EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2026 04 21
COM(2026) 165 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

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

{SWD(2026) 117 final}

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

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

Turinys

1 ĮVADAS IR APLINKYBĖS 3
2 DIREKTYVOS 2010/40/ES ĮGYVENDINIMO PADĖTIS 4
2.1 Deleguotieji aktai dėl specifikacijų ir susiję teisės aktai 4
2.2 Nauja 2024–2028 m. darbo programa 7
2.3 Standartai 8
2.4 Duomenų apsaugos ir privatumo taisyklės 9
2.5 Atsakomybės taisyklės 10
2.6 Valstybių narių ataskaitos 10
2.6.1 Naujos ataskaitų teikimo taisyklės 10
2.6.2 Patirtis, įgyta analizuojant valstybių narių ataskaitas 10
2.7 Europos ITS patariamoji grupė 14
3 PAGALBINĖS PRIEMONĖS IR BENDRADARBIAVIMAS 15
4 NAUDOJAMI IR REIKIAMI FINANSINIAI IŠTEKLIAI 16
5 IŠVADA 17

1 ĮVADAS IR APLINKYBĖS

Ši ataskaita yra pirmoji ataskaita po to, kai 2023 m. lapkričio 22 d. buvo priimta Direktyva (ES) 2023/2661, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2010/40/ES (ITS direktyva) ir kurią valstybės narės turėjo perkelti į nacionalinę teisę iki 2025 m. gruodžio 21 d. Remiantis iš dalies pakeistos ITS direktyvos 17 straipsnio 4 dalimi, Komisija ne vėliau kaip per 12 mėnesių nuo nacionalinių ITS ataskaitų, kurias valstybės narės turėjo pateikti Komisijai ne vėliau kaip 2025 m. kovo 21 d.[1], pateikimo dienos Europos Parlamentui ir Tarybai turi pateikti direktyvos ir jos deleguotųjų aktų įgyvendinimo pažangos ataskaitą.

ITS direktyvos pakeitimu buvo siekiama kelių tikslų. Jie buvo nustatyti atlikus direktyvos *ex post* vertinimą[2] ir Komisijai pateikus antrąją ITS direktyvos įgyvendinimo pažangos ataskaitą[3] Europos Parlamentui ir Tarybai ir buvo papildomai įvertinti poveikio vertinime[4], pridėtame prie pasiūlymo dėl direktyvos, kuria iš dalies keičiama ITS direktyva[5]. Buvo siekiama šių tikslų: i) toliau gerinti koordinavimą, susijusį su duomenų prieinamumu; ii) atsižvelgti į atsirandančias naujas ITS temas ir iššūkius ir iii) gerinti pagrindinių rūšių duomenų prieinamumą visame kelių transporto tinkle.

ITS direktyvos pakeitimais nustatyti keli nauji reikalavimai, susiję su sąveikiųjų ITS (C-ITS) saugumu, laikinosiomis priemonėmis ekstremaliųjų situacijų atveju, privalomu valstybių narių tarpusavio bendradarbiavimu ir bendradarbiavimu su suinteresuotaisiais subjektais, duomenų prieinamumu ir paslaugų diegimu, taip pat direktyvos ir jos deleguotųjų aktų įgyvendinimo ataskaitų teikimo supaprastinimu, be kita ko, nustatant bendrą šabloną ir bendrus pagrindinius veiklos rezultatų rodiklius (PVRR). Buvo pridėti du priedai, kuriuose pateikti duomenų tipų ir paslaugų, kurie laikomi itin svarbiais ITS diegimui, sąrašai. Taip pat buvo pripažintas nacionalinių prieigos punktų[6] vaidmuo, susijęs su duomenų prieinamumu.

Be to, buvo iš naujo apibrėžtos keturios ITS direktyvos prioritetinės sritys ir jos perorganizuotos į keturias paslaugų kategorijas, pripažįstant naujas ITS temas ir iššūkius, pavyzdžiui, paslauginį judumą (MaaS) ir sąveikųjį, susietąjį ir automatizuotą judumą, kartu užtikrinant, kad nesusiaurėtų esamų deleguotųjų aktų taikymo sritis.

Buvo sustiprintas Europos ITS komiteto vaidmuo, visų pirma įvedant nagrinėjimo procedūrą naujų ITS darbo programų priėmimo atveju ir nustatant šabloną bei PVRR valstybių narių ataskaitoms. Buvo sustiprintas ir Europos ITS patariamosios grupės vaidmuo įtraukiant privalomą konsultacijų etapą iki ITS darbo programų priėmimo.

Kaip reikalaujama pagal iš dalies pakeistą ITS direktyvą, 2024 m. Komisija priėmė šiuos sprendimus:

[1] Nacionalines ITS ataskaitas galima rasti adresu https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/its-national-reports_lt.
[2] SWD(2019) 369 *final*.
[3] COM(2019) 464 *final*.
[4] SWD(2021) 474 *final*.
[5] COM(2021) 813 *final*.
[6] https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/national-access-points_lt.

- 2024 m. kovo 22 d. Komisijos sprendimą, kuriuo dėl taikymo, Europos ITS patariamosios grupės uždavinių ir jos veiklos skaidrumo iš dalies keičiamas Komisijos sprendimas 2011/C 135/03[7];
- 2024 m. lapkričio 11 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimą, kuriuo nustatomas pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2010/40/ES teikiamų valstybių narių ataskaitų šablonas su pagrindiniais veiklos rezultatų rodikliais[8]. Šiuo sprendimu panaikinamas ir pakeičiamas ankstesnis 2011 m. liepos 13 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas, kuriuo patvirtinamos gairės dėl valstybių narių ataskaitų teikimo[9]. 2024 m. kartu su valstybių narių ekspertais taip pat buvo parengtas rekomendacinis dokumentas dėl ES ITS PVRR[10];
- 2024 m. lapkričio 12 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimą dėl 2024–2028 m. Direktyvos 2010/40/ES įgyvendinimo darbo programos priėmimo[11] (2024–2028 m. ITS darbo programa).

Prie šios ataskaitos pridedamas Komisijos tarnybų darbinis dokumentas, kuriame analizuojamos 2025 m. ITS nacionalinės ataskaitos, įskaitant galimybę naudotis ITS direktyvos III priede išvardytų esminių rūšių duomenimis ir IV priede išvardytų paslaugų, kurias valstybės narės teikia pagal ITS direktyvos 17 straipsnio 1 dalį, diegimą. Komisijos tarnybų darbiniame dokumente taip pat analizuojami valstybių narių ataskaitose pateikti PVRR.

2 DIREKTYVOS 2010/40/ES ĮGYVENDINIMO PADĖTIS

2.1 Deleguotieji aktai dėl specifikacijų ir susiję teisės aktai

Nuo tada, kai buvo paskelbta antroji Komisijos pažangos ataskaita, pagal ITS direktyvą priimtose specifikacijose padaryta keletas reikšmingų pakeitimų. Dabartinė padėtis yra tokia:

Prioritetinis veiksmas (a) – kelionių daugiarūšiu transportu informacijos paslaugų teikimas visoje ES. 2017 m. gegužės 31 d. Komisija priėmė Deleguotąjį reglamentą (ES) 2017/1926, kuriuo papildomos ITS direktyvos nuostatos dėl informacijos apie keliavimą daugiarūšiu transportu paslaugų teikimo[12]. Šios specifikacijos apėmė tiek sąlygas, kuriomis sudaromos sąlygos diegti paslaugas, pavyzdžiui, privalomą prieigą prie esamų statinių duomenų per nacionalinius prieigos punktus, tiek nuostatas dėl informacijos apie keliavimą paslaugų susiejimo.

Kaip paskelbta Komisijos komunikate dėl darnaus ir išmanaus judumo strategijos[13], specifikacijos buvo iš dalies pakeistos 2023 m. lapkričio 29 d. Komisijos priimtu Deleguotuoju reglamentu (ES) 2024/490[14]. Iš dalies pakeistose specifikacijose reikalaujama, kad duomenų turėtojai per nacionalinius prieigos punktus suteiktų prieigą prie esamų dinaminių duomenų (pvz., tikralaikės informacijos, kaip antai informacijos apie sutrikimus). Ši nuostata taip pat

[7] OL C, C/2024/2348, 2024 3 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2348/oj.
[8] OL L, 2025/264, 2025 2 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/264/oj.
[9] OL L 193, 2011 7 23, p. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/453/oj.
[10] Galima rasti adresu ITS nacionalinės ataskaitos. Judumas ir transportas. Europos Komisija.
[11] OL C, C/2024/6798, 2024 11 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/6798/oj.
[12] OL L 272, 2017 10 21, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj.
[13] COM/2020/789 *final*.
[14] OL L, 2024/490, 2024 2 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj.

taikoma papildomų rūšių duomenims, pavyzdžiui, apie tai, ar dviračius galima vežti traukiniu, ir apie prieinamumą neįgaliems ar riboto judumo keleiviams. Priklausomai nuo duomenų tipo ir geografinės aprėpties, specifikacijų įgyvendinimas buvo suskirstytas į etapus iki 2028 m. gruodžio 1 d.

