Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
L serija

2023/2661

2023 11 30

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA (ES) 2023/2661

2023 m. lapkričio 22 d.

kuria iš dalies keičiama Direktyva 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ([1]),

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros ([2]),

kadangi:

(1) 2020 m. gruodžio 9 d. Komisijos komunikate „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“ (toliau – Darnaus ir išmanaus judumo strategija) nustatyta, kad intelektinių transporto sistemų (toliau – ITS) diegimas yra itin svarbi priemonė, skirta susietojo ir automatizuoto daugiarūšio judumo užtikrinimui, todėl juo prisidedama prie Europos transporto sistemos pertvarkos siekiant efektyvaus, saugaus, darnaus, išmanaus ir atsparaus judumo tikslo. Šia priemone papildomi veiksmai, paskelbti pagal pavyzdinę krovininio transporto žalinimo strategiją, kuria siekiama skatinti daugiarūšio transporto logistiką. Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje taip pat paskelbta, kad 2022 m. bus peržiūrėtas Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2017/1926 ([3]) siekiant įtraukti nuostatas dėl privalomo dinaminių duomenų rinkinių prieinamumo, taip pat bus įvertintas poreikis imtis su skaitmeninių daugiarūšio transporto paslaugų teikėjų teisėmis ir pareigomis susijusių reguliavimo veiksmų ir kartu įgyvendinti bilietų pardavimo, įskaitant geležinkelių bilietų pardavimą, iniciatyvą. Šia direktyva turėtų būti užtikrinta, kad kelių transporto srities ITS prietaikomis būtų sudarytos sąlygos kelių transportą integruoti su kitų rūšių transportu, pvz., geležinkeliu ar aktyviu judumu, taip sudarant palankesnes sąlygas, jei įmanoma, pereiti prie šių rūšių transporto, siekiant gerinti veiksmingumą ir prieinamumą;

(2) Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje patvirtintas tikslas iki 2050 m. visų transporto rūšių sektoriuose žuvusiųjų skaičių Sąjungoje priartinti prie nulio. Prie eismo dalyvių saugumo didinimo prisidedama keliomis priemonėmis, patenkančiomis į Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2010/40/ES ([4]) taikymo sritį, pavyzdžiui, pagalbos iškvietos sistema „eCall“, su kelių sauga susijusios eismo informacijos teikimo paslaugomis ir informacijos apie saugias sunkvežimių ir komercinių transporto priemonių stovėjimo vietas, kaip sertifikuota pagal Komisijos deleguotąjį reglamentą (ES) 2022/1012 ([5]), teikimo paslaugomis;

([1]) OL C 290, 2022 7 29, p. 126.
([2]) 2023 m. spalio 3 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2023 m. spalio 23 d. Tarybos sprendimas.
([3]) 2017 m. gegužės 31 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2017/1926, kuriuo papildomos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2010/40/ES nuostatos dėl informacijos apie keliavimą daugiarūšiu transportu paslaugų teikimo (OL L 272, 2017 10 21, p. 1).
([4]) 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).
([5]) 2022 m. balandžio 7 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2022/1012, kuriuo dėl standartų, kuriuose išsamiai aprašoma saugiose ir apsaugotose stovėjimo aikštelėse teikiamų paslaugų kokybė ir tų aikštelių saugumo lygis, nustatymo ir tų aikštelių sertifikavimo procedūrų papildomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 (OL L 170, 2022 6 28, p. 27).

(3) 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos komunikate „Europos žaliasis kursas“ pabrėžiama, kad vis svarbesnis vaidmuo tenka automatizuotam ir susietajam daugiarūšiam judumui ir išmaniosioms eismo valdymo sistemoms, kurioms atsirasti sąlygas sudaro skaitmenizacija, taip pat pabrėžiamas tikslas remti naujas darniojo transporto ir judumo paslaugas, kurios gali padėti pagerinti judumą, sumažinti eismo spūstis ir taršą, ypač miestų vietovėse, ir remti perėjimą prie švaresnių transporto rūšių skatinant perėjimą prie kitų transporto rūšių ir geresnį eismo valdymą. Siekiant paremti šią raidą, gali būti pagrįsta apsvarstyti tinkamus techninės analizės kriterijus pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2020/852 ([6]) (taip pat žinomas kaip taksonomijos reglamentas), kad būtų remiamos investicijos į ITS;

(4) dėl didėjančio poreikio geriau panaudoti duomenis ir taip užtikrinti didesnį transporto grandinių tvarumą, saugumą, efektyvumą ir atsparumą, reikia stiprinti ITS sistemos koordinavimą su kitomis iniciatyvomis, kuriomis siekiama suderinti ir palengvinti dalijimąsi duomenimis judumo, transporto ir logistikos sektoriuose, žvelgiant į transporto daugiarūšiškumo perspektyvą, pavyzdžiui, bendra Europos judumo duomenų erdve ir jos komponentais, Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2020/1056 ([7]) ir Skaitmeninio transporto ir logistikos forumo (DTLF) vykdomu darbu, kartu atsižvelgiant į duomenų apsaugos ir privatumo taisykles;

(5) atsižvelgiant į poreikį skaitmenizuoti kelių transportą, padidinti kelių saugą ir sumažinti eismo spūstis, reikėtų toliau plėtoti intelektinių transporto sistemų ir paslaugų diegimą bei naudojimą transeuropinio transporto tinklo keliuose;

(6) skaitmenizacija ir inovacijomis kelių transporto srityje sukuriama užimtumo galimybių, plėtojant naujus projektus šiame sektoriuje;

(7) daugelyje valstybių narių intelektinių transporto sistemų ir paslaugų nacionalinio lygmens prietaikos kelių transporto sektoriuje jau diegiamos. Tačiau nepaisant patobulinimų, atliktų po to, kai 2010 m. buvo priimta Direktyva 2010/40/ES, atliekant jos vertinimą buvo nustatyti nuolatiniai trūkumai, dėl kurių ITS paslaugų diegimas tebėra paskiras bei nesuderintas ir visoje Sąjungoje bei prie jos išorės sienų trūksta geografinės tų paslaugų aprėpties vientisumo;

(8) įgyvendindamos Komisijos deleguotuosius reglamentus (ES) Nr. 885/2013 ([8]), (ES) Nr. 886/2013 ([9]), (ES) 2015/962 ([10]) ir (ES) 2017/1926, kuriais papildoma Direktyva 2010/40/ES, valstybės narės sukūrė nacionalinius prieigos punktus. Nacionaliniai prieigos punktai sudaro sąlygas prieiti prie duomenų, susijusių su transportu, ir juos pakartotinai naudoti, kad padėtų visoje ES teikti sąveikiąsias kelionių ir eismo ITS paslaugas galutiniams naudotojams. Šie su transportu susiję duomenys turėtų būti pateikiami kompiuterio skaitomu formatu šia direktyva numatyta aprėptimi. Nacionaliniai prieigos punktai kartu su regioniniais ir vietos prieigos punktais, kurių gali būti valstybėse narėse, yra svarbi Europos duomenų strategijoje nurodytos bendros Europos judumo duomenų erdvės dalis ir jais reikėtų naudotis, visų pirma kiek tai susiję su duomenų prieinamumu. Bendradarbiaudamos, kad palengvintų prieigą prie duomenų per nacionalinius prieigos punktus, valstybės narės turėtų stengtis gerinti nacionalinių prieigos punktų veiksmingumą, sąveiką ir bendradarbiavimą visoje Sąjungoje, taip pat palengvinti duomenų naudotojų prieigą prie jų. Nepaisant to, kad nacionaliniai prieigos punktai veikia visose valstybėse narėse, vis dar reikia gerinti duomenų, susijusių su daugeliu duomenų tipų, kurie laikomi itin svarbiais plėtojant esmines paslaugas, kuriomis galutiniams naudotojams teikiama būtina informacija, turimumą;

([6]) 2020 m. birželio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/852 dėl sistemos tvariam investavimui palengvinti sukūrimo, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/2088 (OL L 198, 2020 6 22, p. 13).

([7]) 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1056 dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos (OL L 249, 2020 7 31, p. 33).

([8]) 2013 m. gegužės 15 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) Nr. 885/2013, kuriuo papildomos Europos Parlamento ir Tarybos ITS direktyvos 2010/40/ES nuostatos dėl informavimo apie saugias sunkvežimių ir komercinių transporto priemonių stovėjimo vietas paslaugų teikimo (OL L 247, 2013 9 18, p. 1).

([9]) 2013 m. gegužės 15 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) Nr. 886/2013, kuriuo Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/40/ES 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 (OL L 247, 2013 9 18, p. 6).

([10]) 2014 m. gruodžio 18 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2015/962, kuriuo papildomos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2010/40/ES nuostatos, susijusios su visoje Europos Sąjungoje teikiamomis tikralaikės eismo informacijos paslaugomis (OL L 157, 2015 6 23, p. 21).

(9) reikėtų stiprinti valstybių narių bendradarbiavimą taikant ITS diegimo specifikacijas. Komisija turėtų sudaryti palankesnes sąlygas valstybių narių bendradarbiavimui prioritetinėse srityse, pavyzdžiui, priimdama gaires, kuriomis būtų skatinamas suderintas ir laiku atliekamas ITS diegimas Sąjungoje ir supaprastinamas dalijimasis III priede išvardytų tipų duomenimis;

(10) Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2023/1804 ([11]) 20 straipsnyje reikalaujama, kad nacionaliniuose prieigos punktuose būtų turimi ir prieinami tam tikri su alternatyviųjų degalų infrastruktūra susiję statiniai ir dinaminiai duomenys ir paslaugos visoje Sąjungos teritorijoje, taip remiant geresnių informavimo paslaugų galutiniams naudotojams plėtojimą. Toje nuostatoje taip pat numatyta priimti taisykles, kuriomis papildomos Komisijos deleguotajame reglamente (ES) 2022/670 ([12]) nustatytos duomenų perdavimo, pateikimo ir kokybės standartų taisyklės;

(11) siekiant užtikrinti suderintą, veiksmingą ir sąveikų ITS diegimą visoje Sąjungoje, be jau priimtų specifikacijų, reikėtų nustatyti specifikacijas, atitinkamais atvejais įskaitant standartus, kuriose būtų nustatytos papildomos išsamios nuostatos ir procedūros. Prieš patvirtindama visas papildomas arba peržiūrėtas specifikacijas, Komisija turėtų įvertinti, ar jos atitinka tam tikrus apibrėžtus principus, nustatytus II priede. Pirmenybė turėtų būti teikiama keturioms pagrindinėms ITS kūrimo ir diegimo sritims. Toliau įgyvendinant ITS, reikėtų atsižvelgti į konkrečios valstybės narės jau įdiegtą ITS infrastruktūrą – padarytą technologinę pažangą ir patirtas finansines išlaidas;

(12) turėtų būti užtikrinta, kad, visų pirma sąveikiųjų intelektinių transporto sistemoms (toliau – C-ITS), taikomais ITS sistemų reikalavimais nebūtų primestas tam tikro tipo technologijų naudojimas ir nebūtų priimta tokiam naudojimui palankių diskriminuojamųjų priemonių, laikantis technologinio neutralumo principo, išdėstyto Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2018/1972 ([13]). Jei galima naudoti viena kitą papildančias, patikimas ir realiomis sąlygomis išbandytas C-ITS technologijas, turėtų būti sudarytos sąlygos kartu veikiančioms prietaikoms, tuo pačiu užtikrinant ITS sistemų sąveiką;

(13) specifikacijose turėtų būti atsižvelgta į jau įgytą patirtį ir pasiektus rezultatus ITS, C-ITS ir sąveikiojo, susietojo ir automatizuoto judumo (toliau – CCAM) srityse, visų pirma C-ITS ir CCAM platformose, Europos daugiarūšio keleivių judumo forume, Skaitmeninio transporto ir logistikos forume ir Europos pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ diegimo platformoje, ir ta patirtimi ir rezultatais turėtų būti remiamasi;

(14) specifikacijomis turėtų būti skatinamos inovacijos. Turint daugiau duomenų turėtų atsirasti paskatų, pavyzdžiui, kurti naujas ITS paslaugas ir, atvirkščiai, diegiant inovacijas turėtų būti nustatyti būsimi specifikacijų poreikiai. Pagal programą „Europos horizontas“ įgyvendinant Europos sąveikiojo, susietojo ir automatizuoto judumo partnerystę turėtų būti remiamas kitos C-ITS paslaugų bangos plėtojimas ir bandymas, atsižvelgiant į specifikacijas, kurios būtų priimtos dėl C-ITS paslaugų, ir padedant integruoti labai automatizuotas transporto priemones į naujas daugiarūšio judumo paslaugas. Naujos technologijos, visų pirma C-ITS technologijos, turi būti išbandytos realiomis kelių eismo sąlygomis kaip patikima paslauga prieš diegimą;

(15) C-ITS naudojamos technologijos, suteikiančios galimybę kelių transporto priemonių tarpusavio sąveikai ir jų sąveikai su pakelės infrastruktūra, įskaitant eismo signalus. C-ITS paslaugos yra ITS paslaugų grupė, pagrįsta atvira struktūra, suteikiančia galimybę palaikyti ryšį tarp įvairių arba lygiarangių C-ITS stočių. Tai reiškia, kad visos C-ITS stotys turėtų saugiai keistis pranešimais tarpusavyje, o ne tik su iš anksto nustatytomis stotimis. Teikiant daugumą paslaugų būtina užtikrinti C-ITS pranešimų, kuriuose pateikiama tokia informacija kaip padėtis, greitis ir kryptis, autentiškumą bei vientisumą. Todėl turėtų būti nustatytas bendras Europos C-ITS patikimumo užtikrinimo modelis, kad būtų sukurtas patikimumu grindžiamas ryšys tarp visų C-ITS stočių, nepriklausomai nuo naudojamų ryšių technologijų. Tas patikimumo užtikrinimo modelis turėtų būti įgyvendintas viešojo rakto infrastruktūros (toliau –

([11]) 2023 m. rugsėjo 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/1804 dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Direktyva 2014/94/ES (OL L 234, 2023 9 22, p. 1).

