts pirmajā progresa ziņojumā, specifikāciju izstrāde ietvēra plašu sagatavošanās darbu (pētījumus, darbseminārus u. c.), analīzi (izmaksu un ieguvumu analīzi, nepilnību analīzi, prasību un pieeju analīzi) un apspriedes (sabiedrisko apspriešanu, apspriedes ar dalībvalstu izraudzītiem ekspertiem[9] un Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju, Padomes un Parlamenta ekspertu informēšanu un uzaicināšanu).

Kā uzsvērts sākotnējā ziņojumā, tika uzskatīts, ka ir nepieciešama visaptverošāka pieeja, lai risinātu dažādus jautājumus (attiecībā uz finansējumu, standartizāciju, ieinteresēto personu plašāku koordinēšanu, ar ieviešanu saistīto pārvaldību u. c.), kuri pārsniedz specifikāciju darbības jomu, jo īpaši attiecībā uz sadarbīgajām intelektiskajām transporta sistēmām (*C-ITS*). Tāpēc 2014. gada novembrī[10] tika izveidota ieinteresēto personu platforma (*C-ITS* platforma) kā Komisijas ekspertu grupa, kurā apvienojās ieinteresētās personas no publiskā un privātā sektora un bija pārstāvētas visas galvenās ieinteresētās personas visā vērtību ķēdē, tostarp publiskās iestādes, transportlīdzekļu ražotāji, piegādātāji, pakalpojumu sniedzēji, telesakaru uzņēmumi u. c. Tie tika apvienoti minētajā platformā, lai sniegtu ieguldījumu kopīga redzējuma veidošanā par *C-ITS* sadarbspējīgu ieviešanu ES un atbalstītu ES specifikāciju izstrādi.

2.2.2. Specifikāciju nodrošināšana attiecībā uz prioritārajām darbībām

Sešas prioritārās darbības specifikāciju un standartu izstrādāšanai un izmantošanai, kas noteiktas ITS direktīvas 3. pantā un tās I pielikumā, ir pilnīgi izvērtētas. Kā norādīts pirmajā progresa ziņojumā, pirmo trīs specifikāciju pieņemšana bija diezgan vienkārša, ņemot vērā to salīdzinoši šauro darbības jomu. Attiecīgo specifikāciju izstrāde prioritārajām darbībām, kas saistītas ar reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumiem un multimodālas maršruta informācijas pakalpojumiem, bija sarežģītāka, ņemot vērā šo specifikāciju ļoti plašo darbības jomu, kā norādīts ITS

---

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

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

8 OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

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

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

direktīvas I pielikumā, un vajadzību veidot kopīgu izpratni ar ekspertiem par minēto darbības jomu.

Specifikācijas tika pieņemtas hronoloģiskā secībā, kā izklāstīts turpmāk[11].

d) prioritārā darbība — Komisija 2012. gada 26. novembrī, t. i., pirms indikatīvā mērķa datuma, proti, 2013. gada 27. februāra, pieņēma Deleģēto regulu (ES) Nr. 305/2013 par sadarbspējīga ES mēroga *eCall* pakalpojuma saskaņotu nodrošināšanu[12] (skatīt pirmo progresa ziņojumu).

c) prioritārā darbība — Komisija 2013. gada 15. maijā pieņēma Deleģēto regulu (ES) Nr. 886/2013, ar ko papildina ITS Direktīvu attiecībā uz datiem un procedūrām, lai lietotājiem, ja iespējams, nodrošinātu vispārējas ar ceļu satiksmes drošību saistītas bezmaksas informācijas minimumu[13] (skatīt pirmo progresa ziņojumu).

e) prioritārā darbība — Komisija 2013. gada 15. maijā pieņēma Deleģēto regulu (ES) Nr. 885/2013, ar ko papildina ITS Direktīvu attiecībā uz informācijas pakalpojumu sniegšanu saistībā ar drošām stāvvietām kravas automobiļiem un komerciālajiem transportlīdzekļiem[14] (skatīt pirmo progresa ziņojumu).

f) prioritārā darbība — Komisija rīkoja vairākas apspriešanās ar dalībvalstu ekspertiem un galvenajām ieinteresētajām personām par drošu stāvvietu rezervēšanas pakalpojumu nodrošināšanu kravas un komerciālajiem transportlīdzekļiem. Rezultātā tika secināts, ka nav nepieciešamas specifikācijas un standarti par stāvvietu rezervēšanu (skatīt pirmo progresa ziņojumu). Pašreiz nekas neliecina, ka šī situācija būtu ievērojami mainījusies.

b) prioritārā darbība — Komisija 2014. gada 18. decembrī pieņēma Deleģēto regulu (ES) 2015/962, ar ko papildina ITS direktīvu attiecībā uz reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanu visā ES[15]. Specifikācijas ir paredzētas, lai nodrošinātu tādu autoceļu un satiksmes datu pieejamību, apmaiņu, atkārtotu izmantošanu un atjaunināšanu, ko par autoceļiem atbildīgās iestādes, autoceļu apsaimniekotāji dara pieejamus, lai visā ES nodrošinātu reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumus. Kā liecina šis uzskaitījums, reglamentētie elementi ir vairāk saistīti ar tehniskajiem pasākumiem, nevis tieši pakalpojumiem.

a) prioritārā darbība — Komisija 2017. gada 31. maijā pieņēma Deleģēto regulu (ES) 2017/1926, ar ko papildina ITS direktīvu attiecībā uz ES mēroga multimodālu maršruta informācijas pakalpojumu sniegšanu[16]. Specifikāciju sagatavošanas procesā tika sāktas vairākas iniciatīvas (pirmais viedās mobilitātes konkurss, pētījumi, darbsemināri un sabiedriskās apspriešanas[17]). Komisija arī sāka apspriedi par iespējamu iniciatīvu saistībā ar piekļuvi multimodālā transporta datiem, lai darītu pieejamus tādus datus par transportu, kuri aptver visus transporta veidus un mobilitātes pakalpojumus. Šā pārdomu procesa pirmā posma rezultātā 2014. gada jūnijā tika izstrādāts Komisijas dienestu darba dokuments "Ceļvedis multimodālas maršruta informācijas, plānošanas un biļešu pārdošanas pakalpojumu nodrošināšanai

11 Norādītie burti ir attiecīgo ITS direktīvas 3. panta punktu burti.
12 OV L 91, 3.4.2013., 1. lpp.
13 OV L 247, 18.9.2013., 6. lpp.
14 OV L 247, 18.9.2013., 1. lpp.
15 OV L 157, 3.6.2015., 21. lpp.
16 OV L 272, 21.10.2017., 1. lpp.
17 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/promotion_multimodal_planners_en.htm.

visā ES", kur pirmais pasākums ir specifikāciju pieņemšana atbilstoši ITS direktīvai. Pieņemtās specifikācijas attiecas gan uz veicinošiem nosacījumiem, piemēram, datu pieejamību, gan uz pakalpojumiem un noteikumiem maršruta informācijas pakalpojumu savienošanai.