Prioritetinis veiksmas (b) – tikralaikės eismo informacijos paslaugų teikimas visoje ES. 2014 m. gruodžio 18 d. Komisija priėmė Deleguotąjį reglamentą (ES) 2015/962, kuriuo papildomos ITS direktyvos nuostatos, susijusios su visoje Europos Sąjungoje teikiamomis tikralaikės eismo informacijos paslaugomis[15]. Specifikacijomis buvo siekiama užtikrinti galimybes kelių direkcijoms, kelių valdytojams ir paslaugų teikėjams prieiti prie tikralaikės eismo informacijos paslaugų teikimui visoje Europos Sąjungoje reikalingų kelių ir eismo duomenų, jais keistis, pakartotinai juos naudoti ir atnaujinti.

Šios specifikacijos buvo peržiūrėtos 2022 m. vasario 2 d. priėmus Deleguotąjį reglamentą (ES) 2022/670[16], kuriuo Deleguotasis reglamentas (ES) 2015/962 panaikintas 2025 m. sausio 1 d. Atlikus peržiūrą į esamų duomenų, kuriuos duomenų turėtojai turi pateikti per nacionalinius prieigos punktus, sąrašą įtraukti tam tikrų rūšių duomenys ir išplėsta specifikacijų geografinė taikymo sritis, kad ji apimtų visą ES kelių tinklą, išskyrus privačius kelius. Po peržiūros taip pat nustatytas įpareigojimas paslaugų teikėjams į savo paslaugas be papildomų išlaidų galutiniam naudotojui įtraukti duomenis apie bet kokius eismo srautų planus ir eismo taisykles bei apribojimus, kuriuos įgyvendina kompetentingos institucijos ir kurie yra prieinami per nacionalinius prieigos punktus. Priklausomai nuo duomenų tipo ir geografinės aprėpties, specifikacijos buvo įgyvendinamos etapais nuo 2023 m. sausio 1 d. iki 2027 m. gruodžio 31 d.

Prioritetinis veiksmas (c) – duomenys ir procedūros, skirtos nemokamai teikti, kai įmanoma, su kelių sauga susijusią minimalią universalią eismo informaciją naudotojams. 2013 m. gegužės 15 d. Komisija priėmė Deleguotąjį reglamentą (ES) Nr. 886/2013, kuriuo ITS direktyva papildoma nuostatomis dėl duomenų ir procedūrų, kurių reikia, kad vartotojams, kai įmanoma, nemokamai galima būtų teikti su eismo sauga susijusią būtinąją universalią eismo informaciją, ir tos informacijos teikimo procedūrų[17]. Šių specifikacijų peržiūra numatyta 2024–2028 m. ITS darbo programoje (žr. toliau).

Prioritetinis veiksmas (d) – sąveikios visos Europos e. skambučio sistemos suderintas užtikrinimas. 2012 m. lapkričio 26 d. Komisija priėmė Deleguotąjį reglamentą (ES) Nr. 305/2013 dėl sąveikios visos Europos e. skambučio sistemos suderinto teikimo[18].

Be to, 2014 m. gegužės 15 d. buvo priimtas Sprendimas Nr. 585/2014/ES[19], o 2015 m. balandžio 29 d. – Reglamentas (ES) 2015/758[20]. Jais buvo papildyta ITS direktyvos nustatyta sistema, numatant privalomą pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ bendrųjų pagalbos centrų („eCall“ BPC) įdiegimą ir privalomą įrangą naujų tipų M_1 arba N_1 kategorijos transporto priemonėse (išsamesnį šių teisės aktų aprašymą žr. antrojoje Komisijos pažangos ataskaitoje).

[15] OL L 157, 2015 6 23, p. 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2015/962/oj.
[16] OL L 122, 2022 4 25, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/670/oj.
[17] OL L 247, 2013 9 18, p. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/886/oj.
[18] OL L 91, 2013 4 3, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/305/oj.
[19] OL L 164, 2014 6 3, p. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2014/585(2)/oj.
[20] OL L 123, 2015 5 19, p. 77, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj.

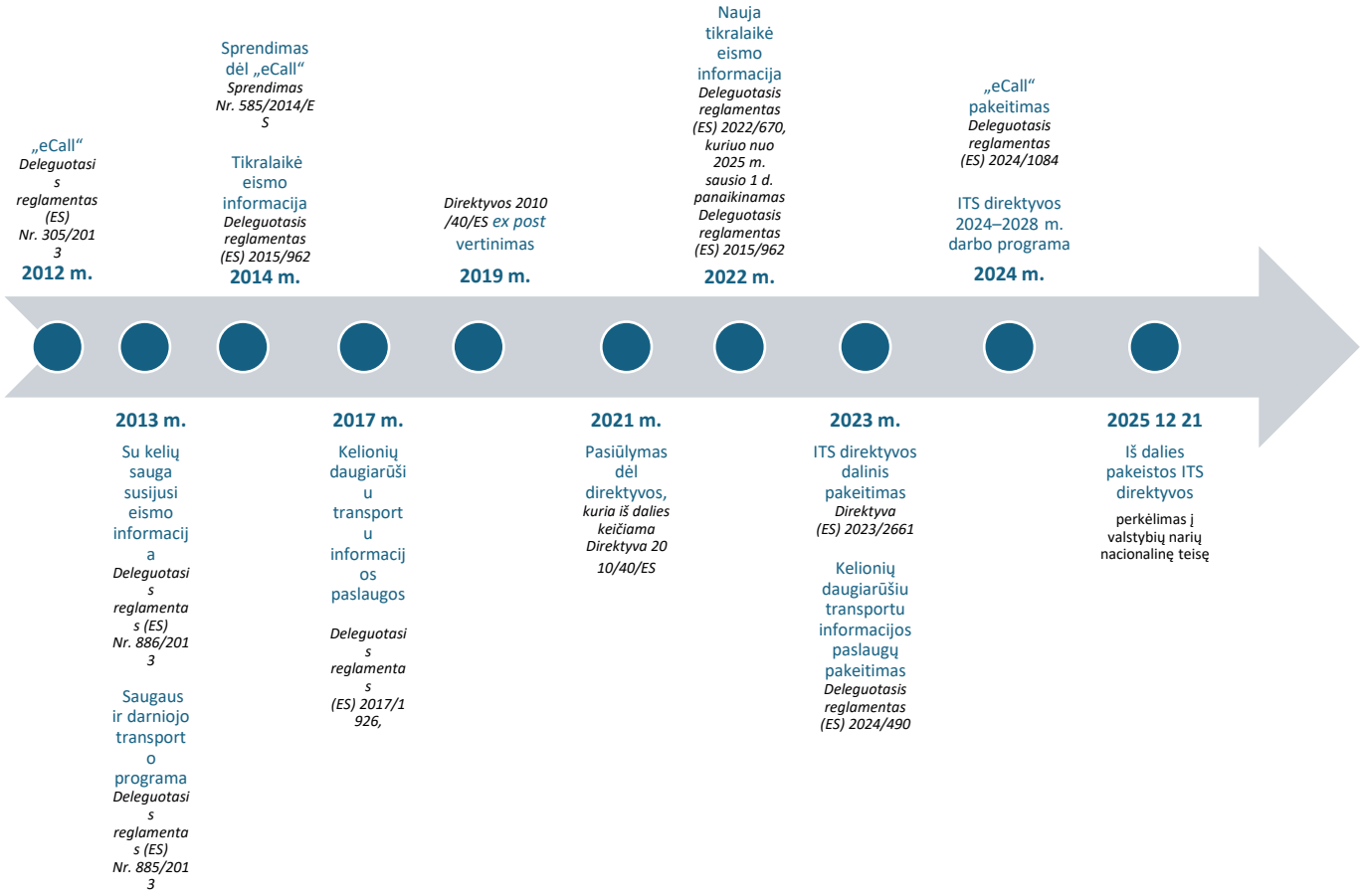
2024 m. vasario 6 d. Komisija priėmė Deleguotąjį reglamentą (ES) 2024/1084[21], kuriuo iš dalies keičiamas Deleguotasis reglamentas (ES) Nr. 305/2013. Todėl nuo 2026 m. sausio 1 d. BPC turėjo padėti priimti ir tvarkyti pagalbos iškvietas „eCall“, naudodami naujausias paketinio duomenų perdavimo ryšių technologijas (4G / 5G). Be to, 2024 m. vasario 14 d. Komisija priėmė Deleguotąjį reglamentą (ES) 2024/1180[22], kuriuo dėl su „eCall“ susijusių standartų iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2015/758, o 2025 m. liepos 23 d. – Deleguotąjį reglamentą (ES) 2025/1871[23], kuriuo dėl su pagalbos iškvietos sistema „eCall“ susijusių standartų iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2015/758 ir dėl motorinių transporto priemonių, kuriose įrengtos automobilinės pagalbos iškvietos numeriu 112 sistemos „eCall“, patvirtinimo techninių reikalavimų ir bandymo procedūrų iš dalies keičiamas Deleguotasis reglamentas (ES) 2017/79[24].

