EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 21.4.2026.
COM(2026) 165 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI,

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

{SWD(2026) 117 final}

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

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

Saturs

1 IEVADS UN VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA 3
2 DIREKTĪVAS 2010/40/ES ĪSTENOŠANAS STATUSS 4
2.1 Deleģētie akti par specifikācijām un saistītie tiesību akti 4
2.2 Jaunā darba programma 2024.–2028. gadam 7
2.3 Standarti 8
2.4 Noteikumi par datu aizsardzību un privātumu 9
2.5 Noteikumi par atbildību 9
2.6 Dalībvalstu ziņojumi 9
2.6.1 Jauni noteikumi attiecībā uz ziņošanu 9
2.6.2 Secinājumi no dalībvalstu ziņojumu analīzes 10
2.7 Eiropas ITS konsultatīvā grupa 14
3 ATBALSTA PASĀKUMI UN SADARBĪBA 14
4 IZMANTOTIE UN NEPIECIEŠAMIE FINANŠU RESURSI 15
5 SECINĀJUMS 17

1 IEVADS UN VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

Šis ir pirmais ziņojums kopš 2023. gada 22. novembra, kad tika pieņemta Direktīva (ES) 2023/2661, ar ko groza Direktīvu 2010/40/ES ("ITS direktīva"), kura dalībvalstīm bija jātransponē līdz 2025. gada 21. decembrim. Saskaņā ar grozītās ITS direktīvas 17. panta 4. punktu Komisijai ne vēlāk kā 12 mēnešus pēc tam, kad dalībvalstis ir iesniegušas Komisijai valsts ITS ziņojumus, kas tām bija jāizdara līdz 2025. gada 21. martam[1], ir jāiesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojums par panākumiem direktīvas un tās deleģēto aktu īstenošanā.

Ar grozījumiem ITS direktīvā tika izvirzīti vairāki mērķi. Tie tika noteikti, veicot direktīvas[2] *ex post* izvērtējumu un izskatot Komisijas otro progresa ziņojumu[3] Eiropas Parlamentam un Padomei par ITS direktīvas īstenošanu, un tika turpmāk izvērtēti ietekmes novērtējumā[4], kas pievienots priekšlikumam direktīvai, ar ko groza ITS direktīvu[5]. Mērķi ir šādi: i) vēl vairāk uzlabot koordināciju attiecībā uz iespēju piekļūt datiem, ii) ņemt vērā jaunu ITS jomu un problēmu rašanos un iii) uzlabot galveno datu veidu pieejamību par visu autotransporta tīklu.

Ar grozījumiem ITS direktīvā tika ieviestas vairākas jaunas prasības attiecībā uz sadarbīgu ITS (S-ITS) drošību, pagaidu pasākumiem ārkārtas situācijās, obligātu sadarbību starp dalībvalstīm un ieinteresētajām personām, datu pieejamību un pakalpojumu ieviešanu, kā arī ziņošanas vienkāršošanu gan attiecībā uz direktīvu, gan tās deleģētajiem aktiem, arī vienotas veidnes izveidi un kopīgu galveno darbības rādītāju (GDR) noteikšanu. Tika pievienoti divi pielikumi, kuros noteikti to datu veidu un pakalpojumu saraksti, kurus uzskata par būtiskiem ITS ieviešanai. Tika atzīta arī valstu piekļuves punktu (VPP)[6] nozīme attiecībā uz iespēju piekļūt datiem.

ITS direktīvas četras prioritārās jomas tika arī pārdefinētas un pārstrukturētas četrās pakalpojumu kategorijās, ņemot vērā jaunās ITS jomas un problēmas, piemēram, jomu "mobilitāte kā pakalpojums" (*Mobility as a Service – MaaS*) un "satīklota, sadarbīga un automatizēta mobilitāte" (*Connected, Cooperative and Automated Mobility – CCAM*), vienlaikus nodrošinot, ka joprojām tiek aptverta esošo deleģēto aktu darbības joma.

Tika pastiprināta Eiropas ITS komitejas loma, it īpaši piemērojot pārbaudes procedūru jaunu ITS darba programmu pieņemšanai un ieviešot veidni un GDR dalībvalstu ziņojumiem. Tika arī nostiprināta Eiropas ITS konsultatīvās grupas loma, pievienojot obligātu apspriešanās posmu pirms ITS darba programmu pieņemšanas.

Saskaņā ar grozīto ITS direktīvu Komisija 2024. gadā pieņēma šādus lēmumus:

- Komisijas Lēmums (2024. gada 22. marts), ar ko Komisijas Lēmumu 2011/C 135/03 groza attiecībā uz tā piemērojamību, Eiropas ITS konsultatīvās grupas uzdevumiem un tās darbības pārredzamību[7];

[1] Valstu ITS ziņojumi ir pieejami tīmekļa vietnē https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/its-national-reports_en.
[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_en.
[7] OV C, C/2024/2348, 27.3.2024., *ELI*: https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/2348/oj?locale=lv.

- Komisijas Īstenošanas lēmums (2024. gada 11. novembris), ar ko nosaka veidni, kurā ietverti galvenie darbības rādītāji, kas iekļaujami dalībvalstu ziņojumos saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES[8]. Ar šo lēmumu atceļ un aizstāj iepriekšējo Komisijas 2011. gada 13. jūlija īstenošanas lēmumu, ar ko pieņem dalībvalstu ziņošanas pamatnostādnes[9]. Kopā ar dalībvalstu ekspertiem 2024. gadā tika sagatavots arī dokuments ar norādījumiem par ES ITS GDR[10];
- Komisijas Īstenošanas lēmums (2024. gada 12. novembris), ar ko izveido darba programmu saistībā ar Direktīvu 2010/40/ES 2024.–2028. gada laikposmam[11] (ITS darba programma 2024.–2028. gadam).

Šim ziņojumam ir pievienots Komisijas dienestu darba dokuments, kurā ir analizēti 2025. gada valstu ITS ziņojumi, kurus dalībvalstis ir sniegušas saskaņā ar ITS direktīvas 17. panta 1. punktu, arī III pielikumā uzskaitīto galveno datu veidu pieejamība un ITS direktīvas IV pielikumā uzskaitīto pakalpojumu ieviešana. Dienestu darba dokumentā ir analizēti arī dalībvalstu ziņojumos ietvertie GDR.

2 DIREKTĪVAS 2010/40/ES ĪSTENOŠANAS STATUSS

2.1 Deleģētie akti par specifikācijām un saistītie tiesību akti

Kopš Komisijas otrā progresa ziņojuma publicēšanas ir veiktas vairākas būtiskas izmaiņas specifikācijās, kas pieņemtas saskaņā ar ITS direktīvu. Turpinājumā ir aprakstīts pašreizējais statuss.