2.2.3. Citas darbības

Saskaņā ar ITS direktīvas 6. pantu Komisija pēc tam, kad ir pieņemtas prioritārajām darbībām vajadzīgās specifikācijas, pieņem specifikācijas citām darbībām prioritārajās jomās, kas norādītas ITS direktīvas I pielikumā.

Nesen tika pabeigts darbs saistībā ar ***C-ITS***. Sākotnēji šā darba pamatā bija pētniecības projekti un daudzas apspriešanās ar ieinteresētajām personām, tostarp Eiropas ITS komiteju un Eiropas ITS konsultatīvo grupu. Tas tika turpināts *C-ITS* platformā, lai palīdzētu visiem vērtību ķēdē iesaistītajiem dalībniekiem nonākt pie kopīga redzējuma. Abos *C-ITS* platformas posmos[18] (no 2014. gada novembra līdz 2016. gada janvārim un no 2016. gada jūlija līdz 2017. gada septembrim) tika vērtētas *C-ITS* ieviešanai nepieciešamā tehniskā un tiesiskā regulējuma galvenās iezīmes un iegūta svarīga informācija no ieinteresētajām personām, kas tika izmantota specifikāciju izstrādes darbā kopā ar dalībvalstu ekspertiem. Vienlaikus dalībvalstis un nozare sāka svarīgas iniciatīvas (pirmsieviešanas *C-Roads* platformu[19] un projektus, *CAR2CAR* sakaru konsorciju), kas palīdzēja izstrādāt kopīgas Eiropas specifikācijas attiecībā uz transportlīdzekļa–transportlīdzekļa un transportlīdzekļa–infrastruktūras sakariem.

Pēc 14 tikšanās reizēm ar dalībvalstu ekspertiem un intensīvām apspriedēm ar ieinteresētajām personām no publiskā un privātā sektora Komisija 2019. gada 13. martā pieņēma Deleģēto regulu par kopīgām ES specifikācijām attiecībā uz *C-ITS*[20]. Tomēr Padome 2019. gada jūlijā noraidīja šo deleģēto aktu.

Cita joma specifikāciju pieņemšanai ir saistīta ar atvērtu piekļuvi ITS pakalpojumiem (atvērtai transportlīdzekļa iekšējai platformai), ko nodrošina, izmantojot **piekļuvi transportlīdzeklī esošiem datiem un resursiem**. *C-ITS* platformas pirmajā posmā[21] šī joma ir bijusi galvenais temats vairākās priekšizpētēs[22] un intensīvās apspriedēs starp ieinteresētajām personām. Paziņojumā [COM(2018) 283 final][23] **Pretim automatizēto transportlīdzekļu mobilitātei.** *ES nākamības mobilitātes stratēģija,* kas publicēts 2018. gada 17. maijā, Komisija paziņoja, ka tā apsvērs nepieciešamību atbilstoši ITS direktīvai izdot specifikācijas par piekļuvi transportlīdzekļa datiem (kas ietver personas datus un/vai citus datus) publiskās sektora vajadzībām, jo īpaši satiksmes vadības jomā[24]. Šajā darbā būtu jāizmanto arī

---

18 Abu posmu ziņojumi pieejami vietnē 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 Sk. 8. punktu. *C-ITS* platformas 6. darba grupas ziņojums: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/its/doc/c-its-platform-final-report-january-2016.pdf.

22 Jo īpaši https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-05-access-to-in-vehicle-data-and-resources.pdf, *TRL*, 2017. gada maijs.

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

24 Minētajā paziņojumā Komisija arī izziņoja ieteikumu par datu pārvaldības sistēmu, kas ļauj koplietot datus, un norādīja, ka tā apsvērs turpmākās iespējas izveidot sistēmu transportlīdzekļa datu kopīgošanai, lai nodrošinātu godīgu konkurenci pakalpojumu sniegšanā.

ieguldījums, ko sniegs jauna Komisijas ekspertu grupa jautājumos par datu apmaiņu starp uzņēmumiem un valdību[25].

Tas tika apstiprināts 2018. gada 11. decembrī pieņemtajā atjauninātajā ITS direktīvas darba programmā, kurā ir arī norādīti papildu pasākumi 2018.–2022. gadam. To rezultātā var tikt pieņemti jauni deleģētie akti atbilstoši ITS direktīvai, kuros aptverti šādi jautājumi:

- ģeogrāfiskā tvēruma iespējamā paplašināšana pašreizējām specifikācijām, kas attiecas uz reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanu visā ES, lai tādējādi iekļautu iespējamus papildu datu veidus (piemēram, par piekļuves ierobežojumiem pilsētās, uzlādes/degvielas uzpildes punktiem);
- *eCall* iespējamā paplašināšana, lai to attiecinātu arī uz citām transportlīdzekļu kategorijām (piemēram, smagajiem kravas transportlīdzekļiem, vietējās satiksmes un tālsatiksmes autobusiem, kā arī uz divriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem un lauksaimniecībā izmantojamiem traktoriem);
- sadarbspējīgi multimodālie maksājumu / biļešu pārdošanas risinājumi un
- satiksmes un kravu pārvadājumu pārvaldības ITS pakalpojumu nepārtrauktība.