Prioritetinis veiksmas (e) – informavimo apie saugias sunkvežimių ir komercinių transporto priemonių stovėjimo vietas paslaugų teikimas (Saugaus ir darniojo transporto programa). 2013 m. gegužės 15 d. Komisija priėmė Deleguotąjį reglamentą (ES) Nr. 885/2013, kuriuo papildomos ITS direktyvos nuostatos dėl informavimo apie saugias sunkvežimių ir komercinių transporto priemonių stovėjimo vietas paslaugų teikimo[25]. Šių specifikacijų peržiūra numatyta 2024–2028 m. ITS darbo programoje (žr. toliau).

Prioritetinis veiksmas (f) – sunkvežimių ir komercinių transporto priemonių saugių stovėjimo vietų išankstinio užsakymo paslaugų teikimas. Dėl šio prioritetinio veiksmo Komisija konsultavosi su valstybių narių ekspertais ir pagrindiniais suinteresuotaisiais subjektais, be kita ko, aptardama naujausią 2024–2028 m. ITS darbo programą. Todėl padaryta išvada, kad šiuo etapu stovėjimo aikštelių rezervavimo specifikacijų ir standartų nustatyti nereikia.

Be ITS direktyvoje nustatytų prioritetinių veiksmų specifikacijų, 2019 m. kovo 13 d. Komisija priėmė **Deleguotąjį reglamentą[26] dėl sąveikiųjų intelektinių transporto sistemų (C-ITS) diegimo ir naudojimo**. Europos Parlamentas ir Taryba paprieštaravo šiam deleguotajam reglamentui, todėl jis neįsigaliojo. 2024–2028 m. ITS darbo programoje numatyta nauja iniciatyva dėl C-ITS specifikacijų (žr. toliau).

[21] OL L, 2024/1084, 2024 4 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1084/oj.
[22] OL L, 2024/1180, 2024 4 19, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1180/oj.
[23] OL L, 2025/1871, 2025 10 28, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/1871/oj.
[24] OL L 12, 2017 1 17, p. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj.
[25] OL L 247, 2013 9 18, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/885/oj.
[26] C(2019) 1789 *final*.



2.2 Nauja 2024–2028 m. darbo programa

2010 m. įsigaliojus ITS direktyvai, Komisija įgyvendino pirmąją darbo programą[27], kurioje daugiausia dėmesio skirta prioritetinių veiksmų pagal direktyvą specifikacijų priėmimui. Paskui atlikti du šios darbo programos atnaujinimai, susiję su 2017–2022 m.[28] ir 2022–2027 m.[29] laikotarpiais, kuriais įtraukti nauji veiksmai pagal Direktyvos 6 straipsnio 3 dalį ir visų pirma sudarytos sąlygos peržiūrėti esamas specifikacijas.

Pagal iš dalies pakeistos ITS direktyvos 4a straipsnį 2024 m. lapkričio 12 d. Komisija priėmė įgyvendinimo sprendimą, kuriuo nustatoma nauja 2024–2028 m. ITS darbo programa. Sprendimas buvo priimtas pasikonsultavus su Europos ITS patariamąja grupe[30], atlikus parengiamąjį darbą su valstybių narių ekspertais ir 2024 m. rugsėjo mėn. pritarus Europos ITS komitetui, laikantis nagrinėjimo procedūros. Su suinteresuotaisiais subjektais taip pat konsultuotasi 2024 m. kovo 19 d. surengtame viešame praktiniame seminare.

2024–2028 m. ITS darbo programoje išsamiai išdėstyta veiklos, kurios Komisija ketina imtis siekdama toliau įgyvendinti Direktyvą 2010/40/ES, aprėptis ir tvarkaraštis. Numatytos kelios bendresnio pobūdžio užduotys, visų pirma: a) bendro valstybių narių ataskaitų šablono ir

[27] C(2011) 289 *final*.
[28] C(2018) 8264 *final*.
[29] C(2022) 9140 *final*.
[30] 2024 m. birželio 6 d. posėdžio protokolas skelbiamas Komisijos ekspertų grupių ir kitų panašių subjektų registre, kodo numeris E02736.

PVRR priėmimas 2024 m.; b) Europos ITS patariamosios grupės atnaujinimas 2024 m.; c) ši 2026 m. įgyvendinimo pažangos ataskaita ir 2028 m. deleguotųjų įgaliojimų ataskaita ir d) ITS direktyvos peržiūra 2027–2028 m.

Kita planuojama veikla yra susijusi su įvairiomis ITS direktyvos prioritetinėmis sritimis arba pačios direktyvos pakeitimais. Jau pradėtas darbas, susijęs su keliais iš šių veiksmų:

- kalbant apie darbą, susijusį su C-ITS specifikacijomis, 2025 m. birželio mėn. buvo surengtas pirmasis praktinis seminaras su viešaisiais ir privačiaisiais suinteresuotaisiais subjektais, įskaitant Europos ITS patariamąją grupę, siekiant padėti apibrėžti iniciatyvos taikymo sritį. 2026 m. Komisija pradės pagrindžiamąjį tyrimą.
- Pagal projektus NAPCORE ir NAPCORE-X[31], kurie bendrai finansuojami pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę (EITP), pradėtas parengiamasis darbas siekiant sukurti daugiarūšio transporto prieigos mazgų identifikatorius. Projektais siekiama parengti rekomendacijas ir remti tolesnį darbą su valstybėmis narėmis.
- 2025 m. liepos mėn. baigtas tiriamasis tyrimas, kuriuo siekta įvertinti papildomų veiksmų poreikį geresnių eismo ir incidentų valdymo paslaugų srityje[32]. Juo patvirtinta, kad yra aiškus ir neatidėliotinas poreikis imtis papildomų veiksmų. Tolesnės konsultacijos ir diskusijos su valstybių narių ekspertais vyks 2026 m.
- Pradėtas dabartinių su kelių sauga susijusios minimalios universalios eismo informacijos specifikacijų peržiūros darbas. Po 2024 m. gruodžio mėn. įvykusio pirmojo praktinio seminaro su viešaisiais ir privačiaisiais suinteresuotaisiais subjektais, tarp kurių yra ir Europos ITS patariamoji grupė, 2025 m. Komisija pradėjo tyrimą, įskaitant sąnaudų ir kaštų analizę. Tikimasi, kad atnaujintos specifikacijos bus priimtos 2026 m. trečiąjį ketvirtį.
- Pradėtas darbas, susijęs su esamų informavimo apie saugias sunkvežimių ir komercinių transporto priemonių stovėjimo vietas paslaugų specifikacijų peržiūra. 2026 m. sausio mėn. surengusi pirmąjį praktinį seminarą su viešaisiais ir privačiaisiais suinteresuotaisiais subjektais, įskaitant Europos ITS patariamąją grupę, 2026 m. Komisija pradės tyrimą, įskaitant sąnaudų ir kaštų analizę. Tikimasi, kad atnaujintos specifikacijos bus priimtos 2027 m.

2.3 Standartai

Keliose svarbiose srityse toliau atliekami standartizavimo darbai, kuriais toliau remiamas paslaugų diegimas keturiose ITS direktyvos prioritetinėse srityse.

Pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ standartai papildyti keliomis techninėmis specifikacijomis, apimančiomis papildomų rūšių transporto priemones (motorines dvirates transporto priemones, tolimojo susisiekimo ir miesto autobusus, žemės ūkio transporto priemones, sunkiasvores krovinines transporto priemones). Tai buvo padaryta remiant pagal EITP bendrai finansuotą projektą „sAFE“ (2018–2021 m.). 2024 ir 2025 m. Europos standartizacijos organizacijos CEN-CENELEC ir ETSI pritaikė esamus pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ standartus ir sukūrė naujus paketinio duomenų perdavimo pagalbos iškvietos

[31] https://napcore.eu/.
[32] Tiriamoji studija, kuria siekiama įvertinti papildomų veiksmų poreikį geresnių eismo ir incidentų valdymo paslaugų srityje. ES leidinių biuras.

sistemos „eCall“ standartus, kad padėtų modernizuoti transporto priemones ir BPC, juos pritaikant 4G ir 5G judriojo ryšio tinklams[33].

Kalbant apie C-ITS, 2025 m. rugsėjo mėn. platforma „C-Roads“[34], bendradarbiaudama su transporto priemonių tarpusavio komunikacijos konsorciumu[35], paskelbė pirmąją suderinto C-ITS paslaugų ryšio profilio versiją. Ji buvo grindžiama atitinkamais ETSI ir CEN standartais ir pirmiausia buvo orientuota į IEEE 802.11p / ETSI ITS-G5 trumpojo nuotolio ryšio profilį.

EITP programos paramos veiksmais NAPCORE (2021–2025 m.) ir Data4PT (2020–2024 m.), kurie dabar sujungti į EITP techninės pagalbos veiksmą NAPCORE-X (2025–2027 m.), koordinuojama valstybių narių veikla[36], susijusi su kelių duomenų standartais („Datex II“[37] ir TN-ITS[38]), daugiarūšio transporto duomenų standartais („Transmodel“, „NeTEx“ ir SIRI)[39], visų duomenų kategorijų, įtrauktų į deleguotuosius reglamentus pagal ITS direktyvą, duomenų žodynu[40], metaduomenų sistema „mobilityDCAT-AP“[41] ir nacionalinių prieigos punktų bazine architektūra[42] kaip bendru suderintų ir sąveikių nacionalinių prieigos punktų planu.

Tokiu būdu standartai gali būti nuolat tobulinami ir atnaujinami, o susijusios bendruomenės gali būti valdomos ir plėtojamos. Organizuojamas įvairių standartų koordinavimas ir derinimas su įvairiomis suinteresuotųjų subjektų bendruomenėmis tokiose srityse kaip alternatyvieji degalai, kelių eismo saugumas, kelionių informacija ir C-ITS, taip pat vaisingas bendradarbiavimas su Europos standartizacijos organizacijomis.

Paminėtini pokyčiai, be kita ko, yra dalyvavimas ISO lygmens veikloje, susijusioje su elektroninių eismo taisyklių valdymo standartais, įgyvendinant projektą NAPCORE-X ir ES finansuojamas Europos standartizacijos organizacijų darbas įvairiomis temomis, pavyzdžiui, dėl daugiarūšio susisiekimo bilietų brūkšninių kodų, dviračių infrastruktūros, keitimosi neapdorotais viešojo transporto duomenimis ir API užsakymo.

Išsamią informaciją apie esamus ITS standartus galima rasti ES finansuojamose Europos intelektinių transporto sistemų ryšių ir informacijos protokolų (EU-ICIP) gairėse dėl intelektinių transporto sistemų standartų[43].

2.4 Duomenų apsaugos ir privatumo taisyklės

Kaip minėta ankstesnėse ataskaitose, atitinkamais atvejais į specifikacijas yra įtrauktos nuostatos, susijusios su asmens duomenų apsauga ir privatumu, kurios patikslina, kad turi būti laikomasi privatumo ir duomenų apsaugos teisės aktų. Be to, Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnas prireikus buvo kviečiamas į ekspertų posėdžius ir į jo nuomonę buvo tinkamai atsižvelgta, visų pirma peržiūrint specifikacijas.

[33] Sąveiki europinė pagalbos iškvietos sistema „eCall“. Judumas ir transportas.
[34] https://www.c-roads.eu/.
[35] https://www.car-2-car.org/.
[36] https://napcore.eu/standards/.
[37] https://datex2.eu/.
[38] https://tn-its.eu/.
[39] https://data4pt-project.eu/.
[40] https://github.com/NAPCORE/Data-dictionary.
[41] https://mobilitydcat-ap.github.io/mobilityDCAT-AP/releases/index.html.
[42] https://napcore.github.io/Reference-Architectures-website/.
[43] https://www.mobilityits.eu/.

2.5 Atsakomybės taisyklės

Kaip nurodyta ankstesnėse ataskaitose, su atsakomybe susijusios nuostatos buvo įtrauktos į atitinkamuose deleguotuosiuose reglamentuose nustatytas specifikacijas, kaip numatyta ITS direktyvos 11 straipsnyje.

2.6 Valstybių narių ataskaitos

2.6.1 Naujos ataskaitų teikimo taisyklės

ITS direktyvos 17 straipsnyje reikalaujama, kad valstybės narės ne vėliau kaip 2025 m. kovo 21 d., o po šios pradinės ataskaitos – kas trejus metus pateiktų direktyvos ir jos deleguotųjų aktų įgyvendinimo ataskaitą. Naudodamos Komisijos patvirtintą šabloną, valstybės narės praneša apie pagrindinę nacionalinę veiklą ir projektus prioritetinėse srityse ir apie III ir IV prieduose išvardytų duomenų ir paslaugų prieinamumą. Į jį taip pat įtraukti diegimo, naudos ir investicijų PVRR ir laipsniškai atskiriami privalomi ir papildomi rodikliai (pradedant nuo TEN-T tinklo ir greitkelių). 2024 m. šis šablonas buvo aptartas su valstybių narių ekspertais trijuose posėdžiuose ir priimtas 2024 m. rugsėjo mėn. pritarus Europos ITS komitetui, laikantis nagrinėjimo procedūros.

Siekiant pateikti aukštesnio lygio politikos informaciją, šablone reikalaujama, kad valstybės narės praneštų apie savo diegimo PVRR, kad būtų galima susipažinti su ITS įrangos ir paslaugų diegimu ir poveikiu ES. Kalbant apie naudos PVRR, kuriais vertinamas ITS paslaugų poveikis kelionės laikui, avarijų keliuose skaičiui ir su eismu susijusiam išmetamo CO_2 kiekiui, šablono tikslas – surinkti patikimas pamatines vertes, pagrįstas pakankamu aukštos kokybės imčių skaičiumi. Tai turėtų sudaryti sąlygas apdairiai ekstrapoliacijai, atsižvelgiant į būdingus šių PVRR apskaičiavimo apribojimus ir iššūkį atskirti ITS poveikį nuo kitų įtaką darančių veiksnių. Galiausiai šablone reikia pranešti apie finansinius PVRR, visų pirma apie metines investicijas ir metines kelių ITS eksploatavimo ir techninės priežiūros išlaidas.

Naujosios ataskaitų teikimo taisyklės taip pat sudaro sąlygas supaprastinti valstybių narių ataskaitų teikimą, metines arba kas dvejus metus teikiamas ataskaitas dėl deleguotųjų aktų pakeičiant viena kas trejus metus teikiama ataskaita dėl direktyvos ir deleguotųjų aktų. Įgyvendinant šį naują požiūrį per deleguotųjų aktų peržiūras, 10 ataskaitų palaipsniui pakeis viena kas trejus metus teikiama ataskaita.