Prioritārā darbība a) – nodrošināt multimodālus maršruta informācijas pakalpojumus visā ES (*Multimodal Travel Information Services – MMTIS*): 2017. gada 31. maijā Komisija pieņēma Deleģēto regulu (ES) 2017/1926, ar ko papildina ITS direktīvu attiecībā uz ES mēroga multimodālu maršruta informācijas pakalpojumu sniegšanu[12]. Specifikācijās ir iekļauti nosacījumi attiecībā uz pakalpojumu ieviešanas nodrošināšanu, piemēram, obligāta piekļuve esošajiem statiskajiem datiem, izmantojot VPP, un prasības attiecībā uz maršruta informācijas pakalpojumu savienošanu.

Kā norādīts Komisijas paziņojumā par ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju[13], specifikācijas tika grozītas ar Deleģēto regulu (ES) 2024/490[14], ko Komisija pieņēma 2023. gada 29. novembrī. Saskaņā ar grozītajām specifikācijām datu turētājiem, izmantojot VPP, ir jānodrošina piekļuve esošajiem dinamiskajiem datiem (piemēram, reāllaika informācijai par traucējumiem). Šis nosacījums attiecas arī uz papildu datu veidiem, piemēram, par to, vai vilcienā atļauts ienest velosipēdu, un par piekļūstamību pasažieriem ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām. Atkarībā no datu veida un ģeogrāfiskā tvēruma specifikācijas paredzēts īstenot pakāpeniski līdz 2028. gada 1. decembrim.

[8] OV L, 2025/264, 10.2.2025., *ELI*: https://eur-lex.europa.eu/eli/dec_impl/2025/264/oj?locale=lv.
[9] OV L 193, 23.7.2011., 48. lpp., *ELI*: https://eur-lex.europa.eu/eli/dec_impl/2011/453/oj?locale=lv.
[10] Pieejams šeit: Valstu ITS ziņojumi – Mobilitāte un transports – Eiropas Komisija.
[11] OV C, C/2024/6798, 13.11.2024., *ELI*: https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/6798/oj?locale=lv.
[12] OV L 272, 21.10.2017., 1. lpp., *ELI*: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj?locale=lv.
[13] COM(2020) 789 final.
[14] OV L, 2024/490, 13.2.2024., *ELI*: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj?locale=lv.

Prioritārā darbība b) – nodrošināt reāllaika satiksmes informācijas (*Real-Time Traffic Information – RTTI*) pakalpojumus visā ES: 2014. gada 18. decembrī Komisija pieņēma Deleģēto regulu (ES) 2015/962, ar ko papildina ITS direktīvu attiecībā uz reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanu visā ES[15]. Specifikāciju mērķis ir nodrošināt autoceļu un satiksmes datu pieejamību, apmaiņu, atkārtotu izmantošanu un atjaunināšanu, kas ir jāveic par autoceļiem atbildīgajām iestādēm, autoceļu apsaimniekotājiem un pakalpojumu sniedzējiem nolūkā sniegt ES mēroga *RTTI* pakalpojumus.

Šīs specifikācijas tika pārskatītas, 2022. gada 2. februārī pieņemot Deleģēto regulu (ES) 2022/670[16], ar kuru no 2025. gada 1. janvāra atcēla Deleģēto regulu (ES) 2015/962. Pārskatīšanas rezultātā esošajam datu sarakstam tika pievienoti datu veidi, kas datu turētājiem ir jādara pieejami, izmantojot VPP, un tika paplašināts specifikāciju ģeogrāfiskais tvērums, lai aptvertu visu ES autoceļu tīklu, izņemot privātos ceļus. Tika ieviests arī pienākums pakalpojumu sniedzējiem bez papildu maksas galalietotājiem savos pakalpojumos iekļaut datus par jebkādiem satiksmes kustības plāniem un satiksmes noteikumiem un ierobežojumiem, ko izstrādājušas kompetentās iestādes un kas darīti pieejami, izmantojot VPP. Atkarībā no datu veida un ģeogrāfiskā tvēruma specifikācijas paredzēts īstenot pakāpeniski no 2023. gada 1. janvāra līdz 2027. gada 31. decembrim.

Prioritārā darbība c) – nodrošināt datus un procedūras, lai lietotājiem, ja iespējams, bez maksas nodrošinātu ar ceļu drošību saistītu minimālo vispārējo satiksmes informāciju (*Safety-Related Traffic Information – SRTI*): 2013. gada 15. maijā Komisija pieņēma Deleģēto regulu (ES) Nr. 886/2013, ar ko papildina ITS direktīvu attiecībā uz datiem un procedūrām, lai lietotājiem, ja iespējams, nodrošinātu vispārējas ar ceļu satiksmes drošību saistītas bezmaksas informācijas minimumu[17]. Specifikāciju pārskatīšana ir paredzēta ITS darba programmā 2024.–2028. gadam (sk. tālāk tekstā).

Prioritārā darbība d) – saskaņoti nodrošināt visā ES piemērojamu, sadarbspējīgu eZvana sistēmu: 2012. gada 26. novembrī Komisija pieņēma Deleģēto regulu (ES) Nr. 305/2013 attiecībā uz sadarbspējīga ES mēroga eZvana pakalpojuma saskaņotu nodrošināšanu[18].

Turklāt 2014. gada 15. maijā tika pieņemts Lēmums Nr. 585/2014/ES[19] un 2015. gada 29. aprīlī tika pieņemta Regula (ES) 2015/758[20]. Ar šiem tiesību aktiem tika papildināts ITS direktīvas regulējums, paredzot eZvana ārkārtas izsaukumu centrāles (eZvana ĀIC) obligātu ieviešanu un jauna veida M_1 vai N_1 kategorijas transportlīdzekļiem paredzētu iekārtu obligātu nodrošināšanu (sīkāku šo tiesību aktu aprakstu sk. Komisijas otrajā progresa ziņojumā).