Kā norādīts atjauninātajā darba programmā, šie pasākumi tiks sākti ar situācijas apzināšanu kopā ar dalībvalstu ekspertiem, lai precizētu pasākumu darbības jomu.

2.3. Priekšlikumi par ieviešanu

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

Pašreiz ir spēkā tiesiskais regulējums, kas paredz sadarbspējīgās *eCall* sistēmas ieviešanu visā ES.

Lēmumā Nr. 585/2014/ES[26], kas pieņemts 2014. gada 3. jūnijā, bija paredzēts, ka ne vēlāk kā 2017. gada 1. oktobrī ir obligāti jāievieš ārkārtas izsaukumu centrāļu (ĀIC) infrastruktūra, kas nepieciešama, lai saņemtu un apstrādātu *eCall* izsaukumus, kas ES veikti, izmantojot numuru "112", saskaņā ar specifikācijām, kas noteiktas Deleģētajā regulā (ES) Nr. 305/2013. Kā liecina jaunākā no dalībvalstīm saņemtā informācija, ieviešana ir pabeigta, ar vienu izņēmumu (infrastruktūra nav ieviesta vienā nelielā reģionā).

Regulā (ES) 2015/758[27] ir noteiktas vispārējas prasības transportlīdzekļu EK tipa apstiprināšanai attiecībā uz "112" izsaukšanai paredzētajām transportlīdzekļa *eCall* sistēmām un uz "112" izsaukšanai paredzētajām transportlīdzekļa *eCall* sistēmām, sastāvdaļām un atsevišķām tehniskām vienībām. Tajā ir paredzēts, ka, sākot no 2018. gada 31. marta, visos M1 transportlīdzekļos (vieglajos automobiļos) un N1 transportlīdzekļos (vieglajos komerciālajos transportlīdzekļos) obligāti jābūt uzstādītai "112" izsaukšanai paredzētai transportlīdzekļa *eCall* sistēmai. Tajā ir arī atzītas transportlīdzekļa īpašnieka tiesības papildus "112" izsaukšanai paredzētajai transportlīdzekļa *eCall* sistēmai izmantot TPP transportlīdzekļa *eCall* sistēmu, kas

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

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

[27] OV L 123, 19.5.2015., 77. lpp.

nodrošina līdzīgu pakalpojumu. Saistībā ar novērtējuma ziņojumu, kas jāiesniedz līdz 2021. gada 31. martam, Komisijai ir jāizvērtē, vai minētās regulas darbības joma būtu jāpaplašina, lai to attiecinātu arī uz citu kategoriju transportlīdzekļiem, piemēram, smagajiem kravas transportlīdzekļiem, autobusiem un tālsatiksmes autobusiem, divriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem un lauksaimniecībā izmantojamiem traktoriem. Minētā regula tika papildināta ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2017/78[28] un Komisijas Deleģēto regulu (ES) 2017/79[29], kurās ir sīkāk izklāstīti administratīvie noteikumi un tehniskās prasības.

2.3.2. Citas darbības

Kā liecina dalībvalstu ziņojumu analīze, lielākā daļa dalībvalstu ir ļoti aktīvi īstenojušas pirmās pieņemtās specifikācijas (attiecībā uz c), e) un b) prioritāro darbību), jo īpaši pateicoties ES finansiālajam atbalstam, kas sniegts saistībā ar uzaicinājumiem iesniegt priekšlikumus Eiropas transporta tīklu (*TEN-T*) un Eiropas Infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) ietvaros.

Par specifikācijām, kas attiecas uz prioritārajām darbībām, kuras minētas ITS direktīvas 3. panta b) un c) apakšpunktā[30], 17 dalībvalstis un Norvēģija ziņoja, ka ir izveidojušas savu valsts piekļuves punktu (VPP), savukārt piecas citas dalībvalstis veic pasākumus, lai to drīzumā izdarītu. Attiecībā uz e) specifikācijām ieviesto VPP skaits ir mazāks (13 dalībvalstis ir izveidojušas VPP un/vai sniegušas ieguldījumu Eiropas piekļuves punkta izveidē), jo vairākas dalībvalstis uzskata, ka to teritorijā specifikācijas nav piemērojamas, jo tajās nav informācijas pakalpojumu saistībā ar drošām stāvvietām. Pamatojoties uz šīm pozitīvajām tendencēm, šķiet lietderīgi arī turpmāk šādā veidā atbalstīt dalībvalstu pašreizējos centienus, jo īpaši ņemot vērā arī to, ka minētās specifikācijas vairāk attiecas uz pakalpojumus veicinošajiem faktoriem, t. i., datu pieejamību, nekā tieši uz pakalpojumiem. Līdzīgu argumentāciju var attiecināt uz a) specifikācijām, kas vēl joprojām ir īstenošanas sākumposmā.

Tomēr papildus datu pieejamībai aktuāls ir arī jautājums par datu esību (t. i., iespēju iegūt informāciju digitālā formātā), jo īpaši attiecībā uz īpaši svarīgiem datu veidiem, kas atbilst noteikumiem par infrastruktūras izmantošanu, piemēram, satiksmes noteikumiem, kas ir būtiski tādiem pakalpojumiem kā intelektiskā ātruma pielāgošana (*ISA*) vai automatizēta braukšana, attiecībā uz visu autoceļu tīklu. Šis jautājums būtu jāizpēta, lai novērtētu, vai ir vajadzīga turpmāka rīcība.

2.4. Standarti

ITS direktīvā noteiktās prioritārās jomas ir aplūkotas vairākos standartizācijas pasākumos.

Ir pieņemti Deleģētajā regulā (ES) Nr. 305/2013 minētie *eCall* pakalpojuma standarti. 2015. gadā tika pabeigta neliela minēto standartu pārskatīšana, lai integrētu *HeERO* izmēģinājuma projektu[31] rezultātus. Tika arī pabeigts un 2015. gadā tika publicēts standarts CEN/TS 16454 par *eCall* pakalpojuma atbilstības testēšanu.

---

28 OV L 12, 17.1.2017., 26. lpp.

29 OV L 12, 17.1.2017., 44. lpp.

30 Specifikācijas, kas attiecas uz direktīvas 3. panta dažādajiem punktiem, turpmāk saīsināti dēvētas par "a) specifikācijām", "b) specifikācijām" utt.