2.6.2 Patirtis, įgyta analizuojant valstybių narių ataskaitas

2.6.2.1 Padėtis įvairiose prioritetinėse srityse

Dauguma valstybių narių pranešė apie nuolatinę veiklą I prioritetinėje srityje. Kalbant apie kelionių daugiarūšiu transportu informacijos paslaugas, visos valstybės narės parengė savo nacionalinius veiksmų planus, tačiau duomenų prieinamumas ir ES standartų laikymasis tebėra nenuoseklūs, o kai kuriuos nacionalinius prieigos punktus reikės atnaujinti, kad būtų užtikrinta prieiga prie visų rūšių duomenų. Po pastangų įtraukti suinteresuotuosius subjektus skelbiama daugiau duomenų, tačiau tarp valstybių narių esama didelių skirtumų. Kartu su EITP bendrai finansuojamais projektais įgyvendinamos bendros priemonės, pavyzdžiui, sistema „mobilityDCAT-AP“. Tačiau reikia gerinti tokių standartų, kaip „NeTEx“ ir SIRI, laikymąsi. Kita vertus, įgyvendinant nacionalines ir Europos iniciatyvas padaryta pažanga diegiant tikralaikės eismo informacijos paslaugas, taikant įvairius duomenų rinkimo metodus, naudojant kameras ir jutiklius. Nepaisant pažangos, padarytos prieinamumo ir keitimosi

srityse, statinių ir dinaminių duomenų prieinamumas vis dar skiriasi. Tokie standartai kaip DATEX II ir TN-ITS yra plačiai įgyvendinami.

Kalbant apie II prioritetinę sritį, valstybės narės aktyviai tobulina eismo valdymą, diegdamos technologijas transporto infrastruktūrai optimizuoti. Siekiant veiksmingiau vizualizuoti ir valdyti eismą, įgyvendinamos tokios iniciatyvos kaip skaitmeniniai dvyniai ir automatizavimo technologijos. Projektai apima ne tik kelius, bet ir įvairias transporto rūšis, įskaitant geležinkelius ir daugiarūšę miesto aplinką. Labai svarbus vaidmuo tenka krovinių vežimo integravimui, nes miestai išbando įvairius krovinių vežimo prieigos valdymo sprendimus, kad pagerintų tinklo veiklos rezultatus. Elektroninės krovinių vežimo informacijos (eFTI) iniciatyvomis sudaromos sąlygos pereiti prie skaitmeninių duomenų mainų, kad būtų pagerinti logistikos srautai. Tarp iššūkių yra sudėtingų ekosistemų integravimas ir sąsajų standartizavimas, o tai rodo, kad reikia suderintos Europos lygmens paramos.

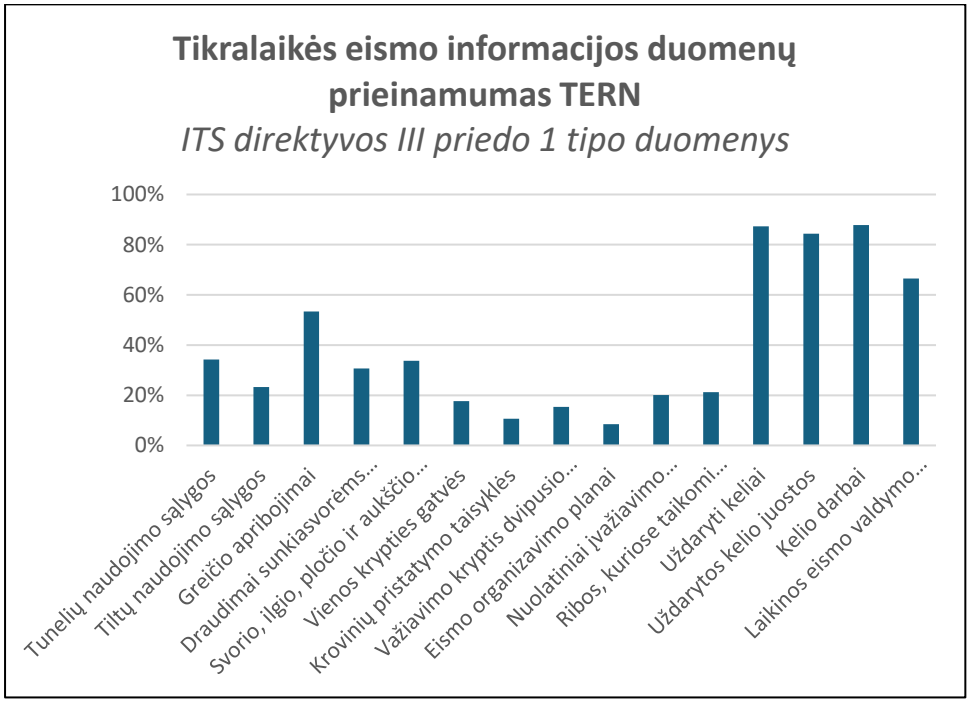
Iš III prioritetinės srities ataskaitų matyti ne tik branda, bet ir poreikis toliau įtraukti privatųjį sektorių. Visos valstybės narės įdiegė pagalbos iškvietos numeriu 112 sistemą „eCall“ ir šiuo metu pereina prie 4G / 5G tinklų. Statiniai duomenys apie saugias sunkvežimių stovėjimo aikšteles yra pakankamai išsamūs, nors duomenų prieinamumo spragos išlieka, ypač privačiojo sektoriaus. Bendradarbiaujant kelių eismo saugumo duomenų platformoje gerinamas transporto priemonėse saugomų duomenų naudojimas ir geriau nustatomi su kelių sauga susiję eismo faktai. Su kelių sauga susijusią eismo informaciją jungiant su C-ITS plečiasi paslaugų aprėptis. Tačiau prieiga prie privačių su kelių sauga susijusios eismo informacijos duomenų tebėra ribota. Šiuo metu atliekamomis deleguotųjų reglamentų (ES) Nr. 885/2013 ir Nr. 886/2013 peržiūromis siekiama pašalinti šiuos trūkumus.

Kalbant apie IV prioritetinę sritį, pranešta apie daug C-ITS projektų ir iniciatyvų, orientuotų į tokius svarbius aspektus kaip įgyvendinimas vietoje ir ryšių protokolai. Įvykdžiusios suderinimą skatinančius bendradarbiavimo projektus kelios šalys šiuo metu teikia operatyvines paslaugas remdamosi bendromis specifikacijomis, nepaisydamos ankstesnių teisėkūros nesėkmių. Platforma „C-Roads“, apimanti 16 valstybių narių ir kitas šalis, užtikrina suderintą C-ITS diegimą ir remia įvairius EITP bendrai finansuojamus projektus, pavyzdžiui, „C-Roads“, kad toliau gerėtų paslaugų kokybė.

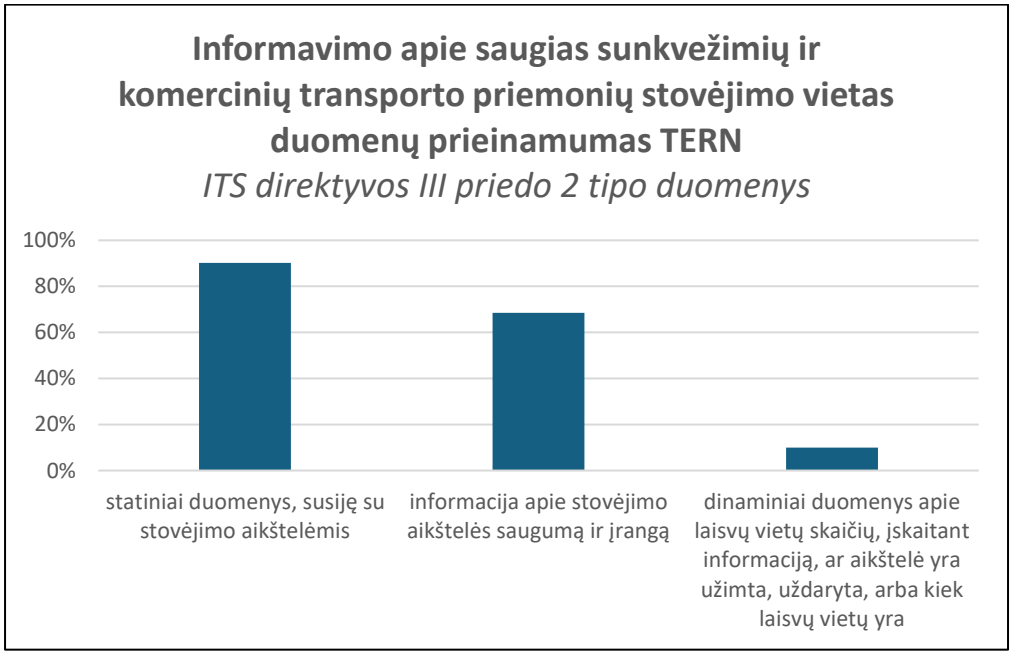
2.6.2.2 Duomenų ir paslaugų prieinamumas

Toliau pateiktose diagramose apibendrinamas ITS direktyvos III priede išvardytų esminių tikralaikės eismo informacijos, informavimo apie saugias sunkvežimių ir komercinių transporto priemonių stovėjimo vietas ir su kelių sauga susijusios eismo informacijos duomenų rinkinių prieinamumas ES kelių TEN-T tinkle (TERN) (*kiekvienos valstybės narės dalis apskaičiuojama proporcingai jos TERN ilgiui*).