([12]) 2022 m. vasario 2 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2022/670, kuriuo papildomos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2010/40/ES nuostatos dėl visoje Europos Sąjungoje teikiamų tikralaikės eismo informacijos paslaugų (OL L 122, 2022 4 25, p. 1).

([13]) 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/1972, kuria nustatomas Europos elektroninių ryšių kodeksas (OL L 321, 2018 12 17, p. 36).

VRI) naudojimo politikos priemonėmis. Aukščiausias VRI lygis turėtų būti Europos patikimų liudijimų sąrašas (toliau – EPLS), kurį sudaro visų patikimų Europos pagrindinių sertifikavimo institucijų įrašai. Siekiant užtikrinti sklandų to C-ITS patikimumo užtikrinimo modelio veikimą, tam tikros užduotys turėtų būti atliekamos centriniu lygmeniu. Komisija turėtų užtikrinti, kad būtų vykdomos tos pagrindinės užduotys, visų pirma susijusios su i) C-ITS liudijimų politikos institucijos vaidmeniu valdant liudijimų politiką ir VRI autorizavimą, ii) patikimų liudijimų sąrašo valdytojo vaidmeniu kuriant ir atnaujinant EPLS, o vykdant reguliarią veiklą – vaidmeniu teikiant ataskaitas C-ITS liudijimų politikos institucijai, kiek tai susiję su bendru saugiu C-ITS patikimumo užtikrinimo modelio veikimu, ir iii) C-ITS kontaktinio centro vaidmeniu tvarkant visus ryšius su pagrindinių sertifikavimo institucijų valdytojais ir skelbiant patikimų liudijimų sąrašo valdytojo ir EPLS viešojo rakto sertifikatą. Šiuo metu Komisija taip pat užtikrina, kad Europos pagrindinė sertifikavimo institucija atliktų savo vaidmenį. Jeigu tikslinga, ta institucija gali būti išlaikyta, pavyzdžiui, siekiant remti migracijos planus tuo atveju, jei kitos pagrindinės sertifikavimo institucijos darbas yra sutrikdytas;

(16) įgyvendinant daugumą priemonių pagal Direktyvą 2010/40/ES, išskyrus pagalbos iškvietos sistemą „eCall“, daugiausia dėmesio buvo skiriama tam, kad būtų patvirtintos specifikacijos, kuriomis būtų užtikrinta duomenų, kurie jau turimi skaitmeniniu kompiuterio skaitomu formatu, sąveika bei prieinamumas ir ITS paslaugų diegimas, tačiau atitinkamiems suinteresuotiesiems subjektams niekada nebuvo numatyta jokių pareigų kurti tokius duomenis ir pateikti juos tuo formatu arba diegti konkrečias paslaugas. Daugelio ITS paslaugų naudojimas tapo plačiai paplitęs, pavyzdžiui, incidentų nustatymas, suteikiantis galimybę teikti su eismo sauga susijusias eismo informacijos paslaugas, taip pat esminių duomenų naudojimas kitose prioritetinėse šioje direktyvoje nurodytose srityse, pavyzdžiui, eismo taisyklėse, kuriomis palaikomas svarbių paslaugų, pavyzdžiui, greičio ribų, veikimas, taip palaikant transporto priemonių, kuriose įrengta išmanioji greičio palaikymo pagalbinė sistema pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2019/2144 ([14]), veikimą. Manoma, kad privalomas tam tikrų ITS paslaugų ir esminių kompiuterio skaitomo formato duomenų teikimas yra būtinas, kad būtų užtikrintas tiek nuolatinis tokių duomenų turimumas, tiek nuolatinis tokių paslaugų teikimas visoje Sąjungoje. Tai reiškia, kad pagrindinė informacija, kuri turi būti atspindėta kompiuterio skaitomuose duomenyse, jau egzistuoja, neatsižvelgiant į jos pateikimo formatą ar laikmeną. Pavyzdžiui, pagrindinė informacija egzistuoja tik tada, kai kompetentingos institucijos pateikia įspėjimą dėl eismui nepalankių oro sąlygų (pvz., per radiją arba kelių švieslentėse).

Šioje direktyvoje nenurodoma, ar reikia parengti konkrečią eismo informaciją (pavyzdžiui, parengti eismo srautų planus), taip pat kokiomis aplinkybėmis turėtų būti pateikiamas su sauga susijęs įspėjimas (pavyzdžiui, ar dėl snygio vairuotojams turi būti pateikiamas įspėjimas) arba kokia eismo reguliavimo verte (pvz., greičio ribos lygiu). Visa tai paliekama kompetentingų institucijų nuožiūrai, o tai reiškia, kad bus susiduriama su skirtinga taikymo praktika (pavyzdžiui, dėl to paties snygio kai kuriuose regionuose gali būti priimtas sprendimas įspėti eismo dalyvius, o kai kuriuose – ne). Be to, dėl privalomo tam tikrų ITS paslaugų ir esminių duomenų teikimo skaitmeniniu kompiuterio skaitomu formatu nereikia investuoti į tinklo pakelės įrangą, kad būtų galima rinkti papildomą informaciją. Duomenų tipai ir paslaugos, kurių teikimas pagal šią direktyvą turėtų būti padarytas privalomas, turėtų būti nustatyti remiantis specifikacijomis, Komisijos patvirtintomis deleguotaisiais aktais, kuriais papildoma Direktyva 2010/40/ES, pirmiausia deleguotaisiais reglamentais (ES) Nr. 885/2013, (ES) Nr. 886/2013, (ES) 2017/1926 ir (ES) 2022/670, ir turėtų atspindėti ten nustatytus duomenų tipus ir paslaugas. Komisijos jau priimtose specifikacijose, įskaitant jose nurodytus standartus, paliekama galimybė pasirinkti informacijos elemento, kuris turi būti prieinamas kompiuterio skaitomu formatu, skaitmeninį turinį. Siekiant nustatyti bendrą įgyvendinimo metodą, gali prireikti parengiamojo darbo, pavyzdžiui, standartų profiliavimo. Tokiais atvejais ITS darbo programoje turėtų būti aprašytas parengiamasis darbas, kurį reikia atlikti, ir į šį papildomą darbą turėtų būti atsižvelgta nustatant taikytinas šių tipų duomenų teikimo ir susijusių paslaugų teikimo datas;

([14]) 2019 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/2144 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo reikalavimų, susijusių su jų bendrąja sauga ir transporto priemonėse esančių asmenų bei pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 78/2009, (EB) Nr. 79/2009 ir (EB) Nr. 661/2009 ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 631/2009, (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012, (ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 ir (ES) 2015/166 (OL L 325, 2019 12 16, p. 1).

(17) būtinas neskaitmeninės informacijos pakeitimas skaitmeniniu kompiuterio skaitomu formatu reikalauja laipsniško ir proporcingo požiūrio, atsižvelgiant į didelį susijusių suinteresuotųjų subjektų skaičių ir jų nevienodus techninius pajėgumus, taip pat į didelį informacijos kiekį. Todėl privalomas tam tikrų duomenų teikimas skaitmeniniu kompiuterio skaitomu formatu pirmajame etape turėtų būti susijęs su informacija, sukurta arba atnaujinta po konkrečios pradžios datos; antrajame etape ši pareiga turėtų būti taikoma ir anksčiau sukurtai informacijai. Kitų duomenų, kurių informacija greitai tampa nebeaktuali, atveju gali pakakti pateikti tik naują arba atnaujintą informaciją;

(18) siekiant tęstinumo, duomenų tipai ir paslaugos, kurių teikimas pagal šią direktyvą yra privalomas, turėtų būti turimi konkrečioje geografinėje taikymo srityje. Ta taikymo sritis taip pat turėtų būti apibrėžta remiantis laipsnišku ir proporcingu požiūriu. Duomenų apie eismo reguliavimą miestų transporto mazguose atveju, siekiant užtikrinti atitinkamų pareigų proporcingumą ir visų pirma numatyti pagrįstą sąnaudų ir naudos santykį, valstybės narės turėtų turėti galimybę apsiriboti konkrečiais keliais, kuriuose taikytų šioje direktyvoje nustatytą eismo srauto ribą;

(19) kelių eismo saugumo sumetimais valstybės narės raginamos nacionaliniuose prieigos punktuose kuo greičiau suteikti prieigą prie duomenų (pvz., greičio ribų arba dinaminių duomenų apie saugias ir apsaugotas stovėjimo aikšteles), taip pat tų kelių tinklo dalių, kurios nepriklauso III priede apibrėžtai geografinei taikymo sričiai (pvz., automagistralės, nepriklausančios transeuropiniam kelių tinklui), atveju;

(20) iš 2020 m. atlikto tyrimo „Riboto judumo asmenų informavimas apie prieinamą transportą“ matyti, kad šiuo metu dėl nepakankamų duomenų, susijusių su prieinamumo savybėmis, negalima patikimai planuoti kelionės naudojant prieinamumo aspektus kaip paieškos kintamuosius. Iš jo taip pat matyti, kad minimalių reikalavimų ir standartų nustatymas neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims skirtai informacijai turėtų būti laikomas labai svarbiu Sąjungos ir valstybių narių lygmens klausimu. Kad būtų dar labiau pagerintas transporto sistemos prieinamumas ir sudarytos geresnės sąlygos keliauti neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims, teikiant skaitmenines daugiarūšio judumo paslaugas reikia turėti prieigos mazgų ir jų prieinamumo savybių duomenis prieinamais formatais;

(21) atsižvelgiant į susijusį Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje pateiktą pareiškimą, Komisijos prašoma apsvarstyti, kokių dabartinės teisinės sistemos korekcijų reikia atsižvelgiant į naujas elektroninių ryšių technologijas ir kokį poveikį pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ bendriesiems pagalbos centrams daro galimas iškvietos sistemos „eCall“ išplėtimas įtraukiant kitų kategorijų transporto priemones, pavyzdžiui, sunkiasvores krovinines transporto priemones, autobusus ir tolimojo susisiekimo autobusus, variklines dvirates transporto priemones ir žemės ūkio traktorius. Be to, Komisijos prašoma ne tik taikyti šią direktyvą, bet ir įvertinti galimybes spręsti pagalbos iškvietos sistemų „eCall“ transporto priemonėse su įranga, atitinkančia dabartines iškvietos sistemos „eCall“ specifikacijas, nusidėvėjimo klausimą, kai bus išjungti perjungiamieji ryšių tinklai (2G ir 3G);

(22) geresnis ITS ir pažangiųjų pagalbos vairuotojui sistemų arba apskritai transporto priemonių ir infrastruktūros sistemų integravimas reiškia, kad tokios sistemos vis labiau priklausys nuo informacijos, kurią jos teikia viena kitai. Tai visų pirma pasakytina apie C-ITS. Esant aukštesniam automatizavimo lygiui ši priklausomybė tik didės. Numatoma, kad dėl aukštesnio automatizavimo lygio naudojamas ryšys tarp transporto priemonių ir infrastruktūros bus saugus, siekiant suderinti manevrus ir užtikrinti eismo srautų sklandumą, taip prisidedant ir prie darnesnio transporto. Tas ryšys tarp transporto priemonių ir infrastruktūros turėtų prisidėti prie duomenų patikimumo, tikslumo ir turimumo užtikrinimo. Todėl ITS paslaugų vientisumo pažeidimas galėtų padaryti didelį poveikį kelių eismo saugumui, pavyzdžiui, kai dėl sąmoningai pateiktos klaidingos informacijos įtakos transporto priemonės atliks manevrus, dėl kurių kils pavojus eismo dalyviams, ir galėtų padaryti grandininį poveikį Sąjungos transporto sistemai. Siekiant užtikrinti vienodas šios direktyvos įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai susidarius situacijai, kai pažeidžiamas ITS paslaugų vientisumas ir reikia skubios intervencijos Sąjungos lygmeniu, kad būtų užtikrintas saugus ir tinkamas Sąjungos transporto sistemos veikimas arba kelių eismo saugumas, patvirtinti atsakomąsias priemones tos situacijos priežastims ir pasekmėms pašalinti. Tų

atsakomųjų priemonių reikėtų imtis kuo greičiau ir jas taikyti nedelsiant. Tačiau, prieš patvirtindama tokias atsakomąsias priemones, Komisija turėtų dėti visas įmanomas pastangas konsultuotis su valstybių narių ekspertais. Be to, atsižvelgiant į tai, kad gali egzistuoti ekstremaliųjų situacijų valdymo planai įvairiais intervencijos lygmenimis, siekiant pašalinti įvairius galimus sistemos trūkumus, Komisija tokias atsakomąsias priemones turėtų patvirtinti tik susidarius ekstremaliajai situacijai, kai taisomosios priemonės, kurių ėmėsi kompetentingos nacionalinės institucijos, neužtikrina, kad būtų laiku ir veiksmingai reaguojama. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamasi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011 ([15]). Atsižvelgiant į poreikį užtikrinti transporto paslaugų tęstinumą, tikslinga tokių atsakomųjų priemonių galiojimą pratęsti ilgiau nei šešiems mėnesiams, pasinaudojant Reglamento (ES) Nr. 182/2011 8 straipsnio 2 dalyje numatyta galimybe. Tokios atsakomosios priemonės turėtų būti nebetaikomos, kai tik įgyvendinamas alternatyvus sprendimas arba ekstremalioji situacija išsprendžiama;