31 www.heero-pilot.eu.

CEN un/vai ETSI, izmantojot ES atbalstu, ir sākuši vairākus jaunus ar *eCall* saistītus pasākumus, kas apstiprināti kā jauni standarti vai tehniskās specifikācijas, proti, *eCall* ar ITS stacijas starpniecību, vairākas tehniskās specifikācijas, lai *eCall* attiecinātu uz citām transportlīdzekļu kategorijām (smagajiem kravas transportlīdzekļiem un citiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, vietējās satiksmes un tālsatiksmes autobusiem, lauksaimniecībā/mežizstrādē izmantojamiem transportlīdzekļiem, kā arī divriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem), un *eCall* augsta līmeņa lietojuma protokoli (*HLAP*), kas izmanto *IMS* pakešu komutācijas tīklus.

Citas vajadzības, piemēram, fiziskās un ekspluatācijas prasības transportlīdzeklī iebūvētām ierīcēm pēc to pārdošanas un *eCall* sistēmu (pēcpārdošanas) sertifikācijas pamatnostādnes, vēl nav risinātas.

Standartizācijas pilnvaras M/453 ietvaros *CEN* (*TC* 278 *WG*16) un Eiropas Telekomunikāciju standartu institūts (ETSI) (*TC ITS*), kā arī citas standartizācijas organizācijas ir sagatavojušas standartus, kas attiecas uz sadarbīgajām ITS. ITS standartizācijas procesā notiek arī sadarbība starp ES, ASV un citiem partneriem, kas iesaistīti ITS standartu saskaņošanā pasaules līmenī. Šī sadarbība paātrina standartu noteikšanu, un tā rezultātā ITS tiek ieviestas straujāk.

Ir arī izstrādāts un publicēts *DATEX II* standarts ar ITS saistītas (reāllaika) informācijas apmaiņai, savukārt 2018. gadā tika pabeigta *CEN* tehniskā specifikācija (*CEN/TS* 17268) ITS (statisko) telpisko datu apmaiņai atbilstoši *TN-ITS* projektam[32]. Šie pasākumi ir svarīgi ITS autotransporta datu un digitālajām kartēm vajadzīgo datu labākai apmaiņai.

Komisija 2016. gada februārī izdeva standartizācijas pieprasījumu M/546, prasot Eiropas standartizācijas organizācijām izstrādāt jaunus Eiropas standartus un Eiropas standartizācijas galīgos dokumentus, lai atbalstītu ITS direktīvas 8. panta īstenošanu attiecībā uz multimodālo informāciju, satiksmes pārvaldību un pilsētu loģistiku pilsētu ITS jomā. Paredzams, ka šis darbs tiks pabeigts 2021. gadā.

Ir apzinātas papildu standartizācijas vajadzības, uz kurām attiecas ITS direktīvas darbības joma, un tās ir iekļautas Komisijas IKT standartizācijas mainīgā plāna[33] ikgadējos atjauninājumos, ņemot vērā iespējamos turpmākos standartizācijas pasākumus. Tās ietver atvērtās transportlīdzekļa iekšējās platformas arhitektūru, portatīvo ierīču drošu integrāciju un darbību un nepilnību analīzi attiecībā uz plašu pakalpojumu klāstu, kas paredzēts sadarbīgai, savienotai un automatizētai mobilitātei (*CCAM*).

2.5. Nesaistoši pasākumi

2.5.1. Pamatnostādnes attiecībā uz dalībvalstu ziņojumiem

Ņemot vērā apkopoto pieredzi, kā arī dalībvalstu pirmo ITS progresa ziņojumu (par 2014. gadu) analīzi, sadarbībā ar dalībvalstu ekspertiem tika izstrādāta vienota struktūra ziņojumu sagatavošanai un galveno darbības rādītāju (GDR) saraksts, un dalībvalstīm ir ieteikts tos brīvprātīgā kārtā izmantot savos 2017. gada progresa ziņojumos. Minētā struktūra un saraksts papildina 2011. gada 13. jūlijā pieņemtās

[32] https://tn-its.eu/.

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

pamatnostādnes attiecībā uz dalībvalstu ziņojumiem atbilstoši ITS direktīvai[34]. Plašāka informācija par minētās struktūras un GDR izmantošanu ir atrodama Komisijas dienestu darba dokumentā par dalībvalstu 2014. un 2017. gada progresa ziņojumu analīzi.

2.5.2. Pilsētas ITS pamatnostādnes

Kā norādīts pirmajā progresa ziņojumā, pilsētas ITS pamatnostādnes, kas sagatavotas kā daļa no ITS rīcības plāna, tika izmantotas, izstrādājot Komisijas dienestu darba dokumentu par intelektisko transporta sistēmu mobilizēšanu ES pilsētām[35]. Tas bija daļa no 2013. gada 17. decembrī pieņemtā tiesību aktu kopuma par mobilitāti pilsētās[36]. Komisija 2019. gadā veiks minētā tiesību aktu kopuma izvērtēšanu.

2.6. Noteikumi par privātumu, drošību un informācijas atkārtotu izmantošanu

Kā norādīts 2014. gada ziņojumā, specifikācijās attiecīgā gadījumā tika ietverti noteikumi par privātumu, datu aizsardzību, drošību un informācijas atkārtotu izmantošanu, precizējot, ka ir jāievēro tiesību akti, kas attiecas uz privātumu un datu aizsardzību. Turklāt uz ekspertu sanāksmēm sistemātiski tika aicināts Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītājs, kura viedoklis tika pienācīgi ņemts vērā.

Personas datu aizsardzība bija būtisks apsvērums specifikāciju sagatavošanā par *C-ITS*, jo vairākos *C-ITS* pakalpojumos izmanto personas datu pārraidi. Tika precizēts, ka attiecībā uz *C-ITS* specifikācijas nevar būt juridiskais pamats likumīgai datu apstrādei. Neatkarīgi no minētā *C-ITS* specifikācijās tika noteiktas prasības ziņojumu pseidonimizācijai, kā arī apsvērumi personas datu aizsardzības atbalstīšanai.