2024. gada 6. februārī Komisija pieņēma Deleģēto regulu (ES) 2024/1084[21] par grozījumiem Deleģētajā regulā (ES) Nr. 305/2013. Regulā ir noteikts, ka no 2026. gada 1. janvāra ĀIC ir jāatbalsta eZvana izsaukumu saņemšana un apstrāde, izmantojot jaunākās pakešu komutācijas elektronisko sakaru tehnoloģijas (4G/5G). 2024. gada 14. februārī Komisija pieņēma Deleģēto

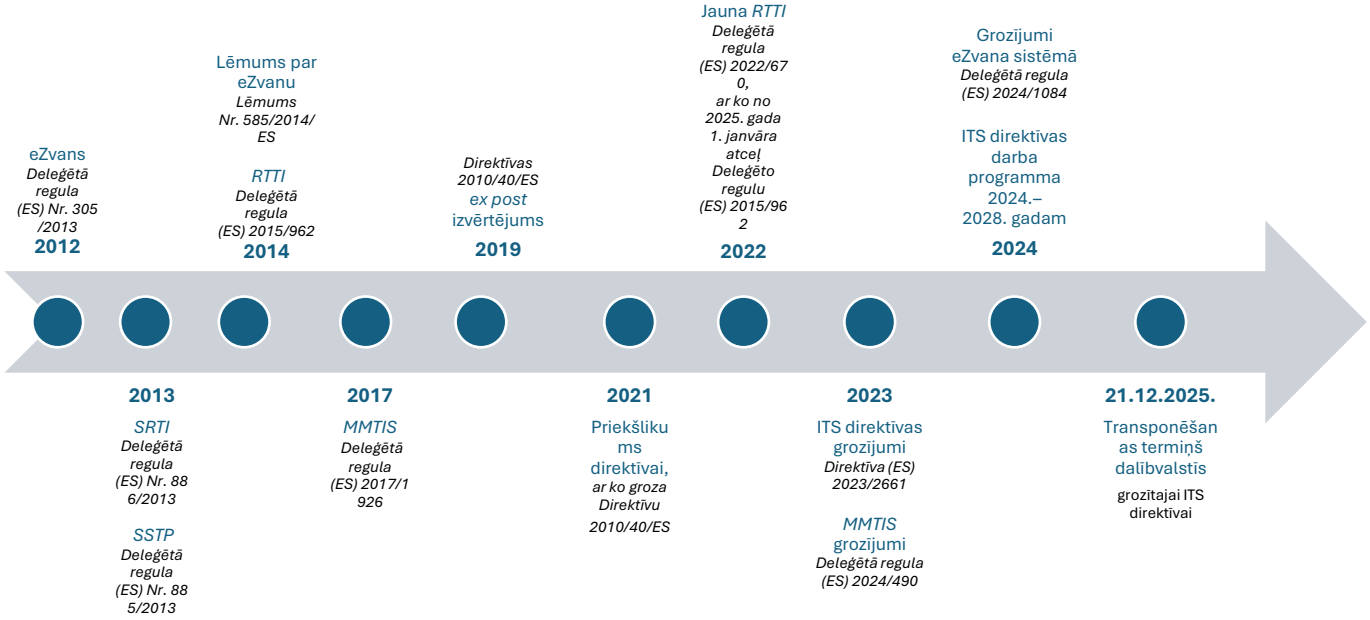
[15] OV L 157, 23.6.2015., 21. lpp., *ELI*: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2015/962/oj?locale=lv.
[16] OV L 122, 25.4.2022., 1. lpp., *ELI*: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2022/670/oj?locale=lv.
[17] OV L 247, 18.9.2013., 6. lpp., *ELI*: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2013/886/oj?locale=lv.
[18] OV L 91, 3.4.2013., 1. lpp., *ELI*: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2013/305/oj?locale=lv.
[19] OV L 164, 3.6.2014., 6. lpp., *ELI*: https://eur-lex.europa.eu/eli/dec/2014/585(2)/oj?locale=lv.
[20] OV L 123, 19.5.2015., 77. lpp., *ELI*: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj?locale=lv.
[21] OV L, 2024/1084, 12.4.2024., *ELI*: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2024/1084/oj?locale=lv.

regulu (ES) 2024/1180[22], ar ko Regulu (ES) 2015/758 groza attiecībā uz standartiem, kas attiecas uz eZvanu, savukārt 2025. gada 23. jūlijā Komisija pieņēma Deleģēto regulu (ES) 2025/1871[23], ar ko Regulu (ES) 2015/758 groza attiecībā uz eZvanam piemērojamajiem standartiem un Deleģēto regulu (ES) 2017/79[24] groza attiecībā uz tehniskajām prasībām un testa procedūrām tādu mehānisko transportlīdzekļu apstiprināšanai, kas aprīkoti ar 112 izsaukšanai paredzētām transportlīdzekļa eZvana sistēmām.

Prioritārā darbība e) – kravu un komerciālajiem transportlīdzekļiem nodrošināt informācijas pakalpojumus par drošām stāvvietām (*SSTP*, *Safe and Sustainable Transport Programme* – Droša un ilgtspējīga transporta programma): 2013. gada 15. maijā Komisija pieņēma Deleģēto regulu (ES) Nr. 885/2013, ar ko papildina ITS direktīvu attiecībā uz informācijas pakalpojumu sniegšanu saistībā ar drošām stāvvietām kravas automobiļiem un komerciālajiem transportlīdzekļiem[25]. Specifikāciju pārskatīšana ir paredzēta ITS darba programmā 2024.–2028. gadam (sk. tālāk tekstā).

Prioritārā darbība f) – kravu un komerciālajiem transportlīdzekļiem nodrošināt rezervēšanas pakalpojumus drošām stāvvietām: Komisija par šo prioritāro darbību apspriedās ar dalībvalstu ekspertiem un galvenajām ieinteresētajām personām, arī apspriežot jaunāko ITS darba programmu 2024.–2028. gadam. Tā rezultātā tika secināts, ka šajā posmā nav nepieciešamas specifikācijas un standarti attiecībā uz stāvvietu rezervēšanu.

Papildus ITS direktīvas prioritāro darbību specifikācijām Komisija 2019. gada 13. martā pieņēma **Deleģēto regulu[26] attiecībā uz sadarbīgu intelektisku transporta sistēmu (S-ITS) ieviešanu un izmantošanu**. Eiropas Parlaments un Padome iebilda pret šo deleģēto regulu, un tā nestājās spēkā. ITS darba programmā 2024.–2028. gadam ir paredzēta jauna iniciatīva attiecībā uz S-ITS specifikācijām (sk. tālāk tekstā).



[22] OV L, 2024/1180, 19.4.2024., *ELI*: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2024/1180/oj?locale=lv.
[23] OV L, 2025/1871, 28.10.2025., *ELI*: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/1871/oj?locale=lv.
[24] OV L 12, 17.1.2017., 44. lpp., *ELI*: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj?locale=lv.
[25] OV L 247, 18.9.2013., 1. lpp., *ELI*: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2013/885/oj?locale=lv.
[26] C(2019) 1789 final.

2.2 Jaunā darba programma 2024.–2028. gadam

Kopš ITS direktīvas stāšanās spēkā 2010. gadā Komisija ir īstenojusi pirmo darba programmu[27], kuras galvenais uzdevums bija pieņemt specifikācijas direktīvā paredzētajām prioritārajām darbībām. Pēc tam tika veikti divi šīs darba programmas atjauninājumi attiecībā uz laikposmu no 2017. līdz 2022. gadam[28] un no 2022. līdz 2027. gadam[29], kuros tika iekļautas jaunas darbības saskaņā ar direktīvas 6. panta 3. punktu un kas it īpaši ļāva pārskatīt esošās specifikācijas.