(23) kai pagal šią direktyvą reikia tvarkyti asmens duomenis, pavyzdžiui, buvimo vietos duomenis, kai tai leidžia tiesiogiai ar netiesiogiai nustatyti asmens tapatybę, tai turėtų būti atliekama laikantis Sąjungos teisės dėl asmens duomenų ir privatumo apsaugos, kaip nustatyta visų pirma Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2016/679 ([16]) ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2002/58/EB ([17]). Pagal Reglamento (ES) 2016/679 6 straipsnį šioje direktyvoje turėtų būti nurodytas tikslas, kuriuo asmens duomenys gali būti tvarkomi pagal šią direktyvą;

(24) kai pagal šią direktyvą parengtinos specifikacijos yra susijusios su asmens duomenų tvarkymu, jomis turėtų būti numatytos tinkamos ir atitinkamos asmens duomenų apsaugos garantijos, atitinkančios Reglamento (ES) 2016/679 ir Direktyvos 2002/58/EB reikalavimus, be kita ko, dėl ilgiausios duomenų saugojimo trukmės ir duomenų anoniminimo arba pseudoniminimo aspektų. Visų pirma, nedarant poveikio jokiems konkretiems Sąjungos teisėje nustatytiems reikalavimams dėl anoniminių arba pseudonimizuotų duomenų naudojimo, kai tik įmanoma vienodai įgyvendinti siekiamus tikslus tvarkant asmens duomenis ir kai tai techniškai įmanoma turėtų būti naudojami anonimizuoti duomenys. Kitais atvejais turėtų būti skatinama naudoti pseudonimizuotus duomenis, pavyzdžiui, naudojant ES C-ITS saugumo kredencialų valdymo sistemą, siekiant užtikrinti didesnį asmenų privatumą, laikantis pritaikytosios duomenų apsaugos principo. Asmens duomenų, gautų dėl judumo modelių ar veido atpažinimo, naudojimas negali sudaryti sąlygų jokiai socialinei diskriminacijai. Be to, tose specifikacijose arba atitinkamai nacionalinėje teisėje pagal Reglamento (ES) 2016/679 ir Direktyvos 2002/58/EB reikalavimus turėtų būti nustatytos apsaugos priemonės, visų pirma nuo netinkamo naudojimo, įskaitant neteisėtą prieigą, pakeitimą ar praradimą;

(25) Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/95/EB ([18]) taikoma gaminiams, dėl kurių sektoriaus teisės aktuose nėra išdėstyta konkretesnių nuostatų, kuriomis siekiama to paties saugos tikslo, taip pat tais atvejais, kai sektoriaus teisės aktuose nustatyti saugos reikalavimai neapima aspektų ir rizikos ar rizikos kategorijos, kuriems taikoma minėta direktyva (taip pat žinoma kaip apsauginė sąlyga);

(26) tais atvejais, kai būtina atlikti atitikties vertinimą, specifikacijos turėtų apimti išsamias nuostatas, kuriomis nustatoma sudedamųjų dalių atitikties arba tinkamumo naudoti vertinimo procedūra. Kalbant apie tam tikras ITS paslaugas, visų pirma C-ITS paslaugas, būtina nuolat laikytis tam tikrų reikalavimų ir užtikrinti sąveiką, kad būtų užtikrinta sauga ir tinkamas sistemos veikimas. Todėl prireikus specifikacijose, kuriose nustatomi gaminiams taikomi reikalavimai, taip pat turėtų būti nustatytos su rinkos priežiūra susijusios procedūros, įskaitant apsaugos

([15]) 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

([16]) 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) (OL L 119, 2016 5 4, p. 1).

([17]) 2002 m. liepos 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/58/EB dėl asmens duomenų tvarkymo ir privatumo apsaugos elektroninių ryšių sektoriuje (Direktyva dėl privatumo ir elektroninių ryšių) (OL L 201, 2002 7 31, p. 37).

([18]) 2001 m. gruodžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/95/EB dėl bendros gaminių saugos (OL L 11, 2002 1 15, p. 4).

sąlygą. Šios nuostatos turėtų būti grindžiamos Europos Parlamento ir Tarybos sprendimu Nr. 768/2008/EB ([19]), visų pirma jo nuostatomis, susijusiomis su įvairiuose atitikties vertinimo ir rinkos priežiūros procedūrų etapuose taikomais moduliais. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2018/858 ([20]) nustatomi motorinių transporto priemonių ir jų dalių arba su jomis susijusios įrangos tipo patvirtinimo ir rinkos priežiūros pagrindai, o Europos Parlamento ir Tarybos reglamentuose (ES) Nr. 167/2013 ([21]) ir (ES) Nr. 168/2013 ([22]) nustatomos dviračių ar triračių transporto priemonių ir keturračių, taip pat žemės ar miškų ūkio transporto priemonių ir jų dalių bei su jais susijusios įrangos tipo patvirtinimo taisyklės. Todėl nustatant įrangos ir prietaikų, kurioms taikomi tie teisės aktai, atitikties vertinimą būtų dubliuojamas darbas.

Tačiau tie transporto priemonių patvirtinimą reglamentuojantys teisės aktai taikomi transporto priemonėse sumontuotai su ITS susijusiai įrangai, bet ne išorinei kelių infrastruktūroje įrengtai ITS techninei ir programinei įrangai – šiai turėtų būti taikoma ši direktyva. Tokiu atveju specifikacijose galėtų būtų numatytos atitikties vertinimo ir rinkos priežiūros procedūros. Tokios procedūros turėtų apimti tik tai, kas būtų būtina kiekvienu atskiru atveju, ir, kai tinkama, jomis turėtų būti siekiama sistemingo požiūrio į atitikties vertinimo įstaigų skyrimo taisykles ir taikytinas procedūras, visų pirma susijusias su tarpvalstybinėmis prietaikomis ir paslaugomis;

(27) kai diegiant ir naudojant ITS techninę ir programinę įrangą naudojamos dirbtinio intelekto sistemos, turėtų būti atsižvelgta į atitinkamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatomos suderintos dirbtinio intelekto taisyklės (dirbtinio intelekto aktas), nuostatas;

(28) ITS prietaikoms ir paslaugoms, kurioms būtinos tikslaus ir patikimo laiko ir padėties nustatymo paslaugos, turėtų būti naudojama palydovų naudojimu pagrįsta infrastruktūra arba kitokia technologija, užtikrinanti lygiavertį tikslumą. Kad būtų skatinama plačiau naudoti naujas technologijas, patenkinančias tikslaus ir patikimo laiko ir padėties nustatymo paslaugų poreikį, reikėtų išnaudoti Sąjungos transporto ir kosmoso sektorių sinergiją. Pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2021/696 ([23]) sudarytą Sąjungos kosmoso programą per GALILEO sistemą, Europos geostacionarinę navigacinę tinklo sistemą (EGNOS) ir „Copernicus“ sistemą teikiami kokybiški naujausi ir saugūs kosmoso srities duomenys, informacija bei paslaugos;

(29) saugaus ir patikimo laiko ir padėties nustatymo paslaugų teikimas yra esminis veiksmingo ITS prietaikų ir paslaugų veikimo elementas. Todėl, siekiant sumažinti pasaulinės palydovinės navigacijos sistemos (GNSS) apsimetinėjimo signalų atakas, tikslinga užtikrinti tų paslaugų suderinamumą su programoje GALILEO nustatytu autentiškumo patvirtinimo mechanizmu. Tai nereiškia, kad, siekiant užtikrinti informacijos apie padėtį ir laiką patikimumą, negalima naudoti kitų patikimų mechanizmų, kuriais užtikrinamas toks pat patikimumo lygis;

(30) rengiant darbo programas, kurias Komisija priima pagal Direktyvą 2010/40/ES, turėtų būti konsultuojamasi su valstybėmis narėmis ir kitais atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, įskaitant kitas Komisijos ekspertų grupes, visų pirma Europos ITS patariamąją grupę, ir komitetus, nagrinėjančius skaitmeninius transporto aspektus;

([19]) 2008 m. liepos 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 768/2008/EB dėl bendrosios gaminių pardavimo sistemos ir panaikinantis Tarybos sprendimą 93/465/EEB (OL L 218, 2008 8 13, p. 82).

([20]) 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB (OL L 151, 2018 6 14, p. 1).

([21]) 2013 m. vasario 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 167/2013 dėl žemės ir miškų ūkio transporto priemonių patvirtinimo ir rinkos priežiūros (OL L 60, 2013 3 2, p. 1).

([22]) 2013 m. sausio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 168/2013 dėl dviračių ir triračių transporto priemonių bei keturračių patvirtinimo ir rinkos priežiūros (OL L 60, 2013 3 2, p. 52).

([23]) 2021 m. balandžio 28 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/696, kuriuo sudaroma Sąjungos kosmoso programa ir įsteigiama Europos Sąjungos kosmoso programos agentūra ir panaikinami reglamentai (ES) Nr. 912/2010, (ES) Nr. 1285/2013 bei (ES) Nr. 377/2014 ir Sprendimas Nr. 541/2014/ES (OL L 170, 2021 5 12, p. 69).

(31) ataskaitų teikimo taisyklės turėtų būti supaprastintos ir sudaryti geresnes sąlygas atlikti lyginamąją analizę. Todėl kas trejus metus valstybė narė turėtų pateikti vieną ataskaitą, apimančią šios direktyvos ir visų deleguotųjų bei įgyvendinimo aktų įgyvendinimą, ir ši ataskaita pakeistų įvairias esamas ataskaitų teikimo pareigas, taip pat turėtų būti nustatytas bendras šablonas, į kurį būtų įtraukti tam tikri pagrindiniai veiklos rezultatų rodikliai. Atsižvelgiant į savanoriškų pagrindinių veiklos rezultatų rodiklių naudojimo ataskaitose patirtį, Komisija turėtų galėti pasirinkti kai kuriuos iš tų rodiklių, kad jie būtų įtraukti į suderintą šabloną;

(32) Komisija ir valstybės narės raginamos skatinti bendradarbiavimą su trečiosiomis valstybėmis, ypač su šalimis kandidatėmis tapti Sąjungos narėmis, ir tomis trečiosiomis valstybėmis, kuriose yra valstybes nares jungiantys tranzito koridoriai. Komisija raginama taip pat skatinti ir bendradarbiavimą tarptautiniu lygmeniu;

(33) siekiant užtikrinti vienodas šios direktyvos įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai priimti bei atnaujinti darbo programas ir patvirtinti ataskaitų, kurias turi teikti valstybės narės, šabloną. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamasi laikantis Reglamento (ES) Nr. 182/2011;

(34) kad būtų pasiekti šios direktyvos tikslai, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai penkerių metų laikotarpiui nuo šios direktyvos įsigaliojimo datos turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais būtų iš dalies keičiamas duomenų, kurių turimumą turi užtikrinti valstybės narės, tipų sąrašas. Šis terminas turėtų būti savaime pratęsiamas tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais bei suinteresuotaisiais subjektais, atstovaujančiais visų rūšių eismo dalyviams ir kitoms atitinkamoms šalims, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros ([24]) nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

(35) kad būtų užtikrintas suderintas požiūris, Komisija turėtų užtikrinti šia direktyva įsteigto komiteto ir komitetų, įsteigtų Europos Parlamento ir Tarybos reglamentais (ES) Nr. 165/2014 ([25]), (ES) 2019/1239 ([26]), (ES) 2020/1056 ir (ES) 2018/858 ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvomis 2007/2/EB ([27]) ir (ES) 2019/520 ([28]), veiklos suderinamumą;

(36) kadangi šios direktyvos tikslo, t. y. užtikrinti suderintą ir nuoseklų sąveikių ITS diegimą visoje Sąjungoje, valstybės narės ir (arba) privatusis sektorius negali deramai pasiekti, o dėl veiksmo masto ir poveikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti;

([24]) Europos Parlamento, Europos Sąjungos Tarybos ir Europos Komisijos tarpinstitucinis susitarimas dėl geresnės teisėkūros (OL L 123, 2016 5 12, p. 1).

([25]) 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo (OL L 60, 2014 2 28, p. 1).

([26]) 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1239, kuriuo nustatoma Europos jūrų sektoriaus vieno langelio aplinka ir panaikinama Direktyva 2010/65/ES (OL L 198, 2019 7 25, p. 64).

([27]) 2007 m. kovo 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/2/EB, sukurianti Europos bendrijos erdvinės informacijos infrastruktūrą (INSPIRE) (OL L 108, 2007 4 25, p. 1).