Vēl viens svarīgs to specifikāciju aspekts, kuras attiecas uz *C-ITS*, ir sakaru drošība. Daudzos *C-ITS* pakalpojumos ir svarīgi nodrošināt tādu *C-ITS* ziņojumu autentiskumu un integritāti, kuri satur informāciju, piemēram, par pozīciju, ātrumu un braukšanas virzienu. Tāpēc ar minētajām specifikācijām tiek noteikts viens kopīgs Eiropas *C-ITS* uzticamības modelis visām *C-ITS* stacijām neatkarīgi no izmantotajām sakaru tehnoloģijām.

2.7. Noteikumi par atbildību

Kā norādīts 2014. gada ziņojumā, attiecīgā gadījumā specifikācijās tika ietverti noteikumi par atbildību atbilstoši ITS direktīvas 11. pantam.

Tā kā atbildība ir arī svarīgs elements attiecībā uz *C-ITS*, specifikāciju sagatavošanā pienācīgi tika ņemti vērā Lēmuma Nr. 768/2008/EK[37] I pielikumā izklāstītie atsauces noteikumi Kopienas saskaņošanas tiesību aktiem attiecībā uz ražojumiem. Tie nav cieši saistīti ar atbildību, tomēr tajos ir sīki izklāstīti *C-ITS* staciju ražotāju pienākumi un atbildība.

---

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

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_lv.htm.

37 Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 9. jūlija Lēmums Nr. 768/2008/EK par produktu tirdzniecības vienotu sistēmu.

2.8. Dalībvalstu ziņojumi

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

Saskaņā ar ITS direktīvas 17. panta 3. punktu dalībvalstīm līdz 2014. gada 27. augustam un līdz 2017. gada 27. augustam bija jāiesniedz Komisijai ziņojumi par valsts pasākumiem un projektiem ITS direktīvas 2. pantā norādītajās prioritārajās jomās.

Minēto 2014. un 2017. gada ziņojumu analīze ir ietverta Komisijas dienestu darba dokumentā "Dalībvalstu ziņojumu analīze", kas pievienots šim ziņojumam.

2.8.2. Galvenās atziņas — pašreizējās tendences

Lielākā daļa dalībvalstu veic aktīvu darbu I prioritārajā jomā (Ceļa, satiksmes un maršruta datu optimāla izmatošana), tostarp ES finansētos projektos, kuros iesaistītas daudzas dalībvalstis (piemēram, *Crocodile 2*). Daudzas valstis arī ziņoja, ka tās izstrādā valsts braucienu plānošanas sistēmas un uzlabo savu datu vākšanas infrastruktūru un mainīgās informācijas zīmes. Tomēr privātais sektors sākotnēji izrādīja nelielu vēlēšanos sadarboties attiecībā uz piekļuvi datiem, kas saistīti ar ceļu satiksmes drošību[38] (c) specifikācija).

Dalībvalstis ir arī izstrādājušas plašu pasākumu klāstu II prioritārajā jomā (Satiksmes un kravu pārvadājumu pārvaldības ITS pakalpojumu nepārtrauktība). Šādi pasākumi ir, piemēram, to satiksmes pārvaldības sistēmu uzlabošana un satiksmes pārvaldības pakalpojumu pārrobežu ieviešanas turpināšana, autotransporta un dzelzceļa transporta efektīvāka sasaistīšana, multimodālo viedo/elektronisko biļešu pārdošanas risinājumu izstrāde sabiedriskajam transportam vai inovatīvu rīku un tiešsaistes sistēmu izstrāde kravu autopārvadājumu informācijas sniegšanai un pārvaldībai. Gandrīz visas dalībvalstis bija iesaistījušās vienā vai vairākos ES finansētos projektos šajā jomā, piemēram, *NEXT-ITS 2*, *Ursa Major 2*, *MedTIS2* vai *Arc Atlantique 2*.

Izņemot *eCall* infrastruktūras ieviešanu un e) specifikāciju īstenošanu attiecībā uz informācijas pakalpojumu sniegšanu par drošām stāvvietām kravas automobiļiem, kas arī tika atbalstīta ar EISI finansētiem projektiem, mazāk pasākumu tika ziņots par III prioritāro jomu (ITS lietotnes saistībā ar ceļu satiksmes drošumu un drošību). Tomēr ar III prioritāro jomu ir saistīti vairāki plaša mēroga ES finansēti ITS pamatprojekti EISI koridoros (piemēram, *Ursa Major 2* vai *NEXT-ITS 2*), jo to mērķis ir īpaši uzlabot pasažieru un kravu pārvadājumu drošumu. Būtu arī jānorāda, ka daudzi no sadarbīgo ITS projektiem, par kuriem ziņots saistībā ar IV prioritāro jomu, ir īpaši vērsti uz drošumu.

Ir ziņots par daudziem jauniem pasākumiem IV prioritārajā jomā, kas vērsti galvenokārt uz sadarbīgām ITS, tādējādi šo jomu vairāk pielīdzinot citām prioritārajām jomām daudzās dalībvalstīs. EISI finansētos projektos, piemēram, *C-Roads* platformā (un saistītajos *C-Roads* valstu projektos), *InterCor* un *NordicWay*,

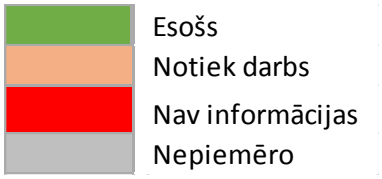
[38] Attiecībā uz transportlīdzekļu radītajiem datiem vairākas dalībvalstis 2017. gadā izveidoja datu darba grupu, kurā bija iesaistītas vairākas ieinteresētās personas no publiskā un privātā sektora. 2019. gada 3. jūnijā tika parakstīts saprašanās memorands, lai sagatavotu koncepcijas apliecinājumu transportlīdzekļu radīto, ar ceļu satiksmes drošību saistīto datu apmaiņai. https://www.roundtable-dtf.eu/data-task-force/.

tika apvienotas daudzas dalībvalstis, un tie ir palīdzējuši veidot pārrobežu sadarbspēju un standartus.