Saskaņā ar grozītās ITS direktīvas 4.a pantu Komisija 2024. gada 12. novembrī pieņēma īstenošanas lēmumu, ar ko izveido jaunu ITS darba programmu 2024.–2028. gadam. Pirms lēmuma pieņemšanas tika veikta apspriešanās ar Eiropas ITS konsultatīvo grupu[30] un sagatavošanās darbi kopā ar dalībvalstu ekspertiem, un 2024. gada septembrī tika saņemts pozitīvs Eiropas ITS komitejas balsojums saskaņā ar pārbaudes procedūru. 2024. gada 19. martā tika rīkots publisks darbseminārs, kurā apspriedās ar ieinteresētajām personām.

ITS darba programmā 2024.–2028. gadam ir sīki izklāstīts to darbību tvērums, kuras Komisija plāno veikt, lai turpinātu īstenot Direktīvu 2010/40/ES, un ir iekļauts šo darbību izpildes termiņu grafiks. Ir paredzēti vairāki vispārīgi uzdevumi, it īpaši: a) vienotas veidnes pieņemšana dalībvalstu ziņojumiem un GDR 2024. gadā, b) Eiropas ITS konsultatīvās grupas atjaunošana 2024. gadā, c) šī ziņojuma par īstenošanas progresu izstrāde 2026. gadā un ziņojuma par deleģētajām pilnvarām izstrāde 2028. gadā un d) ITS direktīvas pārskatīšana 2027.–2028. gadā.

Citas plānotās darbības attiecas uz dažādām ITS direktīvas prioritārajām jomām vai pašas direktīvas grozījumiem. Jau ir sākts darbs pie vairākām darbībām:

- attiecībā uz darbu ar S-ITS specifikācijām, lai noteiktu iniciatīvas tvērumu, 2025. gada jūnijā notika pirmais darbseminārs, kurā piedalījās publiskā un privātā sektora ieinteresētās personas un Eiropas ITS konsultatīvā grupa. Komisija 2026. gadā sāks atbalsta pētījumu;
- *NAPCORE* un *NAPCORE-X*[31] projektos, kurus līdzfinansē Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (EISI), ir sākts sagatavošanās darbs, lai izstrādātu multimodālas piekļuves mezglu identifikatorus. Projektu mērķis ir sniegt ieteikumus un veicināt turpmāku darbu ar dalībvalstīm;
- 2025. gada jūlijā tika pabeigts izpētes pētījums, kurā tika novērtēta nepieciešamība veikt papildu darbības, lai uzlabotu satiksmes un incidentu pārvaldības pakalpojumus[32]. Tajā tika apstiprināts, ka pastāv skaidra un steidzama nepieciešamība veikt papildu pasākumus. 2026. gadā notiks turpmākas apspriešanās un diskusijas ar dalībvalstu ekspertiem;

[27] C(2011) 289 final.
[28] C(2018) 8264 final.
[29] C(2022) 9140 final.
[30] 2024. gada 6. jūnija sanāksmes protokols ir publicēts Komisijas Ekspertu grupu un citu līdzīgu struktūru reģistrā ar kodu E02736.
[31] https://napcore.eu/.
[32] *Exploratory study to assess the need for complementary action in the field of enhanced traffic and incident management services – ES Publikāciju birojs*.

- ir sākts darbs pie pašreizējo specifikāciju pārskatīšanas attiecībā uz ar ceļu drošību saistītu minimālo vispārējo satiksmes informāciju. Pēc pirmā darbsemināra 2024. gada decembrī, kurā piedalījās publiskā un privātā sektora ieinteresētās personas un Eiropas ITS konsultatīvā grupa, Komisija 2025. gadā sāka pētījumu, kas ietvēra izmaksu un ieguvumu analīzi. Paredzams, ka atjauninātās specifikācijas tiks pieņemtas 2026. gada 3. ceturksnī;
- ir sākts darbs pie pašreizējo specifikāciju pārskatīšanas attiecībā uz informācijas pakalpojumiem par drošām stāvvietām kravu un komerciālajiem transportlīdzekļiem. Pēc pirmā darbsemināra 2026. gada janvārī, kurā piedalījās publiskā un privātā sektora ieinteresētās personas un Eiropas ITS konsultatīvā grupa, Komisija 2026. gadā sāks pētījumu, kas ietvers izmaksu un ieguvumu analīzi. Paredzams, ka atjauninātās specifikācijas tiks pieņemtas 2027. gadā.

2.3 Standarti

Standartizācijas centieni turpinās vairākās svarīgās jomās, kas vēl vairāk veicina pakalpojumu ieviešanu ITS direktīvas četrās prioritārajās jomās.

eZvana standarti ir papildināti ar vairākām tehniskajām specifikācijām attiecībā uz papildu transportlīdzekļu veidiem (motorizētiem dicikliem, autobusiem un tālsatiksmes autobusiem, lauksaimniecības transportlīdzekļiem, smagajiem kravas transportlīdzekļiem). Tas tika darīts, īstenojot EISI līdzfinansēto projektu *sAFE* (2018.–2021. gads). 2024. un 2025. gadā Eiropas standartizācijas organizācijas (ESO) *CEN-CENELEC* un ETSI pielāgoja esošos eZvana standartus un izstrādāja jaunus eZvana standartus pakešu komutācijas eZvana sistēmai, lai veicinātu transportlīdzekļu un ĀIC modernizāciju uz 4G un 5G mobilo sakaru tīklu[33].

Attiecībā uz S-ITS platforma *C-Roads*[34] sadarbībā ar sakaru konsorciju *CAR 2 CAR*[35] 2025. gada septembrī publicēja S-ITS pakalpojumu saskaņoto sakaru profila pirmo versiju. Tā pamatā bija piemērojamie ETSI un *CEN* standarti, un tas bija pirmais sakaru profila solis attiecībā uz IEEE 802.11p/ETSI ITS-G5 maza darbības attāluma sakariem.

EISI programmā atbalstītās darbības *NAPCORE* (2021.–2025. g.) un *Data4PT* (2020.–2024. g.), kas tagad ir apvienotas EISI tehniskās palīdzības darbībā *NAPCORE-X* (2025.–2027. g.), koordinē dalībvalstu darbības[36] attiecībā uz ceļu datu standartiem (*Datex II*[37] un *TN-ITS*[38]), multimodālo datu standartiem (*Transmodel*, *NeTEx* un *SIRI*)[39], datu vārdnīcu[40] visām datu kategorijām, kas ir iekļautas deleģētajās regulās saskaņā ar ITS direktīvu, *mobilityDCAT-AP* metadatu shēmu[41] un VPP references arhitektūru[42] kā vienotu plānu saskaņotiem un sadarbspējīgiem valstu piekļuves punktiem.

[33] Sadarbspējīga ES mēroga eZvana sistēma – mobilitāte un transports.
[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/.