([28]) 2019 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/520 dėl elektroninių kelių rinkliavos sistemų sąveikumo, kuria sudaromos palankesnės sąlygos tarpvalstybiniu lygmeniu keistis informacija apie kelių rinkliavų nesumokėjimo atvejus Sąjungoje (OL L 91, 2019 3 29, p. 45).

(37) pagal 2011 m. rugsėjo 28 d. bendrą valstybių narių ir Komisijos politinį pareiškimą dėl aiškinamųjų dokumentų ([29]) valstybės narės įsipareigojo pagrįstais atvejais prie pranešimų apie perkėlimo priemones pridėti vieną ar daugiau dokumentų, kuriuose paaiškinamos direktyvos sudėtinių dalių ir nacionalinių perkėlimo priemonių atitinkamų dalių sąsajos. Šios direktyvos atveju teisės aktų leidėjas laikosi nuomonės, kad tokių dokumentų perdavimas yra pagrįstas;

(38) vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/1725 ([30]) 42 straipsnio 1 dalimi, buvo konsultuojamasi su Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnu ir jis pateikė nuomonę 2022 m. kovo 2 d.,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyvos 2010/40/ES daliniai pakeitimai

Direktyva 2010/40/ES iš dalies keičiama taip:

1) 1 straipsnyje įterpiama ši dalis:

„2a. Šioje direktyvoje numatomas reikalavimas dėl duomenų turimumo ir ITS paslaugų diegimo 2 straipsnyje nurodytose prioritetinėse srityse, duomenų atveju laikantis III priede nustatytos konkrečios geografinės aprėpties, o ITS paslaugų atveju – IV priede nustatytos konkrečios geografinės aprėpties.“;

2) 2 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Šios direktyvos tikslais nustatomos šios prioritetinės sritys, kuriose rengiamos ir naudojamos specifikacijos ir standartai:

a) I prioritetinė sritis: informacijos ir judumo ITS paslaugos;

b) II prioritetinė sritis: kelionių, transporto ir eismo valdymo ITS paslaugos;

c) III prioritetinė sritis: kelių eismo saugos ir saugumo ITS paslaugos;

d) IV prioritetinė sritis: ITS paslaugos, skirtos sąveikiajam, susietajam ir automatizuotam judumui.“;

3) 4 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 punktas pakeičiamas taip:

„2. „sąveika“ – sistemų ir pagrindinių verslo procesų pajėgumas keistis duomenimis ir dalytis informacija bei žiniomis, sudarant galimybę užtikrinti ITS paslaugų tęstinumą;“;

b) 4 punktas pakeičiamas taip:

„4. „ITS paslauga“ – ITS prietaikos užtikrinimas tinkamai apibrėžtoje organizacinėje ir operacinėje sistemoje, siekiant padidinti naudotojo saugumą, veiksmingumą, darnų judumą ar patogumą arba palengvinti transporto ir kelionių operacijas, arba padėti jas atlikti;“;

c) 14 punktas pakeičiamas taip:

„14. „kelių duomenys“ – duomenys apie kelių infrastruktūros ypatumus, įskaitant stacionarius eismo ženklus ir saugaus eismo reguliavimo priemones, taip pat apie įkrovimo ir alternatyviųjų degalų pildymo infrastruktūrą;“;

([29]) OL C 369, 2011 12 17, p. 14.

([30]) 2018 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1725 dėl fizinių asmenų apsaugos Sąjungos institucijoms, organams, tarnyboms ir agentūroms tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 45/2001 ir Sprendimas Nr. 1247/2002/EB (OL L 295, 2018 11 21, p. 39).

d) 18 punktas pakeičiamas taip:

„18. „standartas“ – standartas, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1025/2012 (*) 2 straipsnio 1 punkte;

_____

(*) 2012 m. spalio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1025/2012 dėl Europos standartizacijos, kuriuo iš dalies keičiamos Tarybos direktyvos 89/686/EEB ir 93/15/EEB ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 94/9/EB, 94/25/EB, 95/16/EB, 97/23/EB, 98/34/EB, 2004/22/EB, 2007/23/EB, 2009/23/EB ir 2009/105/EB ir panaikinamas Tarybos sprendimas 87/95/EEB ir Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 1673/2006/EB (OL L 316, 2012 11 14, p. 12).“;

e) papildoma šiais punktais:

„19. „sąveikiosios intelektinės transporto sistemos“ arba „C-ITS“ – intelektinės transporto sistemos, kuriomis naudodamiesi ITS naudotojai gali palaikyti ryšį ir bendradarbiauti keisdamiesi saugiais ir patikimais pranešimais, vieni apie kitus neturėdami jokių išankstinių žinių ir nediskriminacinėmis sąlygomis;

20. „C-ITS paslauga“ – per C-ITS teikiama ITS paslauga;

21. „duomenų turimumas“ – skaitmeninio kompiuterio skaitomo formato duomenų egzistavimas;

22. „nacionalinis prieigos punktas“ – valstybės narės sukurta skaitmeninė sąsaja, kuri yra vienas prieigos prie duomenų punktas, kaip apibrėžta 6 straipsnyje nurodytose specifikacijose;

23. „duomenų prieinamumas“ – galimybė prašyti duomenų skaitmeniniu kompiuterio skaitomu formatu ir juo juos gauti;

24. „skaitmeninė daugiarūšio judumo paslauga“ – informacijos apie eismą ir kelionės duomenų, pavyzdžiui, informacijos apie daugiau nei vienos rūšies transporto infrastruktūros vietą, tvarkaraščius, turimumą ar tarifus, teikimo paslauga, kuri gali apimti funkcijas, suteikiančias galimybę rezervuoti, užsakyti ar apmokėti arba išduoti bilietus;

25. „pagrindinė informacija“ – į šios direktyvos taikymo sritį patenkanti informacija, kuri buvo nustatyta kaip esanti svarbi siekiant informuoti eismo dalyvius ir ITS naudotojus, visų pirma, tuo atveju, kai tokią informaciją teikia kelių direkcijos, jei jos yra už ją atsakingos;

26. „pagrindinis kelias“ – valstybės narės pažymėtas ne miestų zonose esantis kelias, jungiantis didmiesčius ar regionus arba juos abu ir nelaikomas visuotinio transeuropinio kelių tinklo dalimi ar automagistrale.“;

4) įterpiamas šis straipsnis:

„*4a straipsnis*

Darbo programa

1. Ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 21 d. Komisija, pasikonsultavusi su 2011 m. gegužės 4 d. Komisijos sprendimu (*) įsteigta Europos ITS patariamąja grupe ir atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, priima įgyvendinimo aktą, kuriuo nustatoma darbo programa. Tas įgyvendinimo aktas priimamas laikantis 15 straipsnio 4 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros. Darbo programa apima bent šiuos elementus:

a) jos kiekvienų metų įgyvendinimo tikslus ir datas, nurodant, kuriems darbo elementams pagal 6 straipsnį turi būti parengtos specifikacijos;

b) duomenų tipus, kurių atveju Komisija svarsto, ar 7 straipsnio 1a dalyje nurodytais deleguotaisiais aktais juos reikėtų įtraukti į III priedą ar išbraukti iš jo;

c) parengiamąjį darbą, kurį Komisija turi atlikti bendradarbiaudama su suinteresuotaisiais subjektais ir valstybėmis narėmis pagal 7 straipsnio 1 dalį.

2. Komisija iki kiekvieno vėlesnio penkerių metų įgaliojimų priimti deleguotuosius aktus pagal 12 straipsnio 2 dalį pratęsimo laikotarpio pradžios priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatoma nauja darbo programa, apimanti bent 1 dalies a–c punktuose nurodytus elementus. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 15 straipsnio 4 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

_____

(*) 2011 m. gegužės 4 d. Komisijos sprendimas, kuriuo įsteigiama Europos ITS patariamoji grupė (2011/C 135/03) (OL C 135, 2011 5 5, p. 3).“;

5) 5 straipsnis pakeičiamas taip:

„*5 straipsnis*

Specifikacijų taikymas diegiant ITS

1. Valstybės narės imasi priemonių, būtinų siekiant užtikrinti, kad Komisijos pagal 6 straipsnį patvirtintos specifikacijos būtų taikomos ITS prietaikoms ir paslaugoms, kai tos ITS prietaikos ir paslaugos yra diegiamos, laikantis II priede nustatytų principų. Tai nedaro poveikio kiekvienos valstybės narės teisei spręsti dėl tokių prietaikų ir paslaugų diegimo jos teritorijoje. Ši teisė nedaro poveikio 6a straipsniui.

2. Kai aktualu, valstybės narės bendradarbiauja, taip pat ir su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, prioritetinėse srityse, jei su tomis prioritetinėmis sritimis susijusios specifikacijos nėra patvirtintos.

3. Valstybės narės taip pat bendradarbiauja, pavyzdžiui, pasitelkdamos Sąjungos remiamus koordinavimo projektus, ir prireikus su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, klausimais, susijusiais su Komisijos patvirtintų specifikacijų įgyvendinimo veiklos aspektais, tokiais kaip standartai ir Sąjungos suderinti profiliai, bendros apibrėžtys, bendri metaduomenys, bendri kokybės reikalavimai, ir aspektais, susijusiais su nacionalinių prieigos punktų struktūrų sąveika, bendromis keitimosi duomenimis sąlygomis, saugia prieiga ir bendra mokymo bei informavimo veikla. Kalbant apie specifikacijose nustatytus reikalavimus duomenų teikėjams, duomenų naudotojams ir ITS paslaugų teikėjams, valstybės narės taip pat bendradarbiauja klausimais, susijusiais su vertinimo, kaip laikomasi tų reikalavimų, praktika, reikalavimų laikymosi užtikrinimo mechanizmų kūrimu, ir tarpvalstybinio bendradarbiavimo klausimais.“;

6) 6 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 5 dalis pakeičiama taip:

„5. Nedarant poveikio Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/1535 (*) nustatytoms procedūroms, specifikacijose, kai tinkama, nurodomos situacijos, kai valstybės narės, pranešusios apie tai Komisijai, gali nustatyti papildomas ITS paslaugų teikimo visoje jų teritorijoje ar jos dalyje taisykles. Tos taisyklės neturi trukdyti sąveikai.

_____

(*) 2015 m. rugsėjo 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/1535, kuria nustatoma informacijos apie techninius reglamentus ir informacinės visuomenės paslaugų taisykles teikimo tvarka (OL L 241, 2015 9 17, p. 1).“;

b) 6 dalis pakeičiama taip:

„6. Kai tinkama, specifikacijos grindžiamos bet kuriais 8 straipsnyje nurodytais standartais.

Į specifikacijas įtraukiamos su kokybe ir tinkamumu naudoti susijusių parametrų nustatymo taisyklės. Atitinkamais atvejais ir ypač kai tai pagrįsta saugos ir sąveikos sumetimais, į specifikacijas pagal Sprendimą Nr. 768/2008/EB įtraukiamos atitikties vertinimo ir rinkos priežiūros taisyklės, įskaitant apsaugos sąlygą.

Valstybės narės gali paskirti vieną ar daugiau įstaigų, kompetentingų atlikti vertinimą, kaip laikomasi specifikacijose nustatytų reikalavimų, laikantis visų konkrečių jose nustatytų vertinimo taisyklių.

Specifikacijos turi atitikti II priede nustatytus principus.“;

c) papildoma šia dalimi:

„8. Komisija pagal 12 straipsnį priima deleguotuosius aktus, kuriais nustatomos šiame straipsnyje nurodytos specifikacijos. Tie deleguotieji aktai turi apimti ne daugiau kaip vieną prioritetinę sritį ir yra priimami kiekvieno prioritetinio veiksmo atžvilgiu.“;

7) įterpiamas šis straipsnis:

„*6a straipsnis*

Duomenų turimumas ir ITS paslaugų diegimas

1. Valstybės narės užtikrina, kad, kai jau esama pagrindinės informacijos, būtų turima kiekvienam III priede nustatytam duomenų tipui taikomos geografinės aprėpties duomenų.

Valstybės narės užtikrina, kad duomenys, atitinkantys pagrindinę informaciją, sukurtą ar atnaujintą III priedo trečioje skiltyje nustatytą dieną ar vėliau, būtų pateikti nedelsiant.

Valstybės narės taip pat užtikrina, kad, išskyrus atvejus, kai III priede numatyta kitaip, kiti duomenys, atitinkantys visą esamą pagrindinę informaciją, sukurtą ar atnaujintą anksčiau nei to priedo ketvirtoje skiltyje nustatytą dieną, po tos datos būtų pateikti nedelsiant.

Jei III priedo ketvirtoje skiltyje data nėra nustatyta, taikytinos datos nustatomos pagal 7 straipsnį priimtu deleguotuoju aktu.

Laiko terminai pagal šią dalį taikomi tik esamai infrastruktūrai. Vėliau užbaigtos infrastruktūros atveju tie terminai suprantami kaip užbaigimo datos.

Valstybės narės iki tos pačios datos užtikrina tų duomenų prieinamumą per nacionalinius prieigos punktus.