Kā jau uzsvērts 2014. gada ziņojumā, sadarbspējas un pakalpojumu nepārtrauktības pamatā bija ES specifikācijas, kas pieņemtas atbilstoši ITS direktīvai.

Daudzas dalībvalstis ir arī izveidojušas VPP, kas saistīti ar dažādajām ITS direktīvas specifikācijām. Turpmākajā tabulā ir norādīts VPP ieviešanas līmenis, kāds tas ir šā ziņojuma sagatavošanas laikā. Izcēlums sarkanā krāsā apzīmē informācijas trūkumu un/vai VPP ieviešanas trūkumu vairākās dalībvalstīs. Atjaunināts un sīkāks VPP saraksts ir pieejams arī Komisijas tīmekļa vietnē[39].

Krāsu kods valsts piekļuves punktiem



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

Valsts nosaukums	*MMTIS* valsts piekļuves punkts	*RTTI* valsts piekļuves punkts	*SRTI* valsts piekļuves punkts	*SSTP* valsts piekļuves punkts	*SSTP* ES piekļuves punkts
	Deleģētā regula 1926/2017	Deleģētā regula 962/2015	Deleģētā regula 886/2013	Deleģētā regula 885/2013	Deleģētā regula 885/2013
	(a) darbība)	(b) darbība)	(c) darbība)	(e) darbība)	(statiskie dati — e) darbība)
Austrija					
Beļģija					
Bulgārija					
Horvātija					
Kipra					
Čehijas Republika					
Dānija					
Igaunija					
Somija					
Francija					
Vācija					
Grieķija					
Ungārija					
Īrija					
Itālija					
Latvija					
Lietuva					
Luksemburga					
Malta					
Nīderlande					
Norvēģija					
Polija					
Portugāle					
Rumānija					
Slovākija					
Slovēnija					
Spānija					
Zviedrija					
Apvienotā Karaliste					

Daudzas dalībvalstis arī sadarbojās, lai izstrādātu kopīgus rīkus saistībā ar datu pieejamību un pakalpojumu sniegšanu (piemēram, *DATEX II* profili, *TN-ITS* specifikācijas, metadatu katalogs, kvalitātes sistēma, pašdeklarācijas veidnes utt.), šim nolūkam izmantojot EISI finansētu projektus / programmu atbalsta darbības vai arī brīvprātīgā kārtā. Šī sadarbība būtu jāveicina un jāpaplašina, lai atbalstītu digitālās ITS infrastruktūras saskaņošanu, kuras "mugurkaulu" veido visi VPP.

Ir ziņots arī par jauniem pasākumu veidiem, piemēram, dronu izmantošanu satiksmes uzraudzībai, un daudzas dalībvalstis ir ziņojušas par pasākumiem, kas saistīti ar bezvadītāja transportlīdzekļiem / autonomo braukšanu. Šīm jaunajām ITS jomām ir vērts pievērst pastāvīgu uzmanību, jo īpaši ņemot vērā ITS direktīvas iespējamo pārskatīšanu.

2.9. Eiropas ITS konsultatīvā grupa

Kā jau norādīts 2014. gada ziņojumā, Komisija ir sistemātiski lūgusi Eiropas ITS konsultatīvās grupas locekļiem sniegt rakstiskus atzinumus par specifikāciju projektu komerciālajiem un tehniskajiem aspektiem. Grupa sniedza vērtīgus atzinumus, kas bija noderīgi specifikāciju galīgo versiju izstrādei. Laikposmā no 2012. gada marta līdz 2018. gada septembrim tika organizētas 10 tikšanās klātienē, tostarp "ITS draugu" tikšanās, kurās Komisija, dalībvalstis, nozare un citas ieinteresētās personas varēja apspriesties daudz vienotāk.

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

3.1. Efektivitāte un piemērotība

Visaptverošs novērtējums par Direktīvas 2010/40/ES efektivitāti, lietderību, nozīmīgumu, saskaņotību un ES pievienoto vērtību ir atrodams šim ziņojumam pievienotajā Komisijas dienestu darba dokumentā par ITS direktīvas novērtējumu.

3.2. Deleģēšanas īstenošana

Politisks apstiprinājums

2014. gada ziņojumā ir īpaši norādīts uz atšķirību starp atzinumiem, ko pauduši valstu eksperti ar *eCall* specifikācijām saistītā darba gaitā, un dalībvalstu paustajām nostājām Padomes īstenotās politiskās kontroles laikā. Vēlāko specifikāciju pieņemšana attiecībā uz prioritārajām darbībām no šā skatpunkta noritēja bez traucējumiem, un par tām tika panākta vispārēja vienošanās Padomes un Parlamenta līmenī. Tas, iespējams, veicināja Komisijai piešķirto deleģēto aktu pieņemšanas pilnvaru pagarināšanu par pieciem gadiem un dialogu ar dalībvalstīm par atjaunināto darba programmas pieņemšanu. Turpretī Deleģēto regulu, ar ko ITS direktīvu papildina attiecībā uz *C-ITS* ieviešanu un izmantošanu un ko Komisija pieņēma 2019. gada 13. martā pēc plašas un rezultatīvas sadarbības ar dalībvalstu ekspertiem, Padome noraidīja 2019. gada jūlijā.

Pilnvaru deleģēšanas apjoma apšaubīšana

Viena dalībvalsts 2013. gada 18. decembrī iesniedza divas deleģētās regulas — (ES) Nr. 885/2013 (informācijas pakalpojumu sniegšana saistībā ar drošām stāvvietām kravas automobiļiem) un (ES) Nr. 886/2013 (vispārējas ar ceļu satiksmes drošību saistītas bezmaksas informācijas minimums) — izskatīšanai Eiropas Savienības Vispārējā tiesā. Tā lūdza atcelt abas minētās deleģētās regulas, lūgumu pamatojot ar to, ka tās pārsniedz Direktīvā 2010/40/ES noteiktās pilnvaru deleģējuma robežas un tādējādi ir pretrunā LESD 290. pantam, jo ar minētajiem deleģētajiem aktiem tika noteikti pienākumi, kas jāizpilda visām dalībvalstīm, atšķirībā no ITS direktīvas.