Tādējādi standarti var tik nepārtraukti pilnveidoti un atjaunināti, un saistītās kopienas var tikt pārvaldītas un attīstītas. Tiek organizēta vairāku standartu koordinācija un saskaņošana ar dažādām ieinteresēto personu kopienām tādās jomās kā alternatīvās degvielas, ceļu satiksmes drošība, maršruta informācija un S-ITS, un arī veiksmīga sadarbība ar ESO.

Nozīmīgas pašreizējās norises ir dalība, izmantojot *NAPCORE-X* projektu, *ISO* līmeņa darbs pie Elektroniskās satiksmes noteikumu pārvaldības (*Management of Electronic Traffic Regulations – METR*) standartu izstrādes un ES finansēts darbs ar ESO dažādās jomās, piemēram, multimodālu biļešu svītrkodi, riteņbraukšanas infrastruktūra, apmaiņa ar sabiedriskā transporta izejas datiem un rezervācijas *API*.

Sīkāka informācija par esošajiem ITS standartiem ir atrodama ES finansētajā rokasgrāmatā "EU-ICIP GUIDE to Intelligent Transport Systems Standards" ("ES-*ICIP* rokasgrāmata par intelektisko transporta sistēmu standartiem")[43].

2.4 Noteikumi par datu aizsardzību un privātumu

Iepriekšējos ziņojumos ir norādīts, ka nepieciešamības gadījumā specifikācijās ir iekļauti noteikumi par datu aizsardzību un privātumu, precizējot, ka ir jāievēro tiesību aktu prasības attiecībā uz privātumu un datu aizsardzību. Attiecīgā gadījumā uz ekspertu sanāksmēm tika uzaicināts Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītājs, kura viedoklis tika pienācīgi ņemts vērā, it īpaši, pārskatot specifikācijas.

2.5 Noteikumi par atbildību

Iepriekšējos ziņojumos ir norādīts, ka noteikumi par atbildību ir iekļauti specifikācijās, kas ir noteiktas attiecīgajās deleģētajās regulās saskaņā ar ITS direktīvas 11. pantu.

2.6 Dalībvalstu ziņojumi

2.6.1 Jauni noteikumi attiecībā uz ziņošanu

ITS direktīvas 17. pantā ir noteikts, ka līdz 2025. gada 21. martam un pēc šā sākotnējā ziņojuma ik pēc trīs gadiem dalībvalstīm ir jāiesniedz ziņojums par direktīvas un tās deleģēto aktu īstenošanu. Izmantojot Komisijas pieņemto veidni, dalībvalstīm ir jāiesniedz ziņojums par galvenajiem valsts pasākumiem un projektiem saistībā ar prioritārajām jomām un par III un IV pielikumā uzskaitīto datu un pakalpojumu pieejamību. Tas ietver arī ieviešanas, ieguvumu un investīciju GDR, nošķirot obligātos un papildu rādītājus un izmantojot pakāpenisku pieeju (sākot ar *TEN-T* (*Trans-European Transport Network* – Eiropas transporta tīkls) un automaģistrālēm). Šī veidne tika apspriesta ar dalībvalstu ekspertiem trīs sanāksmēs 2024. gadā un pieņemta pēc pozitīva balsojuma Eiropas ITS komitejā 2024. gada septembrī saskaņā ar pārbaudes procedūru.

Lai sniegtu augsta līmeņa informāciju par politiku, dalībvalstīm veidnē ir jāziņo par saviem ieviešanas GDR, sniedzot ieskatu par ITS iekārtu un pakalpojumu ieviešanu un ietekmi ES. Attiecībā uz ieguvumu GDR, ar kuriem izvērtē ITS pakalpojumu ietekmi uz ceļā pavadīto laiku, ceļu satiksmes negadījumu skaitu un ar satiksmi saistītajām CO_2 emisijām, veidnes mērķis ir apkopot uzticamas atsauces vērtības, pamatojoties uz pietiekamu skaitu augstas kvalitātes paraugu. Tas ļautu veikt piesardzīgu ekstrapolāciju, ņemot vērā attiecīgo GDR aprēķināšanai raksturīgos ierobežojumus un grūtības nošķirt ITS ietekmi no citiem

[43] https://www.mobilityits.eu/.

ietekmējošiem faktoriem. Visbeidzot, veidnē ir prasīts ziņot par finanšu GDR, it īpaši par ceļu ITS gada investīcijām un gada ekspluatācijas un uzturēšanas izmaksām.

Jaunie noteikumi par ziņošanu arī atvieglo dalībvalstīm ziņojumu sagatavošanu, jo ziņojums par deleģētajiem aktiem, kas jāiesniedz reizi gadā vai divos gados, ir aizstāts ar vienu ziņojumu par direktīvu un deleģētajiem aktiem, kas jāiesniedz reizi trijos gados. Īstenojot šo jauno pieeju laikā, kad tiek pārskatīti deleģētie akti, pakāpeniski 10 ziņojumu vietā būs jāiesniedz viens ziņojums reizi trijos gados.

2.6.2 Secinājumi no dalībvalstu ziņojumu analīzes

2.6.2.1 Situācija dažādās prioritārajās jomās

Lielākā daļa dalībvalstu ziņoja par pastāvīgu darbību I prioritārajā jomā. Attiecībā uz *MMTIS* visas dalībvalstis ir izveidojušas savus VPP. Tomēr piekļuve datiem un ES standartu ievērošana joprojām ir nekonsekventa, un, lai veicinātu piekļuvi visu veidu datiem, daži VPP būs jāmodernizē. Centieni iesaistīt ieinteresētās personas ir veicinājuši datu publicēšanu, tomēr starp dalībvalstīm joprojām pastāv ievērojamas atšķirības. Līdztekus EISI līdzfinansētajiem projektiem tiek īstenoti kopīgi instrumenti, piemēram, *mobilityDCAT-AP*. Tomēr ir jāuzlabo atbilstība tādiem standartiem kā *NeTEx* un *SIRI*. Savukārt *RTTI* izvēršanā valstu un Eiropas līmeņa iniciatīvās ir panākts progress, jo ir ieviestas dažādas datu ieguves metodes, kurām izmanto kameras un sensorus. Neraugoties uz progresu datu piekļūstamības un to apmaiņas jomā, joprojām pastāv atšķirības attiecībā uz piekļuvi statiskajiem un dinamiskajiem datiem. Plaši tiek īstenoti tādi standarti kā *DATEX II* un *TN-ITS*.