2. Valstybės narės užtikrina, kad IV priede nurodytos ITS paslaugos būtų diegiamos laikantis tame priede nustatytos geografinės aprėpties kuo anksčiau ir bet kuriuo atveju ne vėliau kaip iki atitinkamų jame nustatytų datų.“;

8) 7 straipsnis pakeičiamas taip:

„*7 straipsnis*

III priedo daliniai pakeitimai

1. Prieš priimdama deleguotuosius aktus pagal šį straipsnį, Komisija, vykdydama reguliarias konsultacijas ir kartu su valstybių narių paskirtais ekspertais bei suinteresuotaisiais subjektais, įsitikina, ar duomenų, kurie turi būti pateikti pagal 6a straipsnį, tipų skaitmeninio turinio aprašymai yra išbaigti, ir užtikrina, kad būtų užbaigtas tinkamas parengiamasis darbas.

1a. Atlikus sąnaudų ir naudos analizę bei užbaigus tinkamas konsultacijas ir atsižvelgiant į rinkos pokyčius bei technologinę plėtrą visoje Sąjungoje, Komisijai pagal 12 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų iš dalies pakeistas III priedas:

a) įtraukiant duomenų tipus, priskiriamus vienai iš III priede nurodytų duomenų kategorijų ar pakategorių ir išvardytus pagal 6 straipsnio 8 dalį nustatytose specifikacijose, kai, remiantis sąnaudų ir naudos analize, tokių tipų duomenų turimumas suteikia svarią ir aiškiai pagrįstą naudą ir patobulinimų transporto darnumo, transporto saugos ir saugumo arba transporto efektyvumo ir valdymo požiūriu, ir nustatant taikytinas datas;

b) kai tai aiškiai pagrįsta, išbraukiant duomenų tipus iš III priedo;

c) nustatant datas, taikytinas III priede išvardytiems duomenų tipams tais atvejais, kai nuo 2023 m. gruodžio 20 d. jokios datos nėra nustatytos.

2. Pagal šio straipsnio 1a dalį priimti deleguotieji aktai turi atitikti naujausioje darbo programoje, priimtoje pagal 4a straipsnį, nustatytus duomenų tipus. Tie deleguotieji aktai, kai aktualu, turi būti susiję su skaitmeniniu turiniu, nustatytu atliekant šio straipsnio 1 dalyje nurodytą parengiamąjį darbą. Tie deleguotieji aktai turi apimti ne daugiau kaip vieną prioritetinę sritį.

3. Duomenų tipų, kaip nurodyta 1a dalies a ir c punktuose, geografinė aprėptis turi būti arba tokia pati, kaip apibrėžta III priede kategorijų ar pakategorių, kurioms priskiriamas atitinkamas duomenų tipas, atžvilgiu, arba labiau ribota, laikantis, kai aktualu, laipsniško požiūrio.

4. 1a dalies a ir c punktuose nurodytuose deleguotuosiuose aktuose nustatomos datos:

a) III priedo trečios skilties atveju – negali būti ankstesnės nei dveji metai po atitinkamo deleguotojo akto įsigaliojimo ir, kai aktualu, turi atitikti laipsnišką požiūrį;

b) III priedo ketvirtos skilties atveju – negali būti ankstesnės nei ketveri metai po atitinkamo deleguotojo akto įsigaliojimo.

Jei III priedo trečioje skiltyje data jau yra nurodyta, data ketvirtoje skiltyje:

a) negali būti ankstesnė nei dveji metai po trečioje skiltyje nurodytos datos ir negali būti ankstesnė nei dveji metai po atitinkamo deleguotojo akto įsigaliojimo;

b) statinio daugiarūšio transporto eismo duomenų visoje ES teikiant kelionių daugiarūšiu transportu informacijos paslaugas (nustatytų prieigos mazgų vieta) visame Sąjungos transporto tinkle atžvilgiu – negali būti ankstesnė nei 2032 m. gruodžio 31 d.

Tačiau jei esamų duomenų, atitinkančių informaciją, sukurtą ar atnaujintą anksčiau nei III priedo trečioje skiltyje nustatytą dieną, turimumas nėra laikomas būtinu remiantis tuo, kad atitinkama informacija greitai tampa nebeaktuali, pagal šio straipsnio 1a dalies a ir c punktus priimtų deleguotųjų aktų III priedo ketvirtoje skiltyje gali būti nurodyta, kad 6a straipsnio 1 dalies ketvirtoje pastraipoje nustatyta pareiga tokiems duomenims neturi būti taikoma.

5. Priimdama deleguotuosius aktus pagal šį straipsnį, Komisija atsižvelgia į Reglamento (ES) 2016/679 ir Direktyvos 2002/58/EB reikalavimus, visų pirma, susijusius su poveikio asmens duomenims rizika, taip pat išlaidomis ir žmogiškaisiais ištekliais, kurių reikia, kad būtų pateikti pakankamai kokybiški atitinkami duomenys, siekiant užtikrinti, kad tas poveikis, išlaidos ir ištekliai, visų pirma valdžios institucijų patiriamas poveikis ar išlaidos ir jų panaudoti ištekliai, būtų kuo mažesni. Komisija taip pat atsižvelgia į išlaidas ir administracinę naštą, tenkančias privatiems operatoriams, iš kurių gali būti reikalaujama teikti duomenis.“;

9) įterpiamas šis straipsnis:

„*7a straipsnis*

Laikinosios priemonės

1. Nedarant poveikio pasirengimo incidentams ir reagavimo į juos mechanizmams, pavyzdžiui, nustatytiems pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2016/1148 (*), Komisija valstybės narės prašymu arba savo iniciatyva ekstremaliosios situacijos atveju gali priimti nedelsiant taikytinus įgyvendinimo aktus, kuriais būtų nustatomos atsakomosios priemonės tos situacijos priežastims ir padariniams šalinti, pavyzdžiui, pareigų vykdymo sustabdymas 2 straipsnyje nustatytose prioritetinėse srityse. Kai Komisija mano, kad susidarė ekstremalioji situacija, ji kuo greičiau informuoja valstybes nares.

2. Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus pagal 1 dalį tik tuo atveju, kai dėl to, kad pažeidžiamas ITS paslaugų, kurioms taikomos pagal 6 straipsnį patvirtintos specifikacijos, prieinamumas arba vientisumas, susidaro nenumatyta ekstremalioji situacija ir dėl tokios situacijos gali kilti pavojus saugiam ir tinkamam Sąjungos transporto sistemos veikimui arba ji daro neigiamą poveikį kelių eismo saugai, ir tik tais atvejais, kai negalima tikėtis, kad taikant reagavimo į incidentus mechanizmą arba pakeitus specifikacijas pagal 6 straipsnį bus užtikrinta, kad būtų reaguojama laiku ir veiksmingai. Komisijos priimtos priemonės turi būti susijusios tik su tokių ekstremaliųjų situacijų priežasčių ir padarinių šalinimu.

3. Laikinųjų priemonių priėmimas pagal šį straipsnį nedaro poveikio valstybių narių kompetencijai imtis veiksmų susidarius ekstremaliajai situacijai, susijusiai su nacionalinio saugumo arba gynybos klausimais, darančiais poveikį jų teritorijoje diegiamoms ITS prietaikoms ir paslaugoms.

4. 1 dalyje nurodyti įgyvendinimo aktai priimami laikantis 15 straipsnio 3 dalyje nurodytos procedūros. Tų įgyvendinimo aktų galiojimo laikotarpis turi būti ne ilgesnis kaip 8 mėnesiai. Komisija informuoja valstybes nares, kai ji mano, kad ekstremalioji situacija baigėsi. Komisija panaikina tuos įgyvendinimo aktus, kai ta situacija baigiasi arba kai Komisija iš dalies pakeičia atitinkamas specifikacijas, kad ištaisytų situaciją, priklausomai nuo to, kas nutinka anksčiau.

_____

(*) 2016 m. liepos 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/1148 dėl priemonių aukštam bendram tinklų ir informacinių sistemų saugumo lygiui visoje Sąjungoje užtikrinti (OL L 194, 2016 7 19, p. 1).“;

10) 8 straipsnis pakeičiamas taip:

„*8 straipsnis*

Standartai

1. Būtini standartai ITS diegimo ir operacinio naudojimo sąveikai, suderinamumui ir tęstinumui užtikrinti rengiami prioritetinėse srityse ir prioritetiniams veiksmams vykdyti. Tuo tikslu Komisija, pasikonsultavusi su 15 straipsnyje nurodytu komitetu, reikalauja atitinkamų standartizacijos įstaigų, laikantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2015/1535 (*) nustatytos procedūros, dėti visas reikiamas pastangas, kad šie standartai būtų skubiai priimti.

2. Suteikiant įgaliojimus standartizacijos įstaigoms, laikomasi II priede nurodytų principų, taip pat visų funkcinių nuostatų, įtrauktų į pagal 6 straipsnį priimtą specifikaciją.

_____

(*) 2015 m. rugsėjo 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/1535, kuria nustatoma informacijos apie techninius reglamentus ir informacinės visuomenės paslaugų taisykles teikimo tvarka (OL L 241, 2015 9 17, p. 1).“;

11) 10 straipsnis pakeičiamas taip:

„*10 straipsnis*

Duomenų apsaugos ir privatumo taisyklės

1. Duomenys, kurie yra asmens duomenys, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/679 (*) 4 straipsnio 1 punkte, pagal šią direktyvą tvarkomi tik tiek, kiek toks tvarkymas yra būtinas šios direktyvos I priede nurodytoms ITS prietaikoms naudoti, paslaugoms teikti ir veiksmams atlikti, siekiant užtikrinti kelių eismo saugą ar saugumą ir pagerinti eismo, judumo ar incidentų valdymą.

2. Tais atvejais, kai pagal 6 straipsnį tvirtinamos specifikacijos yra susijusios su duomenų, kurie yra asmens duomenys, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2016/679 4 straipsnio 1 punkte, tvarkymu, jose pagal Reglamentą (ES) 2016/679 ir Direktyvą 2002/58/EB nustatomos tų duomenų kategorijos ir numatomos tinkamos asmens duomenų apsaugos garantijos. Tokiais atvejais į šios direktyvos 6 straipsnio 7 dalyje nurodytą poveikio vertinimą įtraukiama tokio duomenų tvarkymo poveikio fizinių asmenų duomenų apsaugai, kiek tai susiję su asmens duomenų tvarkymu, analizė.

3. Kai techniškai įmanoma duomenis anonimizuoti, o duomenų tvarkymo tikslus galima pasiekti naudojant anonimizuotus duomenis, turi būti naudojami anonimizuoti duomenys.

4. Kai duomenų anonimizuoti techniškai neįmanoma arba duomenų tvarkymo tikslų naudojant anonimimizuotus duomenis pasiekti negalima, duomenys turi būti pseudonimizuoti, jei pseudoniminimas yra techniškai įmanomas ir duomenų tvarkymo tikslus galima pasiekti naudojant pseudonimizuotus duomenis.

_____

(*) 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) (OL L 119, 2016 5 4, p. 1).“;

12) įterpiamas šis straipsnis:

„*10a straipsnis*

ES C-ITS saugumo duomenų valdymo sistema

2 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytos prioritetinės srities specifikacijos, kurias priima Komisija naudodamasi savo įgaliojimais pagal 6 straipsnio 8 dalį, apima ES C-ITS saugumo duomenų valdymo sistemą, nurodytą I priedo 4.3 punkte. Tai sistemai skirtomis specifikacijomis nustatomos šių vaidmenų pareigos:

a) C-ITS liudijimų politikos institucija;

b) C-ITS patikimų liudijimų sąrašo valdytojas;

c) C-ITS kontaktinis centras.

Komisija yra atsakinga už užtikrinimą, kad tiems vaidmenims tenkančios pareigos būtų vykdomos.“;

13) 12 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. 6 ir 7 straipsniuose nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo 2023 m. gruodžio 20 d. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsiami tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.“;

b) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 6 ir 7 straipsniuose nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.“;

c) 6 dalis pakeičiama taip:

„6. Pagal 6 ar 7 straipsnį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.“;

14) 15 straipsnis pakeičiamas taip:

„*15 straipsnis*

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda Europos ITS komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, kaip tai suprantama Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 182/2011 (*).

2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 4 straipsnis.

3. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 8 straipsnis kartu su jo 5 straipsniu.

4. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

_____

(*) 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).“;

15) 17 straipsnis pakeičiamas taip:

„*17 straipsnis*

Ataskaitų teikimas

1. Valstybės narės ne vėliau kaip 2025 m. kovo 21 d. pateikia Komisijai ataskaitą dėl šios direktyvos ir ja remiantis priimtų deleguotųjų aktų įgyvendinimo, taip pat dėl savo pagrindinės nacionalinės veiklos ir projektų, susijusių su prioritetinėmis sritimis ir su III ir IV prieduose išvardytų duomenų ir paslaugų turimumu.

2. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomas pirminės ir pažangos ataskaitų šablonas, įskaitant pagrindinių veiklos rezultatų rodiklių, skirtų šios direktyvos ir ja remiantis priimtų deleguotųjų ir įgyvendinimo aktų įgyvendinimui įvertinti, sąrašą. Tuose įgyvendinimo aktuose, atsižvelgiant į proporcingumo principą ir remiantis geriausia praktika, atskiriami privalomi pagrindiniai veiklos rezultatų rodikliai, kurie turi būti įtraukti į ataskaitas, ir papildomi rodikliai, kurie, kai tinkama, gali būti įtraukti į tokias ataskaitas. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 15 straipsnio 4 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

3. Po pirminės ataskaitos valstybės narės kas trejus metus teikia pažangos, padarytos įgyvendinant šią direktyvą ir ja remiantis priimtus deleguotuosius ir įgyvendinimo aktus, ataskaitas. Komisija užtikrina, kad pagal 6 straipsnį priimtuose deleguotuosiuose aktuose nustatyti ataskaitų teikimo terminai atitiktų tą dažnumą.