Vispārējā tiesa 2015. gada oktobrī noraidīja lūgumu[40], norādot, ka Komisija, pieņemot minētos deleģētos aktos, nav pārsniegusi savas pilnvaras. Tā arī apstiprināja Komisijas nostāju attiecībā uz tādas kontroles struktūras izveidi, kura būtu kompetenta novērtēt atbilstību, izmantojot vienu no deleģētajiem aktiem.

[40] Vispārējās tiesas 2015. gada 8. oktobra spriedums lietās T-659/13 un T-660/13, Čehijas Republika / Komisija, EU:T:2015:771.

Attiecīgā dalībvalsts pārsūdzēja spriedumu, būtībā apgalvojot, ka

1. Vispārējā tiesa kļūdījās, nospriežot, ka apstrīdētajās regulās netiek prasīts, lai dalībvalstis ieviestu ITS lietotnes un pakalpojumus to teritorijā;

2. Vispārējā tiesa kļūdījās, interpretējot Direktīvas 2010/40/ES 7. panta noteikto pilnvaru deleģēšanu kā tādu, kas Komisijai ļauj pieprasīt, lai dalībvalstis izveidotu kontroles struktūru, un

3. Vispārējā tiesa kļūdījās, nospriežot, ka kontroles struktūra nav attiecīgās jomas "būtisks elements" un ka uz to varētu attiekties pilnvaru deleģēšana.

Eiropas Savienības Tiesa 2017. gada 26. jūlijā noraidīja pārsūdzību kā nepamatotu[41], tādējādi apstiprinot Vispārējās tiesas spriedumu un Komisijas nostāju.

Tādējādi Tiesa nosprieda, ka kontroles struktūra nav attiecīgās jomas "būtisks elements" un tāpēc uz to varētu attiekties pilnvaru deleģēšana.

3.3. Turpmākie pasākumi saistībā ar specifikācijām

Kā jau norādīts 2014. gada ziņojumā, palīdzība specifikāciju īstenošanā tika sniegta ar Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta starpniecību (tādiem projektiem kā *I_HeERO, Crocodile 2* vai *C-Roads* un programmu atbalsta darbībām, piemēram, *TN-ITS GO*[42], *DATEX II, MMTIS*[43]) un "Apvārsnis 2020" finansējumu, kā arī ar vairāku ieinteresēto personu iniciatīvu un platformu (*EeIP*[44], *TISA*[45], *EU-EIP*[46], *TN-ITS* u. c.) starpniecību.

Lai strukturētu specifikāciju īstenošanu dalībvalstīs, Komisija arī organizēja vairākas turpmākas sanāksmes ar ekspertiem[47] un darbseminārus, lai apspriestu īstenošanas jautājumus par visām specifikācijām — a), b), c), d) un e) —, jo īpaši jautājumus, kas saistīti ar VPP izveidi.

Kā norādīts 2.8.2. iedaļā, daudzas dalībvalstis sadarbojās brīvprātīgā kārtā un/vai ES finansētos projektos dažādu tādu rīku izstrādē, kas vajadzīgi specifikāciju īstenošanai, jo īpaši attiecībā uz kvalitātes prasībām, metadatiem, standartu profilēšanu utt.

Šis darbs bija nepieciešams, lai specifikācijas papildinātu ar darbības elementiem, un dažos gadījumos to aizsāka neliels skaits dalībvalstu bez jebkāda formalizēta satvara. Šajā darbā noteikti noderētu labāka koordinācija, iesaistot visas dalībvalstis un aptverot visas specifikācijas, lai iespējami efektīvi virzītos uz saskaņotu ITS digitālo infrastruktūru.

4. IZMANTOTIE UN VAJADZĪGIE FINANŠU RESURSI

Salīdzinājumā ar 2014. gada ziņojumu ir pieejams vairāk informācijas par izmantotajiem un vajadzīgajiem finanšu resursiem, jo ir aplūkotas visas prioritārās

---

41 Tiesas 2017. gada 26. jūlija spriedums lietā C-696/15 Čehijas Republika / Komisija, ECLI:EU:C:2017:595.

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

43 Multimodālas maršrutu informācijas pakalpojumi — dotācijas tika piešķirtas 17 dalībvalstīm.

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

45 http://tisa.org/.

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

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

darbības un ir bijis būtisks progress pakalpojumu un VPP infrastruktūras ieviešanā. Būtu jānorāda, ka ļoti bieži ar specifikāciju īstenošanu saistītās izmaksas ir grūti nošķirt no ITS pakalpojumu ieviešanas un izmantošanas un ITS fizisko infrastruktūru vispārējām izmaksām, kas var izrādīties daudz lielākas.

Izmaksas, kas saistītas ar ITS direktīvas īstenošanu, ir sīki aprakstītas "Atbalsta pētījumā ITS direktīvas 2010/40/ES *ex-post* novērtējumam" (*Ricardo-TEPR,* 2018. gada jūlijs) un plašāk apspriestas šim ziņojumam pievienotajā Komisijas dienestu darba dokumentā par ITS direktīvas novērtējumu.

Papildus transponēšanas izmaksām, kas radušās dalībvalstīm, un izmaksām, kas Komisijai un dalībvalstīm radušās saistībā ar sanāksmēm Eiropas ITS komitejā (25 sanāksmes līdz 2018. gada beigām), Eiropas Konsultatīvajā grupā (10 sanāksmes), dalībvalstu ekspertu grupās (58 sanāksmes specifikāciju sagatavošanai vai turpmākas sanāksmes) un *C-ITS* platformā (8 plenārsēdes un aptuveni 160 darba grupu sanāksmes), izmaksas saistībā ar direktīvas īstenošanu var apkopot turpmāk norādītajā veidā.