Attiecībā uz II prioritāro jomu dalībvalstis aktīvi uzlabo satiksmes pārvaldību, ieviešot tehnoloģijas transporta infrastruktūras optimizācijai. Lai efektīvāk vizualizētu un pārvaldītu satiksmi, tiek īstenotas tādas iniciatīvas kā digitālie dvīņi un automatizācijas tehnoloģijas. Projekti aptver dažādas transporta jomas – ne tikai autoceļus, bet arī dzelzceļu un multimodālu pilsētvidi. Kravu pārvadājumu integrācijai ir izšķiroša nozīme, jo pilsētas eksperimentē ar dažādiem kravu pārvadājumu pārvaldības risinājumiem, lai uzlabotu tīkla darbību. Kravu pārvadājumu elektroniskas informācijas (*Electronic Freight Transport Information – eFTI*) iniciatīvas ļauj pāriet uz digitālu datu apmaiņu, lai uzlabotu loģistikas plūsmas. Problēmas sagādā, piemēram, sarežģītu ekosistēmu integrācija un saskarņu standartizācija, un tas norāda uz nepieciešamību pēc saskaņota atbalsta Eiropas līmenī.

Ziņojumi par III prioritāro jomu liecināja par progresu, taču arī par nepieciešamību turpināt privātā sektora iesaisti. Visas dalībvalstis ir ieviesušas 112 izsaukšanai paredzētu eZvana sistēmu, un pašlaik notiek pāreja uz 4G/5G tīklu. Statiskie dati par drošām stāvvietām kravu transportlīdzekļiem ir labi aptverti, lai gan joprojām pastāv nepilnības piekļuvē datiem, it īpaši privātajā sektorā. Sadarbība platformā *Data for Road Safety* (Dati ceļu satiksmes drošībai) uzlabo datu izmantošanu transportlīdzekļos un *SRTI* notikumu atklāšanu. *SRTI* konverģence ar S-ITS paplašina pakalpojuma tvērumu. Tomēr piekļuve privātiem *SRTI* datiem joprojām ir ierobežota. Deleģēto regulu (ES) Nr. 885/2013 un (ES) Nr. 886/2013 pašreizējās pārskatīšanas mērķis ir novērst šos ierobežojumus.

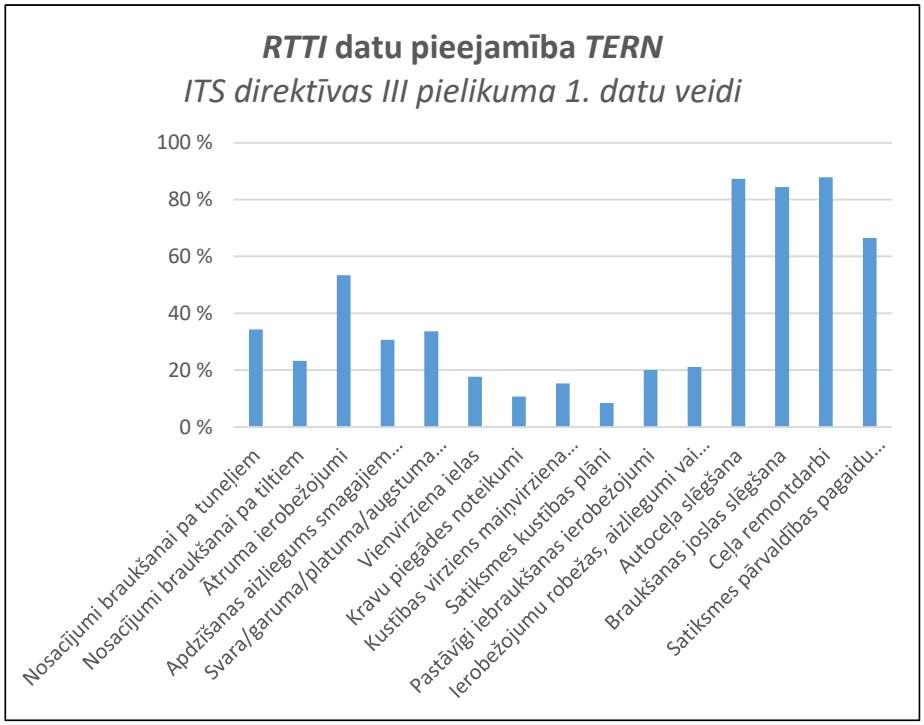
Attiecībā uz IV prioritāro jomu tika ziņots par daudziem S-ITS projektiem un iniciatīvām, kurās uzmanība ir pievērsta tādiem svarīgiem aspektiem kā praktiska īstenošana un sakaru protokoli. Izmantojot sadarbības projektus, kas veicina saskaņošanu, vairākas valstis tagad ievieš operatīvos pakalpojumus, pamatojoties uz kopējām specifikācijām, neraugoties uz

iepriekšējām tiesību aktu nepilnībām. Lai nodrošinātu S-ITS ieviešanas saskaņošanu, platforma *C-Roads* apvieno 16 dalībvalstis un citas valstis, atbalstot dažādus EISI līdzfinansētus projektus, piemēram, *C-Roads Extended*, turpmākai pakalpojumu kvalitātes uzlabošanai.

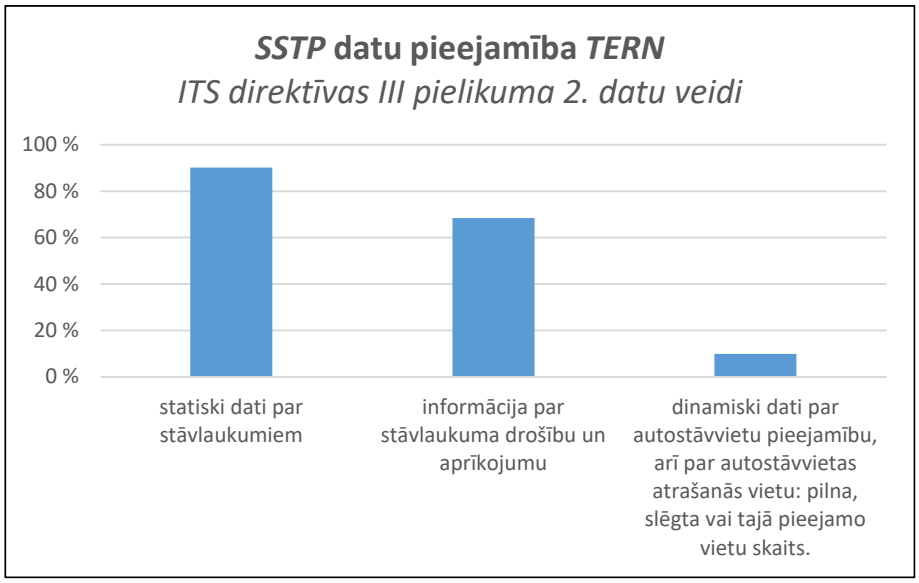
2.6.2.2 Datu un pakalpojumu pieejamība

Turpinājumā sniegtajās diagrammās ir apkopota ITS direktīvas III pielikumā uzskaitīto svarīgo *RTTI*, *SSTP* un *SRTI* datu kopu pieejamība ES *TEN-T* ceļu tīklā (*TERN*) (*katras dalībvalsts daļa ir aprēķināta proporcionāli tās* TERN *garumam*).