4. Ne vėliau kaip per 12 mėnesių po kiekvieno valstybių narių ataskaitų teikimo termino pabaigos Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia pažangos, padarytos įgyvendinant šią direktyvą ir ja remiantis priimtus deleguotuosius aktus, ataskaitą. Ataskaita pateikiama kartu su 5–11 straipsnių ir 16 straipsnio taikymo bei įgyvendinimo analize, įskaitant panaudotų ir reikalingų finansinių išteklių analizę. Kai tinkama, ataskaitoje taip pat įvertinamas poreikis iš dalies keisti šią direktyvą.“;

16) įterpiamas šis straipsnis:

„*18a straipsnis*

Peržiūra

Ne vėliau kaip 2028 m. gruodžio 31 d., remdamasi pagal 17 straipsnio 4 dalį parengta naujausia Komisijos ataskaita, Komisija peržiūri 6a straipsnį, 7 straipsnį ir III bei IV priedus ir, kai tinkama, gali pateikti pasiūlymą dėl dalinio pakeitimo. Visų pirma, Komisija, remdamasi pažanga, padaryta duomenų turimumo bei prieinamumo ir paslaugų diegimo srityje, ir atsižvelgdama į aktyvesnį naudojimąsi jais per ITS prietaikas, siūlo pritaikyti tam tikrų duomenų tipų ir paslaugų geografinę aprėptį ir įtraukti duomenų tipus ir paslaugas, kurie laikomi itin svarbiais tolesniam ITS diegimui.“;

17) I priedas pakeičiamas šios direktyvos I priede išdėstytu tekstu;

18) II priedas pakeičiamas šios direktyvos II priede išdėstytu tekstu;

19) šios direktyvos III priede išdėstytas tekstas pridedamas kaip III priedas;

20) šios direktyvos IV priede išdėstytas tekstas pridedamas kaip IV priedas.

2 straipsnis

Perkėlimas į nacionalinę teisę

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliotų įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad šios direktyvos būtų laikomasi ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 21 d. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

Nukrypstant nuo pirmos pastraipos, valstybės narės užtikrina, kad įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad būtų laikomasi Direktyvos 2010/40/ES 17 straipsnio 1 dalyje nustatytos ataskaitų teikimo pareigos, įsigaliotų iki tame straipsnyje numatyto ataskaitų pateikimo termino.

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Tokios nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

3 straipsnis

Įsigaliojimas

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

4 straipsnis

Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Strasbūre 2023 m. lapkričio 22 d.

Europos Parlamento vardu	*Tarybos vardu*
Pirmininkė	*Pirmininkas*
R. METSOLA	P. NAVARRO RÍOS

I PRIEDAS

„I PRIEDAS

PRIORITETINĖS SRITYS

(kaip nurodyta 2 straipsnyje)

1. I prioritetinė sritis. Informacijos ir judumo ITS paslaugos

Keleiviams teikiamų informacijos ir judumo ITS paslaugų specifikacijos ir standartai apima:

1.1. Visoje ES teikiamų skaitmeninių daugiarūšio judumo paslaugų specifikacijas (įskaitant visoje ES teikiamas kelionių daugiarūšiu transportu informacijos paslaugas)

Nustatomi reikalavimai, būtini norint užtikrinti, kad visoje ES teikiamos skaitmeninės daugiarūšio judumo paslaugos ir panašios paslaugos, kuriomis teikiama informacija, susijusi su daugiau nei vienu tos pačios transporto rūšies vežėju, ir sudaromos sąlygos atlikti su jais susijusį užsakymą ar pirkimą, būtų tikslios ir tarpvalstybiniu mastu prieinamos ITS naudotojams, remiantis:

1.1.1. esamų ir tikslių daugiarūšio transporto eismo ir kelionių tokiu transportu duomenų, naudojamų teikiant skaitmenines daugiarūšio judumo paslaugas, turimumu ir prieinamumu ITS paslaugų teikėjams nepažeidžiant su sauga ir transporto valdymu susijusių apribojimų;

1.1.2. lengvesniu atitinkamų valdžios institucijų bei suinteresuotųjų subjektų ir atitinkamų ITS paslaugų teikėjų tarpvalstybiniu elektroniniu keitimusi duomenimis, visų pirma naudojant standartizuotas sąsajas;

1.1.3. atitinkamų valdžios institucijų ir suinteresuotųjų subjektų laiku atnaujinamais turimais daugiarūšio transporto eismo ir kelionių tokiu transportu duomenimis, naudojamais teikiant skaitmenines daugiarūšio judumo paslaugas;

1.1.4. ITS paslaugų teikėjų laiku atnaujinama kelionių daugiarūšiu transportu informacija, įskaitant informaciją, susijusią su, kai aktualu, transporto paslaugų užsakymu ir pirkimu.

1.2. Visoje ES teikiamų kelių eismo informacijos ir navigacijos paslaugų (įskaitant visoje ES teikiamas tikralaikės eismo informacijos paslaugas) specifikacijas

Nustatomi reikalavimai, būtini norint užtikrinti, kad visoje ES teikiamos kelių eismo informacijos ir navigacijos paslaugos būtų tikslios ir tarpvalstybiniu mastu prieinamos ITS naudotojams, remiantis:

1.2.1. esamų ir tikslių kelių ir eismo duomenų, įskaitant tikralaikius duomenis, naudojamus tikralaikei eismo informacijai rengti, turimumu ir prieinamumu ITS paslaugų teikėjams ir kitiems suinteresuotiesiems subjektams, taip pat naudojimui skaitmeniniams žemėlapiams rengti, nepažeidžiant su sauga ir transporto valdymu susijusių apribojimų;

1.2.2. lengvesniu atitinkamų valdžios institucijų, suinteresuotųjų subjektų ir atitinkamų ITS paslaugų teikėjų tarpvalstybiniu elektroniniu keitimusi duomenimis, įskaitant grįžtamąją informaciją apie pateiktų duomenų kokybę;

1.2.3. atitinkamų valdžios institucijų ir suinteresuotųjų subjektų laiku atnaujinamais turimais kelių ir eismo duomenimis, naudojamais tikralaikei eismo informacijai rengti;

1.2.4. ITS paslaugų teikėjų laiku atnaujinama tikralaike eismo informacija eismo dalyviams ir kitiems atitinkamiems suinteresuotiesiems subjektams.

1.3. Visoje ES teikiamų skaitmeninių daugiarūšio judumo paslaugų ir kelių eismo informacijos bei navigacijos paslaugų specifikacijas

1.3.1. Nustatomi būtini reikalavimai, kurių laikydamosi atitinkamos valdžios institucijos ir (arba), kai aktualu, privačiojo sektoriaus subjektai renka kelių ir eismo duomenis (t. y. apie eismo srautų planus, eismo taisykles ir rekomenduojamus maršrutus, ypač skirtus sunkiasvorėms transporto priemonėms) ir tuos duomenis teikia ITS paslaugų teikėjams, remdamiesi:

1.3.1.1. esamų kelių ir eismo duomenų (t. y. apie eismo srautų planus, eismo taisykles ir rekomenduojamus maršrutus), kuriuos surinko atitinkamos valdžios institucijos ir (arba) privačiojo sektoriaus subjektai, turimumu ir prieinamumu ITS paslaugų teikėjams;

1.3.1.2. lengvesniu atitinkamų valdžios institucijų ir ITS paslaugų teikėjų bei kitų atitinkamų suinteresuotųjų subjektų elektroniniu keitimusi duomenimis;

1.3.1.3. atitinkamų valdžios institucijų ir (arba), kai aktualu, privačiojo sektoriaus subjektų laiku atnaujinamais kelių ir eismo duomenimis (t. y. apie eismo srautų planus, eismo taisykles ir rekomenduojamus maršrutus);

1.3.1.4. ITS paslaugų teikėjų laiku atnaujinamomis ITS paslaugomis ir prietaikomis, kurioms šie kelių ir eismo duomenys naudojami.

1.3.2. Nustatomi reikalavimai, būtini norint užtikrinti, kad kelių, eismo ir atitinkami kelionių bei daugiarūšio transporto infrastruktūros duomenys, naudojami skaitmeniniams žemėlapiams rengti, būtų tikslūs ir, kai įmanoma, pateikiami skaitmeninių žemėlapių gamintojams ir paslaugų teikėjams, remiantis:

1.3.2.1. kelių, eismo ir atitinkamų kelionių bei daugiarūšio transporto infrastruktūros, įskaitant nustatytus prieigos mazgus, duomenų, naudojamų skaitmeniniams žemėlapiams rengti, turimumu ir prieinamumu skaitmeninių žemėlapių rengėjams ir paslaugų teikėjams;

1.3.2.2. lengvesniu atitinkamų valdžios institucijų bei suinteresuotųjų subjektų ir privačių skaitmeninių žemėlapių rengėjų bei paslaugų teikėjų elektroniniu keitimusi duomenimis;

1.3.2.3. atitinkamų valdžios institucijų ir suinteresuotųjų subjektų laiku atnaujinamais kelių ir eismo duomenimis, naudojamais skaitmeniniams žemėlapiams rengti;

1.3.2.4. skaitmeninių žemėlapių rengėjų ir paslaugų teikėjų laiku atnaujinamais skaitmeniniais žemėlapiais.

2. II prioritetinė sritis. Kelionių, transporto ir eismo valdymo ITS paslaugos

Kelionių, transporto ir eismo valdymo ITS paslaugų specifikacijos ir standartai apima:

2.1. Geresnio eismo ir incidentų valdymo paslaugų specifikacijas

Nustatomi reikalavimai, būtini siekiant padėti teikti geresnio eismo ir incidentų valdymo paslaugas ir jas suderinti, remiantis:

2.1.1. esamų tikslių kelių ir eismo duomenų, taip pat avarijų ir incidentų duomenų, reikalingų teikiant eismo ir incidentų valdymo paslaugas, turimumu ir prieinamumu;

2.1.2. lengvesniu eismo valdymo centrų, eismo informacijos centrų, suinteresuotųjų subjektų ir atitinkamų ITS paslaugų teikėjų tarpvalstybiniu elektroniniu keitimusi duomenimis, įskaitant krovinių duomenis, susijusius su eismo ir incidentų valdymu (pvz., pavojingųjų krovinių vežimas, su kroviniais susiję prieigos apribojimai, per dideli sunkvežimiai/priekabos), visų pirma naudojant standartizuotas sąsajas;

2.1.3. atitinkamų suinteresuotųjų subjektų laiku atnaujinamais turimais kelių ir eismo duomenimis, taip pat avarijų ir incidentų duomenimis, kurie reikalingi teikiant geresnio eismo ir incidentų valdymo paslaugas;

2.1.4. duomenų ir sinergijų su kitomis iniciatyvomis, kuriomis siekiama remti transporto daugiarūšiškumą, integruoti įvairias transporto rūšis ir sudaryti palankesnes sąlygas Europos transporto tinkle pereiti prie darniausių transporto rūšių, derinant ir palengvinant dalijimąsi duomenimis, turimumu ir prieinamumu ([1]) *.

2.2. Judumo valdymo paslaugų specifikacijas

Nustatomi reikalavimai, būtini siekiant viešojo transporto institucijoms padėti plėtoti tikslias judumo valdymo paslaugas, remiantis:

2.2.1. esamų tikslių kelių, kelionių daugiarūšiu transportu ir eismo duomenų standartizuotu formatu, reikalingų judumui valdyti, turimumu ir prieinamumu atitinkamoms valdžios institucijoms, nepažeidžiant duomenų apsaugos reikalavimų;

2.2.2. lengvesniu atitinkamų valdžios institucijų bei suinteresuotųjų subjektų ir atitinkamų ITS paslaugų teikėjų tarpvalstybiniu elektroniniu keitimusi duomenimis;

2.2.3. atitinkamų valdžios institucijų ir suinteresuotųjų subjektų laiku atnaujinamais turimais kelių, kelionių daugiarūšiu transportu ir eismo duomenimis, reikalingais judumui valdyti.

2.3. ITS architektūrai taikoma ES sistema

Nustatomos būtinos priemonės, kad, visų pirma atsižvelgiant į su ITS susijusios sąveikos, paslaugų tęstinumo ir daugiarūšiškumo aspektus, būtų sukurta ES ITS pamatinė architektūra, kuria remdamosi valstybės narės ir jų kompetentingos institucijos, bendradarbiaudamos su privačiuoju sektoriumi, galėtų kurti savo judumo nacionaliniu, regioniniu ar vietos lygmenimis ITS architektūrą.

2.4. ITS prietaikos ir krovinių transporto logistiką

Nustatomi reikalavimai, būtini norint remti ITS prietaikų, naudojamų krovinių transporto logistikos tikslais, visų pirma teikiant krovinių stebėjimo ir sekimo bei kitas matomumo užtikrinimo per visą kelionę ir vežant skirtingų rūšių transportu paslaugas, įgyvendinimą, remiantis:

2.4.1. atitinkamų ITS technologijų, kuriomis gali naudotis ir naudojasi ITS prietaikų kūrėjai, turimumu;

2.4.2. su kroviniu susijusių duomenų, prieinamų naudojantis kitomis specialiomis dalijimosi duomenimis sistemomis, turimumu ([2])*;

2.4.3. padėties nustatymo rezultatų integravimu į eismo valdymo priemones ir centrus.