- **VPP izveides un darbības izmaksas**. VPP izveides vidējās izmaksas, pamatojoties uz 30 % ieguldījumu no dalībvalstīm, svārstās no 249 000 EUR b) specifikācijām līdz 352 000 EUR c) specifikācijām. Vidējās darbības izmaksas gadā svārstās no 29 000 EUR c) specifikācijām līdz 46 000 EUR b) specifikācijām. Par a) specifikācijām datus iesniedza tikai trīs dalībvalstis, un tie liecina, ka vidējās izveides izmaksas bija 195 000 EUR gadā un vidējās darbības izmaksas bija 22 000 EUR gadā. Šīs izmaksas ir tikai vidējās vērtības, un individuālās vērtības katrai dalībvalstij ievērojami atšķiras un ir īpaši atkarīgas no dalībvalsts izdarītajām īstenošanas izvēlēm (pašreizējo piekļuves punktu atkārtota izmantošana, kopīgi piekļuves punkti vairākām specifikācijām utt.), no izvēlētajiem tehniskajiem risinājumiem (piemēram, datu noliktava, daudzpusēja platforma, repozitorijs) un no tā, vai ir ietverti dinamiskie dati.
- **Standartu izstrāde**. Komisija piešķīra 2,8 miljonus EUR 2011.–2017. gada periodam standartu izstrādei attiecībā uz *eCall* un diviem pieprasījumiem, proti, M/453 (*C-ITS*) un M/546 (pilsētu ITS). Ir piešķirts papildu finansējums standartiem saistībā ar specifikācijām (piemēram, tehniskajām specifikācijām telpisko ITS datu apmaiņai) un standartu profilēšanai ar EISI projektu vai programmu atbalsta darbību starpniecību. Standartizācijas darbs turpināsies, jo īpaši saskaņā ar Komisijas IKT standartizācijas mainīgo plānu.
- **Programmu atbalsta darbības (PAD) no EISI**. Lai atbalstītu specifikāciju īstenošanu, tika sāktas vairākas EISI PAD par kopējo summu 15,5 miljoni EUR. Tās attiecas uz datu apmaiņas procedūrām un standartiem (*TN-ITS GO* ITS telpiskajiem datiem, *DATEX II* satiksmes datiem, *NeTEx* sabiedriskajam transportam, *MMTIS*) un *C-ITS* drošības arhitektūru, kas ļauj daudzām dalībvalstīm izstrādāt kopīgus īstenošanas rīkus.
- Attiecībā uz ***eCall*** papildus iepriekšējiem pirmsieviešanas izmēģinājuma projektiem 39 miljoni EUR (no kuriem 18,7 miljoni EUR bija ES līdzekļi) tika ieguldīti divos EISI finansētos projektos, kuros bija iesaistītas 18 dalībvalstis. Šīs izmaksas pārsniedz *eCall* saņemšanai un apstrādei nepieciešamās *PSAP* infrastruktūras izveides vai modernizācijas izmaksas un ietver arī uz nākotni vērstus pasākumus, piemēram, tādus, kas saistīti ar paplašināšanu, lai ietvertu papildu transportlīdzekļu veidus.

Citas papildu izmaksas, kas jānorāda, ir Komisijas izmaksas saistībā ar konsultatīviem pētījumiem (2,1 miljons EUR 2010.–2017. gadam), ITS veltītu pasākumu organizēšanu (1,6 miljoni EUR 2010.–2017. gadam), kā arī Komisijas un dalībvalstu izmaksas saistībā ar uzraudzību un izpildi.

Kā norādīts "Atbalsta pētījumā ITS direktīvas 2010/40/ES *ex-post* novērtējumam" (*Ricardo-TEPR,* 2018. gada jūlijs), ieguldījumi pētniecībā un izstrādē (Septītā pamatprogramma un "Apvārsnis 2020") un ieviešanā (*TEN-T* un EISI, ESIF) ir daudz lielāki nekā šīs īstenošanas izmaksas; to attiecība ir aptuveni 100:1. Tā kā viens no to specifikāciju mērķiem, kas izstrādātas saskaņā ar ITS direktīvu, ir veicināt un saskaņot piekļuvi datiem, kas atkārtoti izmantojami ITS pakalpojumu izstrādei, ar direktīvas īstenošanu saistītās izmaksas šķiet pamatotas tāpat kā izmaksas, kas saistītas ar pašu pakalpojumu, piemēram, *eCall* un *C-ITS*, saskaņotu nodrošināšanu. Šie izmaksu un ieguvumu jautājumi ir sīkāk izklāstīti šim ziņojumam pievienotajā Komisijas dienestu darba dokumentā par ITS direktīvas novērtējumu.

5. SECINĀJUMS

Visas sešas ITS direktīvā noteiktās prioritārās darbības ir pilnīgi ņemtas vērā. Ir sākti jauni pasākumi saskaņā ar ITS direktīvu, ir pagarināts termiņš attiecībā uz tiesībām pieņemt deleģētos aktus, un 2018. gada 11. decembrī pieņemtā atjauninātā ITS direktīvas darba programma noteiks turpmāko darba virzienu nākamajiem gadiem.

Lielākā daļa dalībvalstu aktīvi īsteno specifikācijas, kas ir ITS pakalpojumu ieviešanas pamatā. Ir ieviesti VPP vai notiek to ieviešanas process, un vienlaikus tiek izstrādāti darbības instrumenti ITS datu pieejamības atbalstam. Šajā darbā noteikti noderētu labāka koordinācija, iesaistot visas dalībvalstis un aptverot visas specifikācijas, lai visus šos centienus apvienotu un vērstu uz saskaņotu ITS digitālo infrastruktūru visā ES.

Rodas jauni ITS virzieni un problēmas, kā norādīts dalībvalstu ziņojumos par direktīvas īstenošanu, piemēram, savienota un automatizēta mobilitāte un mobilitāte kā pakalpojums (*MaaS*). Ņemot vērā šo dinamiku, vēl aktuālāks var kļūt jautājums par tādu datu pieejamību, kuri attiecas uz visu autotransporta tīklu, jo īpaši attiecībā uz galvenajiem datu veidiem, kas atbilst noteikumiem par fiziskās infrastruktūras izmantošanu. Šis jautājums būtu jāizpēta plašāk, lai novērtētu, vai ir vajadzīga turpmāka rīcība.

Ņemot vērā arī ITS direktīvas novērtējuma secinājumus, ikvienā ITS direktīvas pārskatīšanā, kas var tikt veikta nākotnē, visi šie aspekti būtu jāiekļauj visaptverošā pieejā.