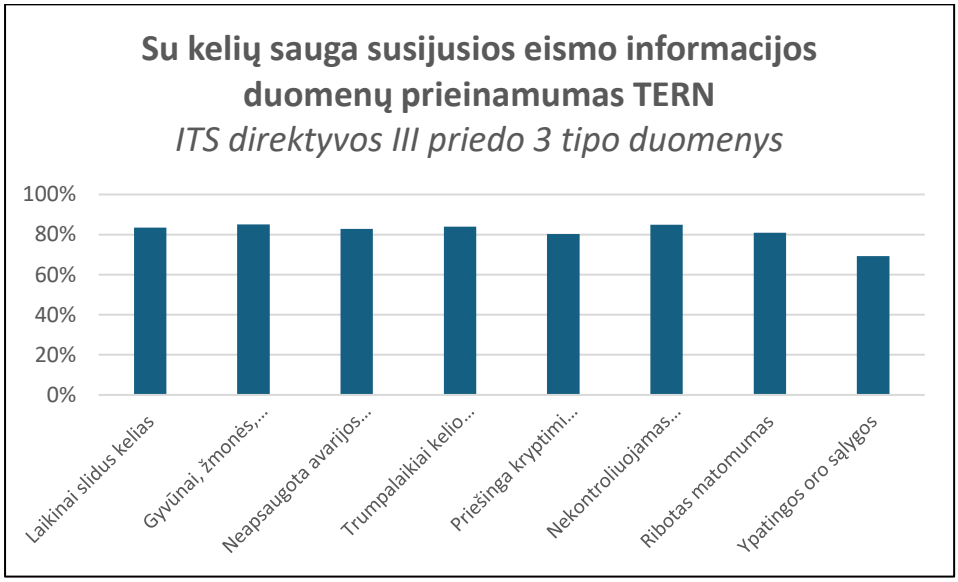
1 diagrama. Tikralaikės eismo informacijos duomenų prieinamumas TERN



2 diagrama. Informavimo apie saugias sunkvežimių ir komercinių transporto priemonių stovėjimo vietas duomenų prieinamumas TERN



3 diagrama. Su kelių sauga susijusios eismo informacijos duomenų prieinamumas TERN



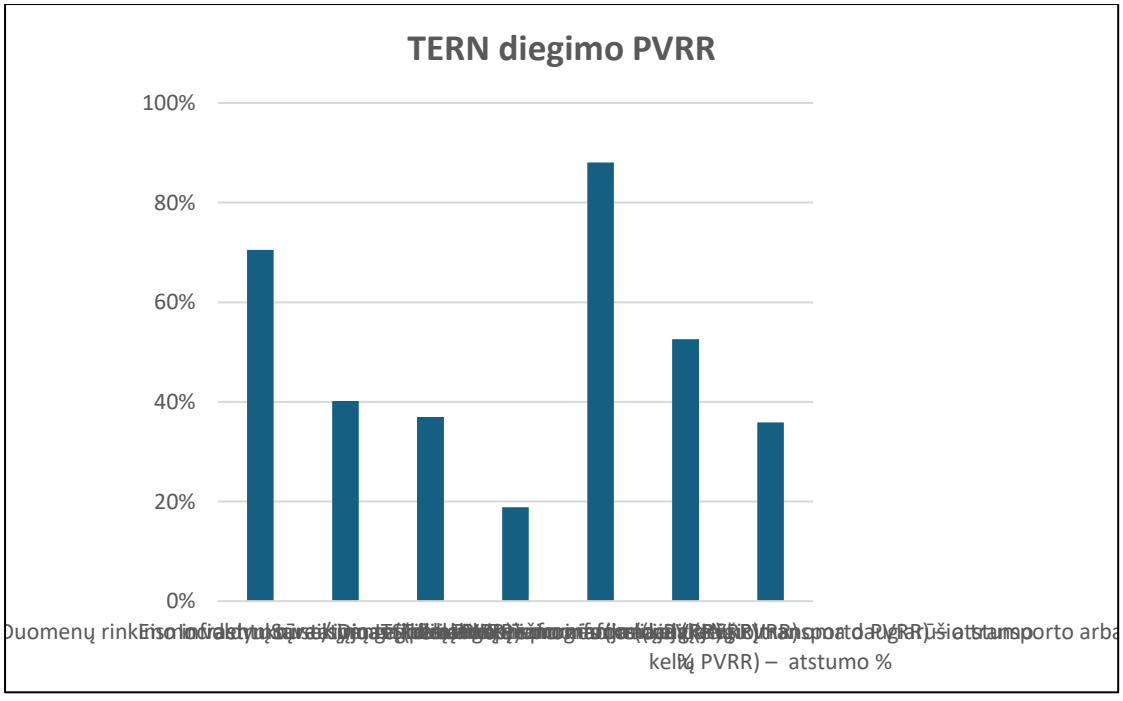
Yra prieinami 37 proc. viso transporto tinklo duomenys apie visų reguliariojo susisiekimo rūšių nustatytų prieigos mazgų vietą. Tačiau dažnai trūksta informacijos apie prieigos mazgų ir kelių prieinamumą transporto rūšies keitimo vietose.

Su kelių sauga susijusios eismo informacijos paslaugos (ITS direktyvos IV priedas) dabar diegiamos 83 proc. TERN, tačiau šešios valstybės narės apie tai nepranešė nieko.

2.6.2.3 Pagrindiniai veiklos rezultatų rodikliai

Toliau pateiktoje diagramoje apibendrinti ES TERN diegimo PVRR (*kiekvienos valstybės narės dalis apskaičiuojama proporcingai jos TERN ilgiui*):

4 diagrama. TERN diegimo PVRR



2025 m. nebuvo privaloma teikti informacijos apie naudos PVRR, tačiau kai kurios valstybės narės pateikė trijų naudos PVRR duomenis. Pranešta apie labai skirtingas kelionės trukmės pokyčio ir išmetamo CO_2 kiekio sumažėjimo vertes: nors tinklo lygmeniu sumažėjimas paprastai nedidelis, tačiau tam tikruose tinklo ruožuose nuo to, kas buvo prieš įdiegiant ITS sprendimus, ir verčių juos įdiegus jis kartais gana ryškus. Pranešta apie didesnį avarijų keliuose skaičiaus sumažėjimą, net ir tinklo lygmeniu. Keliose ataskaitose pabrėžta, kad ITS poveikį sunku atskirti nuo kitų veiksnių (eismo padidėjimo, transporto priemonių parko elektrifikavimo ir kt.).

Nors 2025 m. teikti ataskaitas apie finansinius PVRR buvo privaloma, paaiškėjo, kad kai kurioms valstybėms narėms buvo sunku ir kartais neįmanoma juos atskirti nuo bendrų investicijų į kelius ir jų priežiūros išlaidų. Investicijų į ITS procentinė dalis dažnai sudarė apie 1 proc. visų investicijų į kelius, tačiau keliose valstybėse narėse ji siekė 4–6 proc., o vienoje šalyje – net daugiau kaip 14 proc. tikriausiai dėl šiose šalyse neseniai pradėtų įgyvendinti naujų diegimo projektų. Be to, veiklos ir techninės priežiūros viešosios sąnaudos dažnai svyravo nuo 2 000 iki 4 000 EUR kilometrui, o vienoje valstybėje narėje jos buvo išskirtinės – 32 000 EUR kilometrui.

2.7 Europos ITS patariamoji grupė

ITS direktyvos 16 straipsnyje reikalaujama, kad Komisija įsteigtų Europos ITS patariamąją grupę, kad ši teiktų patarimus Komisijai su ITS diegimu ir naudojimu susijusiais verslo ir techniniais klausimais. Europos ITS patariamoji grupė buvo įsteigta 2011 m. Komisijos sprendimu[44], kuris buvo taikomas iki 2017 m. rugpjūčio mėn. 2024 m. kovo 22 d. Komisijos priimtu dalinio keitimo sprendimu tas laiko apribojimas panaikintas ir nustatyta, kad su Europos ITS patariamąja grupe privaloma konsultuotis dėl ITS direktyvos darbo programos. Priėmus iš dalies pakeistą sprendimą, Komisija paskelbė naują kvietimą teikti paraiškas dėl Europos ITS patariamosios grupės narių, o 2024 m. gegužės mėn. buvo atrinkti 25 nariai.