3. III prioritetinė sritis. Kelių eismo saugos ir saugumo ITS paslaugos

Kelių eismo saugos ir saugumo ITS paslaugų specifikacijos ir standartai apima:

3.1. ES masto sąveikios pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ specifikacijas

Nustatomos priemonės, būtinos ES masto sąveikiai pagalbos iškvietos sistemai „eCall“ suderintu būdu įdiegti, įskaitant:

3.1.1. reikiamų transporto priemonėje renkamų ITS duomenų, kuriais turi būti keičiamasi, turimumą;

3.1.2. reikiamos įrangos transporto priemonių siunčiamiems duomenims priimti turimumą bendrosios pagalbos skambučių centruose;

3.1.3. lengvesnį transporto priemonių ir bendrosios pagalbos skambučių centrų elektroninį keitimąsi duomenimis, įskaitant galimą sąveiką su duomenimis, patenkančiais į Reglamento (ES) 2020/1056 taikymo sritį, ir su e. CMR ([3])*, pavyzdžiui, pavojingųjų krovinių atveju.

3.2. Informavimo apie saugias sunkvežimių ir komercinių transporto priemonių stovėjimo vietas ir jų išankstinio užsakymo paslaugų specifikacijas

Nustatomos priemonės, būtinos ITS grindžiamoms informavimo apie saugias sunkvežimių ir komercinių transporto priemonių stovėjimo vietas ir, kai tokia galimybė yra, jų išankstinio užsakymo, visų pirma aptarnavimo ir poilsio zonose keliuose, paslaugoms teikti, remiantis:

3.2.1. naudotojams teikiamos informacijos apie stovėjimo vietas keliuose turimumu;

3.2.2. lengvesniu stovėjimo aikštelių ir vietų keliuose, centrų ir transporto priemonių elektroniniu keitimusi duomenimis;

3.2.3. atitinkamų ITS technologijų integravimu į transporto priemones ir stovėjimo aikšteles keliuose, kad būtų galima atnaujinti informaciją apie laisvas stovėjimo vietas išankstinio užsakymo tikslais.

3.3. Su eismo sauga susijusios būtinosios universalios eismo informacijos specifikacijas

Nustatomi būtiniausi reikalavimai, kurie taikomi, jei įmanoma, nemokamai visiems naudotojams teikiant su eismo sauga susijusią universalią eismo informaciją, ir jos būtiniausiam turiniui, remiantis:

3.3.1. tikslių su sauga susijusių įvykių ir sąlygų duomenų, reikalingų teikiant su sauga susijusią eismo informaciją ir incidentų valdymo paslaugas, turimumu ir prieinamumu;

3.3.2. priemonių, skirtų su sauga susijusiems įvykiams ir sąlygoms aptikti arba nustatyti, diegimu arba naudojimu;

3.3.3. standartizuoto su sauga susijusių eismo įvykių sąrašo (universaliųjų eismo pranešimų), kuris turėtų būti nemokamai perduodamas ITS naudotojams, nustatymu ir naudojimu;

3.3.4. universaliųjų eismo pranešimų suderinamumu su ITS paslaugomis, kad būtų galima teikti tikralaikę eismo ir kelionių daugiarūšiu transportu informaciją, ir jų integravimu į tas paslaugas.

3.4. Specifikacijas kitiems veiksmams

3.4.1. Nustatomos priemonės, būtinos eismo dalyvių saugumui palaikyti naudojant jų transporto priemonėje įrengtą žmogaus ir mašinos sąsają ir mobiliuosius prietaisus, įskaitant mobiliojo ryšio telefonus, kurie padeda vairuoti ir (arba) atlikti transporto operacijas, taip pat transporto priemonėje įrengtų ryšio priemonių, kurioms netaikomi Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (ES) Nr. 167/2013 ([4])*, (ES) Nr. 168/2013 ([5])* ir (ES) 2018/858 ([6])* saugumui užtikrinti.

3.4.2. Nustatomos priemonės, būtinos pažeidžiamų eismo dalyvių saugumui ir patogumui padidinti, skirtos visoms atitinkamoms ITS prietaikoms, kurioms netaikomi reglamentai (ES) Nr. 167/2013, (ES) Nr. 168/2013 ir (ES) 2018/858.

3.4.3. Nustatomos priemonės, būtinos pažangioms vairuotojams skirtoms pagalbinėms informacinėms sistemoms integruoti į transporto priemones ir kelių infrastruktūrą, kurioms netaikomi reglamentai (ES) Nr. 167/2013, (ES) Nr. 168/2013 ir (ES) 2018/858.

3.4.4. Nustatomos priemonės, būtinos saugumo ITS prietaikų paslaugų (pavyzdžiui, pagalbos atgaunant pavogtas transporto priemones ar prekes) teikėjų ir atitinkamų valdžios institucijų keitimuisi informacija palengvinti, tinkamai atsižvelgiant kitas esamas ir kuriamas sistemas, kuriomis siekiama palengvinti dalijimąsi duomenimis judumo ir transporto srityse, kurioms netaikomi reglamentai (ES) Nr. 167/2013, (ES) Nr. 168/2013 ir (ES) 2018/858.

4. IV prioritetinė sritis. ITS paslaugos, skirtos sąveikiajam, susietajam ir automatizuotam judumui

Transporto priemonių susiejimo su transporto infrastruktūra specifikacijos ir standartai, kuriais didinamas informuotumas ir sudaromos sąlygos teikti labai automatizuotas judumo paslaugas, nepažeidžiant specifikacijų ir standartų, nustatytų reglamentuose (ES) Nr. 167/2013, (ES) Nr. 168/2013 ir (ES) 2018/858, apima:

4.1. Nustatytas priemones, būtinas sąveikiosioms (sąveikos tarp transporto priemonių, tarp transporto priemonių ir infrastruktūros, tarp infrastruktūros objektų) intelektinėms transporto sistemoms toliau tobulinti ir įgyvendinti, visų pirma siekiant palaikyti CCAM, remiantis:

4.1.1. lengvesniu keitimusi duomenimis arba informacija tarp: transporto priemonių; infrastruktūros objektų; transporto priemonių ir infrastruktūros objektų, taip pat kitų eismo dalyvių ir transporto priemonių bei infrastruktūros objektų;

4.1.2. atitinkamoms transporto priemonėms arba kelių infrastruktūros objektų šalims teikiamų atitinkamų duomenų arba informacijos, kuria keičiamasi, turimumu;

4.1.3. transporto priemonei ir infrastruktūrai keičiantis duomenimis arba informacija naudojamu standartiniu pranešimo formatu;

4.1.4. nustatyta tikslia ir patikima transporto priemonių, infrastruktūros objektų ir transporto priemonių bei infrastruktūros objektų keitimuisi duomenimis arba informacija skirta ryšių infrastruktūra;

4.1.5. standartizavimo procesų naudojimu atitinkamoms architektūroms patvirtinti.

4.2. Paslaugų specifikacijas

4.2.1. C-ITS informavimo ir įspėjimo paslaugos, pagrįstos būklės duomenimis, kurias teikiant transporto naudotojai geriau informuojami apie būsimas eismo sąlygas;

4.2.2. C-ITS informavimo ir įspėjimo paslaugos, pagrįstos stebėjimais, kurias teikiant transporto naudotojai, įskaitant nesusietus transporto naudotojus, geriau informuojami apie būsimas eismo situacijas;

4.2.3. C-ITS paslaugos, pagrįstos ketinimais, kurias teikiant transporto priemonėms suteikiama galimybė veikti esant sudėtingiems eismo scenarijams ir sudaromos sąlygos labai automatizuotam vairavimui;

4.2.4. C-ITS infrastruktūros paslaugos, skirtos automatiniam vairavimui palaikyti.

4.3. ES C-ITS saugumo duomenų valdymo sistemos specifikacijas

4.3.1. valdant C-ITS paslaugų viešojo rakto liudijimus taikoma liudijimų politika;

4.3.2. nustatytos C-ITS liudijimų politikos institucijos, C-ITS patikimų liudijimų sąrašo valdytojo ir C-ITS kontaktinio centro funkcijos;

4.3.3. C-ITS informacijos saugumo valdymo saugumo politika.

_____

([1])* Pavyzdžiui, 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1056 dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos (OL L 249, 2020 7 31, p. 33) ir Skaitmeninio transporto ir logistikos forumo (DTLF) vykdomas darbas.

([2])* Pavyzdžiui, Reglamentas (ES) 2020/1056.

([3])* Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) papildomas protokolas dėl elektroninio važtaraščio.

([4])* 2013 m. vasario 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 167/2013 dėl žemės ir miškų ūkio transporto priemonių patvirtinimo ir rinkos priežiūros (OL L 60, 2013 3 2, p. 1).

([5])* 2013 m. sausio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 168/2013 dėl dviračių ir triračių transporto priemonių bei keturračių patvirtinimo ir rinkos priežiūros (OL L 60, 2013 3 2, p. 52).

([6])* 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB (OL L 151, 2018 6 14, p. 1).“

II PRIEDAS

„II PRIEDAS

ITS SPECIFIKACIJŲ IR DIEGIMO PRINCIPAI

(kaip nurodyta 5, 6, 7 ir 8 straipsniuose)

Specifikacijos priimamos, įgaliojimai dėl standartų suteikiami ir ITS prietaikos ir paslaugos parenkamos ir diegiamos remiantis poreikių įvertinimu, kuriame dalyvauja visi atitinkami suinteresuotieji subjektai, ir laikantis toliau nurodytų principų. Šios priemonės turi:

a)	būti veiksmingos	–	jomis turi būti svariai prisidedama prie pagrindinių Europos kelių transporto problemų sprendimo (pvz., spūsčių mažinimo, reagavimo į ekstremaliąsias situacijas ir meteorologinius reiškinius, išmetamo teršalų kiekio mažinimo, energijos vartojimo efektyvumo didinimo, saugos ir saugumo (be kita ko, pažeidžiamų eismo dalyvių) didinimo;
b)	būti ekonomiškai efektyvios	–	optimizuoti sąnaudų ir rezultatų, gautų siekiant tikslų, santykį;
c)	būti proporcingos	–	jas taikant, kai tinkama, turi būti numatyti skirtingi įmanomos užtikrinti paslaugų kokybės ir įdiegimo lygiai, atsižvelgiant į vietos, regioninius, nacionalinius ir europinius ypatumus;
d)	palaikyti paslaugų tęstinumą	–	užtikrinti sklandų paslaugų teikimą visoje Sąjungoje, ypač transeuropiniame tinkle, ir, jeigu įmanoma, prie jos išorės sienų, kai bus įdiegtos ITS paslaugos. Turėtų būti užtikrintas toks paslaugų tęstinumo lygis, kuris būtų priderintas prie transporto tinklų, jungiančių vienas šalis su kitomis ir, kai tinkama, vienus regionus su kitais ir miestus su kaimo vietovėmis, ypatumų;
e)	užtikrinti sąveiką	–	užtikrinti, kad sistemų prietaikos, paslaugos ir pagrindiniai verslo procesai būtų pajėgūs keistis duomenimis ir dalytis informacija bei žiniomis standartizuotu formatu, kad būtų sudarytos sąlygos veiksmingai teikti ITS paslaugas;
f)	užtikrinti atgalinį suderinamumą	–	kai pagrįsta, užtikrinti, kad ITS sistemos būtų pajėgios veikti kartu su esamomis tos pačios paskirties sistemomis, nesudarant kliūčių naujų technologijų plėtrai ir kartu, kai aktualu, padedant papildyti naujas technologijas arba prie jų pereiti;
g)	jomis turi būti atsižvelgiama į esamą nacionalinę infrastruktūrą ir tinklų ypatumus	–	jomis turi būti atsižvelgiama į būdingus transporto tinklų ypatumų skirtumus, visų pirma susijusius su eismo intensyvumu ir oro sąlygomis keliuose bei infrastruktūrų ypatumais;
h)	skatinti lygias prieigos galimybes	–	netrukdyti pažeidžiamiems eismo dalyviams naudotis ITS prietaikomis bei paslaugomis ir nediskriminuoti jų šiuo atžvilgiu. Kai aktualu, šios priemonės turi būti prieinamos neįgaliesiems, laikantis Direktyvos (ES) 2019/882 I priede nurodytų prieinamumo reikalavimų, kai ITS prietaikos ir paslaugos yra skirtos sąsajai užtikrinti arba informacijai neįgaliems ITS naudotojams teikti būti patogios naudoti žmonėms, turintiems mažai skaitmeninių žinių;
i)	remti brandą	–	atlikus atitinkamą rizikos vertinimą, įskaitant, kai tinkama, bandymus realiomis sąlygomis, visiems transporto priemonių ir prietaisų gamintojams ir infrastruktūros teikėjams, jomis turi būti įrodytas novatoriškų ITS sistemų tvirtumas, grindžiamas pakankamu technikos raidos ir eksploatavimo lygiu;

j)	užtikrinti kokybišką laiko ir padėties nustatymą	–	užtikrinti ITS prietaikų ir paslaugų, kurios grindžiamos laiko arba padėties nustatymu, suderinamumą su bent jau sistemos GALILEO teikiamomis navigacijos paslaugomis, įskaitant atvirosios paslaugos navigacijos pranešimų atpažinimą ir kitas GALILEO paslaugas, pavyzdžiui, didelio tikslumo paslaugą, kai tokia paslauga taps prieinama, ir Europos geostacionarine navigacine tinklo sistema (EGNOS). Kai tinkama, užtikrinti, kad naudojant ITS prietaikas ir teikiant paslaugas, grindžiamas Žemės stebėjimo duomenimis, būtų naudojami „Copernicus“ duomenys, informacija ar paslaugos. Be „Copernicus“ duomenų, papildomai gali būti naudojami kiti duomenys ir paslaugos;
k)	sudaryti palankesnes sąlygas įvairiarūšiam judumui	–	diegiant ITS, šiomis priemonėmis, kai tinkama, turi būti atsižvelgiama į įvairių rūšių transporto koordinavimą;
l)	būti nuoseklios	–	jomis turi būti atsižvelgiama į ITS sričiai svarbias esamas Sąjungos taisykles, vykdomą politiką ir veiklą, visų pirma standartizacijos srityje, o specifikacijų atveju – technologinio neutralumo principą, kaip nustatyta Direktyvoje (ES) 2018/1972;
m)	užtikrinti skaidrumą ir pasitikėjimą	–	užtikrinti skaidrumą, pavyzdžiui, užtikrinant klientams siūlomų judumo galimybių reitingo, be kita ko, susijusio su poveikiu aplinkai, nustatymo skaidrumą.“