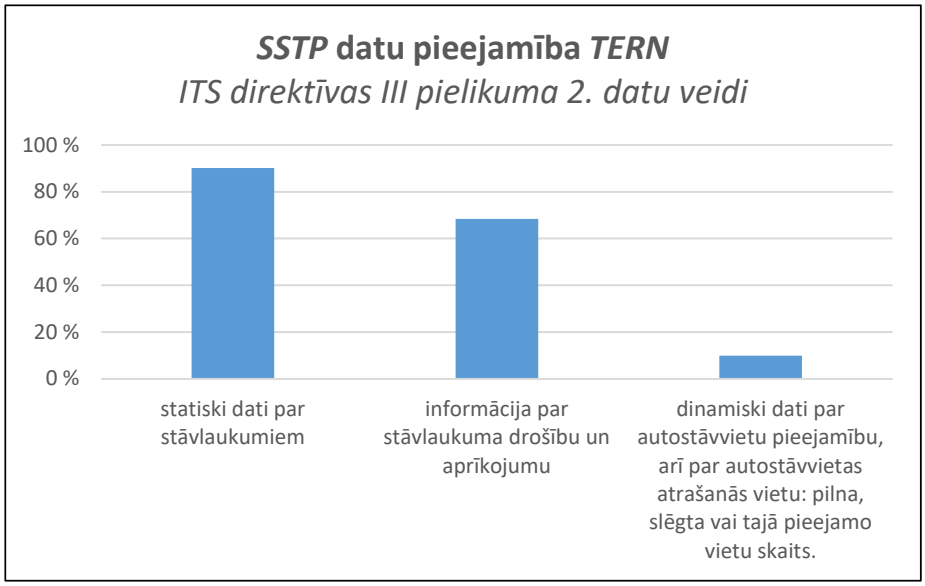
1. attēls. RTTI *datu pieejamība* TERN *tīklā*



2. attēls. SSTP *datu pieejamība* TERN *tīklā*



3. attēls. SRTI *datu pieejamība* TERN *tīklā*



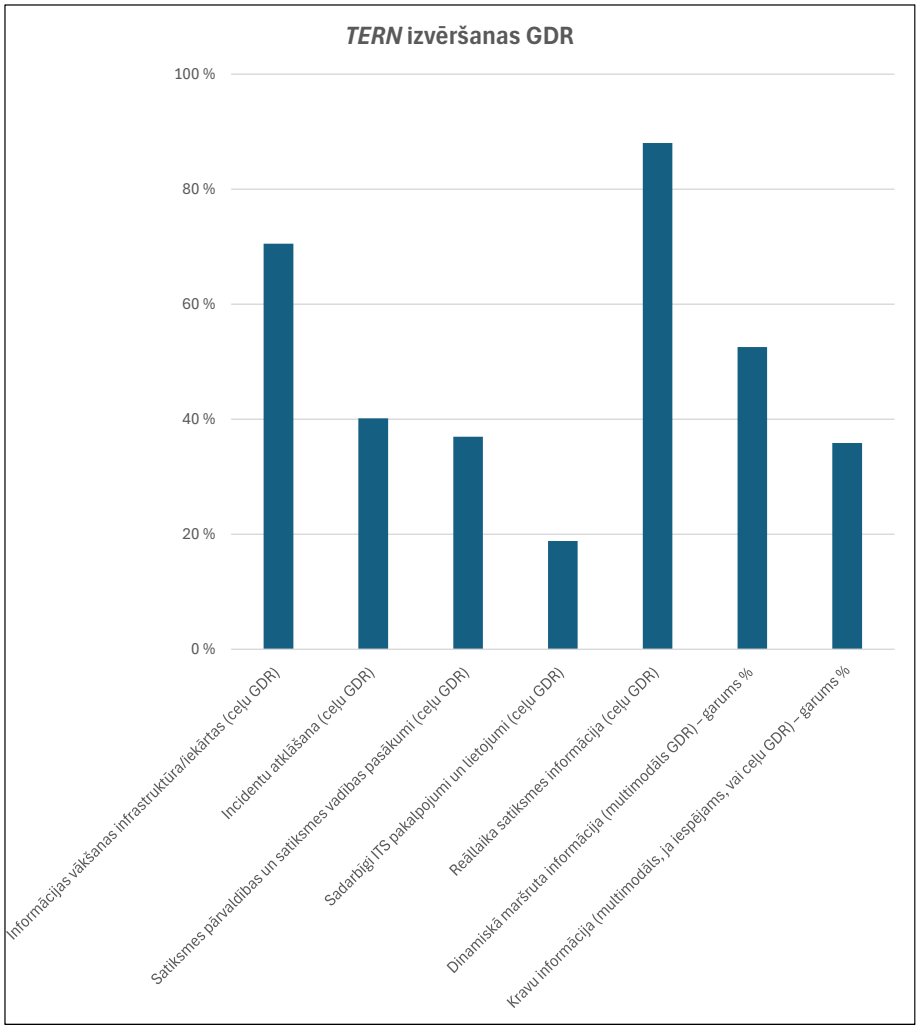
Dati par identificēto piekļuves mezglu atrašanās vietu visiem plānotajiem transporta veidiem ir pieejami par 37 % no visa transporta tīkla. Tomēr bieži trūkst informācijas par iespēju piekļūt piekļuves mezgliem un pārvietošanos pārsēšanās punktos.

SRTI pakalpojumi (ITS direktīvas IV pielikums) tagad ir ieviesti 83 % *TERN*, bet sešas dalībvalstis par nevienu nav paziņojušas.

2.6.2.3 Galvenie darbības rādītāji

Tālāk sniegtajā diagrammā ir apkopoti ES *TERN* izvēršanas GDR (*katras dalībvalsts daļa ir aprēķināta proporcionāli tās* TERN *garumam*).

4. attēls. TERN *izvēršanas GDR*



2025. gadā ziņošana par ieguvumu GDR nebija obligāta, tomēr dažas dalībvalstis sniedza datus par trim ieguvumu GDR. Tika ziņots par ļoti atšķirīgām vērtībām attiecībā uz braukšanas laika izmaiņām un CO_2 samazinājumu, parasti novērojot nelielu samazinājumu tīkla līmenī, bet dažkārt arī visai ievērojamu samazinājumu konkrētos tīkla posmos pirms un pēc ITS risinājumu ieviešanas. Tika ziņots par ceļu satiksmes negadījumu skaita būtiskāku samazinājumu pat tīkla līmenī. Vairākos ziņojumos tika uzsvērtas grūtības nošķirt ITS ietekmi no citiem faktoriem (satiksmes pieaugums, autoparka elektrifikācija utt.).