Europos ITS patariamoji grupė pirmą kartą susitiko 2024 m. birželio 6 d. aptarti ITS darbo programos projektą. Vėliau buvo surengti bendri praktiniai seminarai su Europos ITS komiteto nariais siekiant iš anksto pasikonsultuoti dėl darbo programos veiklos apimties: pirmiausia 2024 m. gruodžio mėn. aptarti Deleguotojo reglamento dėl su kelių sauga susijusios eismo informacijos peržiūros taikymo sritį, vėliau 2025 m. birželio mėn. – C-ITS specifikacijų taikymo sritį, o paskutinį kartą – 2026 m. sausio mėn. – Deleguotojo reglamento dėl informavimo apie saugias sunkvežimių ir komercinių transporto priemonių stovėjimo vietas peržiūros taikymo sritį. 2025 m. gegužės 19 d. Sevilijoje vykusiame ITS Europos kongrese įvyko neformalus „ITS draugų“ (t. y. Europos ITS patariamosios grupės ir Europos ITS komiteto narių) susitikimas, kuriame aptartas Europos automobilių pramonės sektoriaus veiksmų plano įgyvendinimas[45].

Europos ITS patariamoji grupė taip pat informuojama apie su ITS susijusias apklausas, viešas konsultacijas ir praktinius seminarus ir reguliariai kviečiama juose dalyvauti.

[44] 2011/C 135/03, OL C 135, 2011 5 5, p. 3.
[45] COM/2025/95 *final*.

3 PAGALBINĖS PRIEMONĖS IR BENDRADARBIAVIMAS

Bendradarbiavimas ir suderintas diegimas yra svarbus ITS direktyvos ir jos deleguotųjų reglamentų elementas. 2023 m. iš dalies pakeitus ITS direktyvą šie aspektai buvo sustiprinti įpareigojant valstybes nares bendradarbiauti vienoms su kitomis, pavyzdžiui, vykdant ES remiamus koordinavimo projektus, o prireikus – su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais dėl specifikacijų įgyvendinimo operatyvinių aspektų.

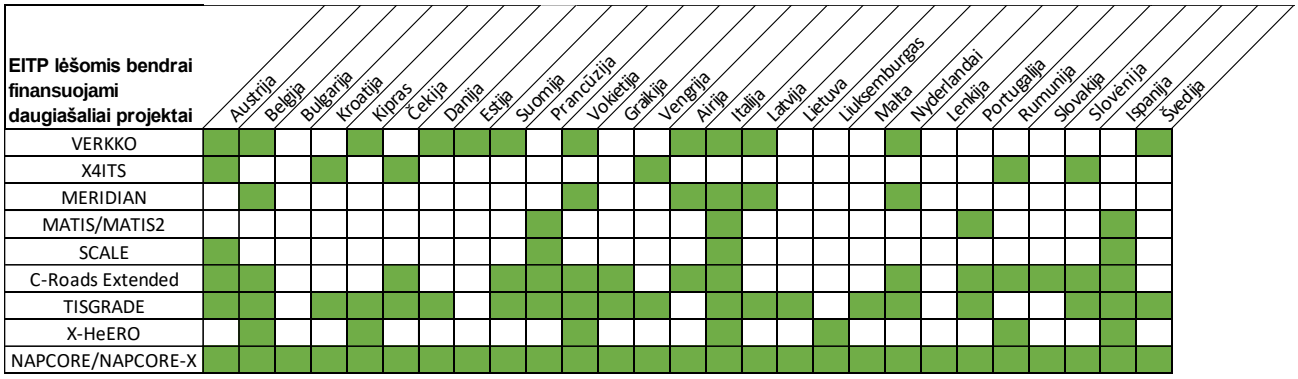
Daugiašaliai ITS projektai, kurie yra bendrai finansuojami EITP lėšomis ir dažnai apima kelis TEN-T koridorius, suteikia galimybę dideliuose kelių ruožuose įrengti suderintą ir sąveikią ITS infrastruktūrą, įrangą ir paslaugas. Šiuo metu vykdomuose EITP ITS daugiašaliuose projektuose MERIDIAN, MATIS/MATIS 2, X4ITS ir VERKKO dalyvauja iš viso 20 valstybių narių. Jie apima dešimtis tūkstančių kilometrų pagrindinio ir visuotinio kelių TEN-T tinklo (TERN) ir sudaro sąlygas koordinuotai diegti ITS ir C-ITS paslaugas.

Į išplėstinį projektą „C-Roads“ kartu su nacionaliniais projektais „C-Roads“ ir projektu SCALE C-ITS srityje iš viso įsitraukė 15 valstybių narių. Pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ srityje vykdomame projekte „X-HeERO“ dalyvauja 7 valstybės narės ir Moldova. Projekte TISGRADE dalyvauja 20 valstybių narių, Norvegija ir pagrindiniai ES paslaugų teikėjai. Jie bendradarbiauja duomenų rinkimo, kokybės ir patvirtinimo bei nacionalinių veiksmų planų atnaujinimo srityse.

Ankstesnės EITP programos paramos veiksmų DATEX II, „Data4PT“, TN-ITS GO ir NAPCORE veikla dabar sujungta su šiuo metu vykdomu EITP techninės pagalbos veiksmu NAPCORE-X (2025–2027 m.), kuriame dalyvauja visos valstybės narės ir kuris apima visas specifikacijas. Jo tikslas – koordinuoti ITS direktyvos įgyvendinimo operatyvinių aspektų, susijusių su visais kelių ir daugiarūšio transporto duomenimis, derinimą su aspektais, susijusiais su nacionaliniais prieigos punktais, (pvz., duomenų standartais ir architektūra, duomenų apibrėžtimis, metaduomenimis, duomenų kokybe, atitikties vertinimu, sklaida ir mokymu). Kitas jo tikslas – prisidėti prie bendros Europos judumo duomenų erdvės[46].

Šie daugiašaliai EITP veiksmai dabar sudaro didžiąją dalį pagal EITP bendrai finansuojamų ITS projektų tiek pagal investicijų skaičių, tiek pagal apimtį (žr. toliau).

5 diagrama. Dabartinis valstybių narių dalyvavimas EITP bendrai finansuojamuose ITS daugiašaliuose projektuose



[46] COM(2023) 751 *final*.

Valstybių narių vykdomos iniciatyvos, pavyzdžiui, platforma „C-Roads“, kelių eismo saugumo duomenų platforma[47] ir tikralaikės eismo informacijos darbo grupė, sudaro sąlygas valstybėms narėms toliau koordinuoti savo veiksmus ir bendradarbiauti tarpusavyje ir su kitais viešaisiais ir privačiaisiais suinteresuotaisiais subjektais[48].