III PRIEDAS

„III PRIEDAS

Duomenų tipų sąrašas

Duomenų tipas	Geografinė aprėptis	6a straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje nurodyta data	6a straipsnio 1 dalies trečioje pastraipoje nurodyta data
1. Duomenys, susiję su visoje ES teikiamos kelių eismo informacijos ir navigacijos paslaugų teikimu (kaip nurodyta I priedo I prioritetinės srities 1.2 ir 1.3 punktuose):			
1.1. Kategorija: statinis ir dinaminis eismo reguliavimas, kai taikytina, susijęs su:			
Pakategorė: — važiavimo tuneliais sąlygos — važiavimo tiltais sąlygos — greičio apribojimai — draudimas sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms lenkti — masės/ilgio/pločio/aukščio ribojimai	Transeuropinis pagrindinis kelių tinklas	2025 m. gruodžio 31 d.	2027 m. gruodžio 31 d.
	Visuotinis transeuropinis kelių, kitų automagistralių ir pagrindinių kelių ruožų tinklas, kuriame bendrą metinį vidutinį dienos eismą sudaro daugiau kaip 8 500 transporto priemonių, ir visi keliai miestuose, esantys kiekvieno miestų transporto mazgo, kuris apibrėžtas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1315/2013 ([1]) 3 straipsnio p punkte ir nurodytas tame reglamente, centre, įskaitant miestų administruojamus kelius. Valstybė narė gali nuspręsti aprėptį miestuose miestų transporto mazgo centre apriboti iki gatvių, kuriose metinį vidutinį dienos eismą sudaro daugiau kaip 7 000 transporto priemonių. Tą sprendimą priimanti valstybė narė apie tai praneša Komisijai ne vėliau kaip 2026 m. gruodžio 31 d.	2026 m. gruodžio 31 d.	2028 m. gruodžio 31 d.
Pakategorė: — vienpusio eismo gatvės	Kelių infrastruktūra miestuose kiekvieno miestų transporto mazgo, kuris apibrėžtas Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 3 straipsnio p punkte, centre	2025 m. gruodžio 31 d.	2027 m. gruodžio 31 d.
Pakategorė: — krovinių pristatymo reguliavimas	Kelių infrastruktūra miestuose kiekvieno miestų transporto mazgo, kuris apibrėžtas Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 3 straipsnio p punkte, centre	2026 m. gruodžio 31 d.	Deleguotieji aktai, kurie turi būti priimti pagal 7 straipsnio 1a dalies a, b ir c punktus

([1]) 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013 12 20, p. 1).

Duomenų tipas	Geografinė aprėptis	6a straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje nurodyta data	6a straipsnio 1 dalies trečioje pastraipoje nurodyta data
Pakategorė: — važiavimo kryptis apgręžiamosiose kelio juostose	Pagrindinis ir visuotinis transeuropinis kelių, kitų automagistralių ir pagrindinių kelių ruožų tinklas, kuriame bendrą metinį vidutinį dienos eismą sudaro daugiau kaip 8 500 transporto priemonių, ir visi keliai miestuose, esantys kiekvieno miestų transporto mazgo, kuris apibrėžtas Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 3 straipsnio p punkte ir nurodytas tame reglamente, centre, įskaitant miestų administruojamus kelius. Valstybė narė gali nuspręsti aprėptį miestuose miestų transporto mazgo centre apriboti iki gatvių, kuriose metinį vidutinį dienos eismą sudaro daugiau kaip 7 000 transporto priemonių. Tą sprendimą priimanti valstybė narė apie tai praneša Komisijai ne vėliau kaip 2026 m. gruodžio 31 d.	2026 m. gruodžio 31 d.	Deleguotieji aktai, kurie turi būti priimti pagal 7 straipsnio 1a dalies a, b ir c punktus
Pakategorė: — eismo srautų planai	Pagrindinis ir visuotinis transeuropinis kelių, kitų automagistralių ir pagrindinių kelių ruožų tinklas, kuriame bendrą metinį vidutinį dienos eismą sudaro daugiau kaip 8 500 transporto priemonių, ir visi keliai miestuose, esantys kiekvieno miestų transporto mazgo, kuris apibrėžtas Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 3 straipsnio p punkte ir nurodytas tame reglamente, centre, įskaitant miestų administruojamus kelius. Valstybė narė gali nuspręsti aprėptį miestuose miestų transporto mazgo centre apriboti iki gatvių, kuriose metinį vidutinį dienos eismą sudaro daugiau kaip 7 000 transporto priemonių. Tą sprendimą priimanti valstybė narė apie tai praneša Komisijai ne vėliau kaip 2028 m. gruodžio 31 d.	2028 m. gruodžio 31 d.	Deleguotieji aktai, kurie turi būti priimti pagal 7 straipsnio 1a dalies a, b ir c punktus
Pakategorė: — nuolatiniai prieigos ribojimai	Pagrindinis ir visuotinis transeuropinis kelių, kitų automagistralių ir pagrindinių kelių ruožų tinklas, kuriame bendrą metinį vidutinį dienos eismą sudaro daugiau kaip 8 500 transporto priemonių, ir visi keliai miestuose, esantys kiekvieno miestų transporto mazgo, kuris apibrėžtas Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 3 straipsnio p punkte ir nurodytas tame reglamente, centre, įskaitant miestų administruojamus kelius. Valstybė narė gali nuspręsti aprėptį miestuose miestų transporto mazgo centre apriboti iki gatvių, kuriose metinį vidutinį dienos eismą sudaro daugiau kaip 7 000 transporto priemonių. Tą sprendimą priimanti valstybė narė apie tai praneša Komisijai ne vėliau kaip 2026 m. gruodžio 31 d.	2026 m. gruodžio 31 d.	Deleguotieji aktai, kurie turi būti priimti pagal 7 straipsnio 1a dalies a, b ir c punktus

Duomenų tipas	Geografinė aprėptis	6a straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje nurodyta data	6a straipsnio 1 dalies trečioje pastraipoje nurodyta data
Pakategorė: — konkrečiose zonose galiojančių ribojimų, draudimų arba įpareigojimų ribos, dabartinė pasiekiamumo būklė ir judėjimo reguliuojamose eismo zonose sąlygos	Pagrindinis ir visuotinis transeuropinis kelių, kitų automagistralių ir pagrindinių kelių ruožų tinklas, kuriame bendrą metinį vidutinį dienos eismą sudaro daugiau kaip 8 500 transporto priemonių, ir visi keliai miestuose, esantys kiekvieno miestų transporto mazgo, kuris apibrėžtas Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 3 straipsnio p punkte ir nurodytas tame reglamente, centre, įskaitant miestų administruojamus kelius. Valstybė narė gali nuspręsti aprėptį miestuose miestų transporto mazgo centre apriboti iki gatvių, kuriose metinį vidutinį dienos eismą sudaro daugiau kaip 7 000 transporto priemonių. Tą sprendimą priimanti valstybė narė apie tai praneša Komisijai ne vėliau kaip 2026 m. gruodžio 31 d.	2026 m. gruodžio 31 d.	Deleguotieji aktai, kurie turi būti priimti pagal 7 straipsnio 1a dalies a, b ir c punktus

1.2. Duomenų apie tinklo būklę tipai:

Pakategorė: — kelio uždarymas — kelio juostos uždarymas — kelio darbai	Transeuropinis pagrindinis kelių tinklas	2025 m. gruodžio 31 d.	Netaikoma (1 pastaba)
	Visuotinis transeuropinis kelių tinklas	2026 m. gruodžio 31 d.	Netaikoma (1 pastaba)
Pakategorė: — laikinosios eismo valdymo priemonės	Transeuropinis pagrindinis ir visuotinis kelių tinklas	2028 m. gruodžio 31 d.	Netaikoma (1 pastaba)

2. Duomenys, susiję su informavimo apie sunkvežimių ir komercinių transporto priemonių saugias stovėjimo vietas ir jų išankstinio užsakymo paslaugomis (kaip nurodyta I priedo III prioritetinės srities 3.2 punkte):

Kategorija: statiniai duomenys Pakategorė: — statiniai duomenys, susiję su stovėjimo aikštelėmis — informacija apie stovėjimo aikštelės saugą ir įrangą	Transeuropinis pagrindinis kelių tinklas	2025 m. gruodžio 31 d.	2026 m. gruodžio 31 d.
	Visuotinis transeuropinis kelių tinklas	2026 m. gruodžio 31 d.	2027 m. gruodžio 31 d.
Kategorija: dinaminiai duomenys Pakategorė: — dinaminiai laisvų stovėjimo vietų duomenys, įskaitant duomenis apie tai, ar stovėjimo aikštelėje nebėra laisvų vietų, ar ji uždaryta arba kiek joje yra laisvų stovėjimo vietų.	Transeuropinis pagrindinis ir visuotinis kelių tinklas	2027 m. gruodžio 31 d.	Netaikoma (1 pastaba)

Duomenų tipas	Geografinė aprėptis	6a straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje nurodyta data	6a straipsnio 1 dalies trečioje pastraipoje nurodyta data
3. Duomenys apie nustatytus su kelių eismo sauga susijusius įvykius arba sąlygas, kalbant apie su eismo sauga susijusią būtinąją universalią eismo informaciją (kaip nurodyta I priedo III prioritetinės srities 3.3 punkte):			
Kategorija: dinaminiai duomenys Pakategorė: — laikinai slidus kelias — gyvūnai, žmonės, kliūtys, nuolaužos kelyje — neapsaugota eismo įvykio vieta — trumpalaikiai kelio darbai — prieš eismą važiuojanti transporto priemonė — nevaldomas kelio blokavimas	Pagrindinis ir visuotinis transeuropinis kelių tinklas ir kitos į tą tinklą neįtrauktos automagistralės	2025 m. gruodžio 31 d.	Netaikoma (1 pastaba)
Pakategorė: — sumažėjęs matomumas — ypatingos oro sąlygos	Pagrindinis ir visuotinis transeuropinis kelių tinklas ir kitos į tą tinklą neįtrauktos automagistralės	2026 m. gruodžio 31 d.	Netaikoma (1 pastaba)
4. Statinio daugiarūšio transporto eismo duomenys visoje ES teikiant kelionių daugiarūšiu transportu informacijos paslaugas (kaip nurodyta I priedo I prioritetinės srities 1.1 ir 1.3 punktuose):			
Kategorija Visų rūšių reguliariojo susisiekimo atpažintų prieigos mazgų vieta, įskaitant informaciją apie prieigos mazgų prieinamumą ir takus persėdimo vietose (pavyzdžiui, keltuvų, eskalatorių buvimą)	Miestų transporto mazgai, kaip apibrėžta Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 3 straipsnio p punkte ir nurodyta tame reglamente, įskaitant miestų administruojamus transporto mazgus	2026 m. gruodžio 31 d.	Deleguotieji aktai, kurie turi būti priimti pagal 7 straipsnio 1a dalies a, b ir c punktus
	Visas Sąjungos transporto tinklas	2028 m. gruodžio 31 d.	Deleguotieji aktai, kurie turi būti priimti pagal 7 straipsnio 1a dalies a, b ir c punktus

1 PASTABA. „Netaikoma: pateikti duomenis pagal 6a straipsnio 1 dalį, sukurtus arba atnaujintus iki šio priedo trečioje skiltyje nurodytos datos, neprivaloma“.“

IV PRIEDAS

„*IV PRIEDAS*

ITS paslaugų sąrašas

Paslauga	Geografinė aprėptis	Data
Su eismo sauga susijusios būtinosios universalios eismo informacijos (SRTI) paslauga, kaip nurodyta I priedo III prioritetinės srities 3.3 punkte	Pagrindinis ir visuotinis transeuropinis kelių tinklas	2026 m. gruodžio 31 d.“