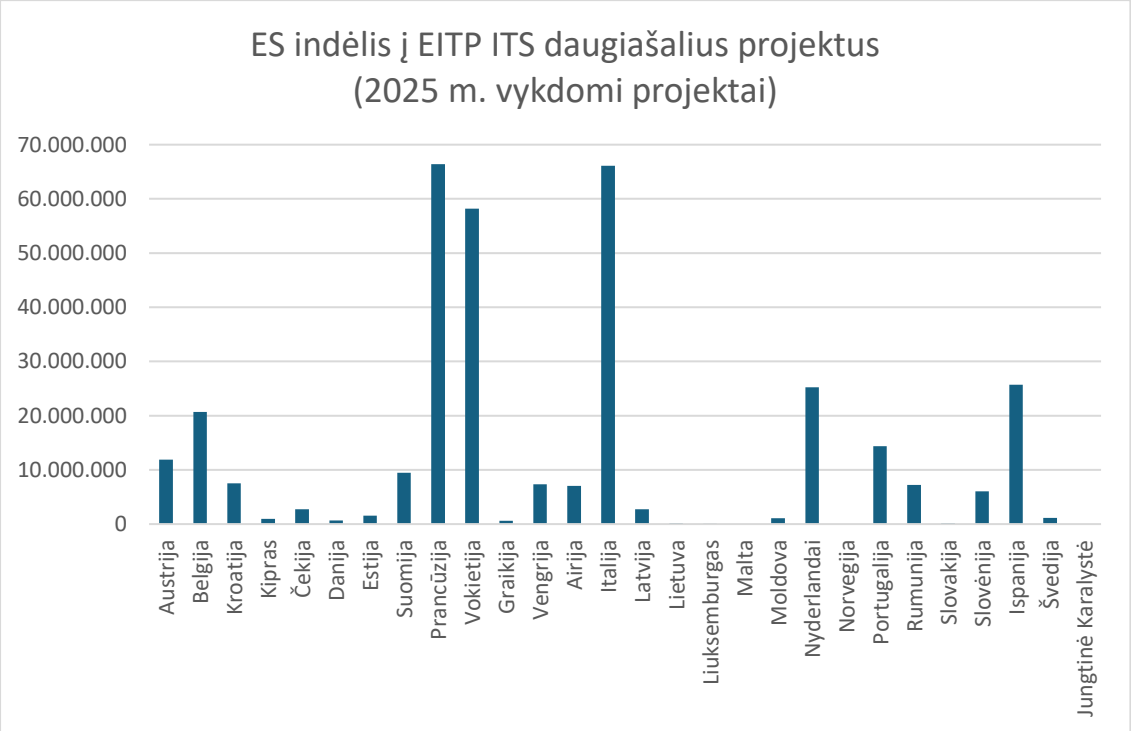
4 NAUDOJAMI IR REIKIAMI FINANSINIAI IŠTEKLIAI

Nuo 2019 m., kai buvo paskelbta antroji pažangos ataskaita, padaryta didelė pažanga diegiant paslaugas. Kadangi labai sunku atskirti išlaidas, susijusias tik su specifikacijų įgyvendinimu, nuo ITS paslaugų diegimo ir eksploatavimo išlaidų ir pačių ITS fizinės infrastruktūros išlaidų, kai kurie iš toliau pateiktų skaičių turėtų būti suprantami kaip bendras pastangų diegti tokias paslaugas vaizdas, o to nebuvo reikalaujama pačioje ITS direktyvoje.

Visų pirma EITP biudžetas (1 ir 2 EITP, įskaitant projektus, finansuojamus iš sanglaudos biudžeto) buvo labai svarbus remiant šį diegimą. 2014–2025 m. laikotarpiu pagal ją skirta daugiau kaip 850 mln. EUR ES lėšų ir pritraukta 1,9 mlrd. EUR investicijų ITS (įskaitant pagalbos iškvietos sistemą „eCall“) ir C-ITS paslaugoms diegti[49].

Per pastaruosius penkerius metus didžioji šių lėšų dalis buvo skirta pirmiau aprašytiems daugiašaliams ITS projektams, kurių dalis truks iki 2027 m. pabaigos. 6 diagramoje parodyta šių devynių vykdomų ITS daugiašalių projektų (išskyrus NAPCORE / NAPCORE-X) finansavimo dalis eurais pagal šalis.

6 diagrama. ES indėlis į EITP ITS daugiašalius projektus



[47] https://www.dataforroadsafety.eu/.
[48] Šios iniciatyvos išsamiau aprašytos pridedamame Komisijos tarnybų darbiniame dokumente.
[49] Šaltinis: Europos klimato, infrastruktūros ir aplinkos vykdomoji įstaiga (CINEA).

Nuo tada, kai buvo pateikta paskutinė pažangos ataskaita, specifikacijų įgyvendinimui, įskaitant su standartais susijusį parengiamąjį darbą, remti buvo pradėti papildomi EITP programos rėmimo veiksmai NAPCORE ir „Data4PT“, taip pat vykdomi EITP techninės pagalbos veiksmai NAPCORE-X, kuriuose dalyvauja visos valstybės narės. Taip pasiektas didžiausias suminis ES įnašas, 23,5 mln. EUR. Be to, EITP finansavimas buvo skirtas Komisijos Jungtinio tyrimų centro sukurtai ir valdomai ES C-ITS saugumo duomenų valdymo sistemai, kurios bendros išlaidos 2017–2026 m. laikotarpiu sudarė 6,26 mln. EUR.

Papildomos išlaidos apima išlaidas, patirtas peržiūrint specifikacijas (tikralaikės eismo informacijos, kelionių daugiarūšiu transportu informacijos paslaugų, pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ ir su kelių sauga susijusios eismo informacijos) ir ITS direktyvą, įskaitant konsultacinius tyrimus (1,8 mln. EUR 2018–2025 m.), taip pat išlaidas, patirtas organizuojant su ITS susijusius renginius, pavyzdžiui, pasaulinius ir Europos ITS kongresus, ir juose dalyvaujant (1,1 mln. EUR 2018–2025 m.).

Kalbant apie standartus, be tiesioginių dotacijų Europos standartizacijos organizacijoms, didžioji dalis išlaidų buvo patirta atliekant parengiamąjį darbą, susijusį su pirmiau minėtais EITP programos rėmimo ir techninės pagalbos veiksmais (2018–2025 m. – 1,4 mln. EUR).

Nuo 2020 m. pandemijos visi ITS komiteto[50] ir ITS patariamosios grupės[51] posėdžiai ir beveik visi ITS ekspertų grupės ir Europos pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ įgyvendinimo platformos[52] posėdžiai buvo rengiami vaizdo konferencijos būdu, todėl išlaidų kompensuoti nereikėjo.

Kaip jau minėta antrojoje pažangos ataskaitoje, su ITS direktyvos ir jos deleguotųjų reglamentų įgyvendinimu susijusios išlaidos, kurios daugiausia susijusios su prieigos prie duomenų, kurie turi būti pakartotinai naudojami ITS paslaugoms plėtoti, palengvinimu ir suderinimu, atrodo pagrįstos. Tai ypač aktualu, kai šios išlaidos lyginamos su paslaugų diegimo išlaidomis. Reikės nuolatinių pastangų siekiant įgyvendinti naujus reikalavimus, kylančius iš direktyvos 2023 m. dalinio pakeitimo, visų pirma susijusius su privalomu esminių duomenų ir paslaugų prieinamumu ir diegimu.

5 IŠVADA

Nuo tada, kai buvo priimta ITS direktyva, padaryta didelė pažanga ją įgyvendinant. Pastarojo meto pakeitimai, padaryti Direktyva (ES) 2023/2661, buvo esminiai, visų pirma siekiant pagerinti duomenų prieinamumą, koordinavimą ir integravimą su naujomis ITS temomis. EITP finansuojamomis bendradarbiavimo iniciatyvomis sudarytos palankesnės sąlygos plačiu mastu diegti ITS ir C-ITS paslaugas visame TERN ir už jo ribų, pabrėžiant valstybių narių ir suinteresuotųjų subjektų bendradarbiavimo svarbą, taip pat koordinuotais veiksmais skatinant derinimą ir geresnę paslaugų kokybę. Su šiuo diegimu susijusios išlaidos buvo pagrįstos ir reikės toliau dėti pastangas, kad būtų įvykdyti 2023 m. pakeitimu nustatyti nauji reikalavimai. Prie šių pokyčių formavimo ir orientavimo svariai prisidėjo Europos ITS komitetas ir

[50] https://ec.europa.eu/transparency/comitology-register/screen/committees/C39400.
[51] https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=en&groupID=1941.
[52] https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=en&groupID=2481.

patariamoji grupė, taip pat bendradarbiavimas su valstybių narių ekspertais ir jų tarpusavio bendradarbiavimas.

Pradėjus taikyti naują šabloną ir PVRR, kurie leidžia geriau suprasti ITS diegimą, poveikį ir finansavimą, ataskaitų teikimas labai pasikeitė. Nors tebėra sudėtinga tiksliai atskirti ITS sprendimų poveikį nuo kitų tinklo veiksnių, teikiamos ataskaitos vis dėlto suteikė vertingų įžvalgų apie tendencijas, pavyzdžiui, avarijų keliuose skaičiaus ir išmetamo CO_2 kiekio sumažėjimą. Šių teigiamų pokyčių tąsą turėtų užtikrinti valstybių narių ir suinteresuotųjų subjektų įsipareigojimas aktyviau dirbti kartu, skatinant aplinką, kurioje ITS galėtų klestėti per inovacijas ir bendradarbiavimą. Ateityje ilgalaikės investicijos į technologijas ir standartizavimą labai padės panaudoti ITS didesniam judumui ir transporto saugai visoje ES.