Lai gan 2025. gadā bija obligāti jāziņo par finanšu GDR, dažām dalībvalstīm tā izrādījās sarežģīti, un dažkārt šos rādītājus nebija iespējams nošķirt no kopējiem ceļu investīciju un uzturēšanas izmaksu rādītājiem. ITS ieguldījumu īpatsvars bieži vien bija aptuveni 1 % no kopējām investīcijām ceļos, bet vairākās dalībvalstīs tas sasniedza 4–6 % un vienā valstī pat pārsniedza 14 %, kas, iespējams, atspoguļo nesenos jaunos ieviešanas projektus šajās valstīs. Tāpat arī publiskās ekspluatācijas un uzturēšanas izmaksas bieži bija 2000–4000 EUR uz kilometru, bet vienā dalībvalstī – 32 000 EUR uz kilometru.

2.7 Eiropas ITS konsultatīvā grupa

ITS direktīvas 16. pantā ir paredzēts, ka Komisijai ir jāizveido Eiropas ITS konsultatīvā grupa (*European ITS Advisory Group – EIAG*), kura konsultē Komisiju attiecībā uz komerciāliem un tehniskiem aspektiem, kas saistīti ar ITS ieviešanu un lietošanu. *EIAG* tika izveidota 2011. gadā ar Komisijas lēmumu[44], kas bija spēkā līdz 2017. gada augustam. Komisijas 2024. gada 22. marta grozītajā lēmumā šis laika ierobežojums tika atcelts un tika noteikts, ka ir obligāti jāapspriežas ar *EIAG* par ITS direktīvas darba programmu. Pēc grozītā lēmuma pieņemšanas Komisija izsludināja jaunu uzaicinājumu iesniegt pieteikumus kļūšanai par *EIAG* locekļiem, un 2024. gada maijā tika atlasīti 25 locekļi.

EIAG pirmā sanāksme notika 2024. gada 6. jūnijā, un tajā apsprieda ITS darba programmas projektu. Pēc tam notika kopīgi darbsemināri ar Eiropas ITS komitejas locekļiem, lai laikus apspriestos par darba programmas darbības tvērumu: pirmais – 2024. gada decembrī, lai apspriestu deleģētās regulas par *SRTI* pārskatīšanas tvērumu, pēc tam – 2025. gada jūnijā, lai apspriestu S-ITS specifikāciju tvērumu, un pēdējo reizi – 2026. gada janvārī, lai apspriestu deleģētās regulas par *SSTP* pārskatīšanas tvērumu. 2025. gada 19. maijā vienlaikus ar ITS Eiropas kongresu Seviļā notika neformāla "ITS draugu" (proti, *EIAG* un Eiropas ITS komitejas locekļu) sanāksme, lai apspriestu Eiropas rūpniecības politikas rīcības plāna autobūves nozarei[45] īstenošanu.

EIAG arī tiek informēta un regulāri aicināta piedalīties ar ITS saistītos apsekojumos, sabiedriskajās apspriešanās un darbsemināros.

3 ATBALSTA PASĀKUMI UN SADARBĪBA

ITS direktīvas un tās deleģēto regulu pamatā ir sadarbība un saskaņota ieviešana. Šos aspektus nostiprināja 2023. gadā veiktais ITS direktīvas grozījums, ar ko dalībvalstīm tika noteikts pienākums sadarboties, piemēram, izmantojot ES atbalstītus koordinācijas projektus, un nepieciešamības gadījumā sadarboties ar attiecīgajām ieinteresētajām personām par specifikāciju īstenošanas praktiskajiem aspektiem.

ITS daudzvalstu projekti, ko līdzfinansē EISI un kas bieži aptver vairākus *TEN-T* koridorus, ļauj garus ceļu posmus aprīkot ar saskaņotu un sadarbspējīgu ITS infrastruktūru, iekārtām un pakalpojumiem. Pašreizējos EISI ITS daudzvalstu projektos *MERIDIAN*, *MATIS/MATIS 2*, *X4ITS* un *Verkko* ir iesaistītas 20 dalībvalstis, un tie aptver desmitiem tūkstošu kilometru *TEN-T* pamattīklā un visaptverošajā ceļu tīklā (*TERN*), nodrošinot ITS un S-ITS pakalpojumu koordinētu ieviešanu.

Projektā *C-Roads Extended* kopā ar *C-Roads* valstu projektiem un projektu *SCALE* S-ITS jomā ir iesaistītas 15 dalībvalstis. Projektā *X-HeERO* eZvana jomā ir iesaistītas septiņas dalībvalstis un Moldova. Projektā *TISGRADE* ir iesaistītas 20 dalībvalstis, Norvēģija un lielākie ES pakalpojumu sniedzēji, kuri kopīgi strādā gan pie datu vākšanas, kvalitātes pārbaudes un validācijas, gan pie VPP modernizācijas.

Iepriekšējās EISI programmas atbalsta pasākumu *DATEX II*, *Data4PT*, *TN-ITS GO* un *NAPCORE* darbības tagad ir apvienotas pašreizējā EISI tehniskās palīdzības pasākumā

[44] 2011/C 135/03, OV C 135, 5.5.2011., 3. lpp.
[45] COM(2025) 95 final.

NAPCORE-X (2025.–2027. g.), kurā ir iesaistītas visas dalībvalstis un kas aptver visas specifikācijas. Tās mērķis ir koordinēt ITS direktīvas īstenošanas praktisko aspektu saskaņošanu attiecībā uz visiem ceļu un multimodālajiem datiem un ar VPP saistītajiem aspektiem (piemēram, datu standartiem un arhitektūru, datu definīcijām, metadatiem, datu kvalitāti, atbilstības novērtējumu, izplatīšanu un apmācību), un vēl viens mērķis ir veicināt kopīgo Eiropas mobilitātes datu telpu[46].

Šīs daudzvalstu EISI darbības tagad veido lielāko daļu no EISI līdzfinansētajiem ITS projektiem gan investīciju skaita, gan apjoma ziņā (sk. tālāk tekstā).

5. attēls. Dalībvalstu pašreizējā dalība EISI līdzfinansētajos ITS daudzvalstu projektos

Kods	AT	BE	BG	HR	CY	CZ	DK	EE	FI	FR	DE	EL	HU	IE	IT	LV	LT	LU	MT	NL	PL	PT	RO	SK	SI	ES	SE
EISI līdzfinansētie daudzvalstu projekti	Austrija	Beļģija	Bulgārija	Horvātija	Kipra	Čehija	Dānija	Igaunija	Somija	Francija	Vācija	Grieķija	Ungārija	Īrija	Itālija	Latvija	Lietuva	Luksemburga	Malta	Nīderlande	Polija	Portugāle	Rumānija	Slovākija	Slovēnija	Spānija	Zviedrija
VERKKO	■	■			■		■	■	■		■			■	■	■				■						■	
X4ITS	■			■		■							■										■		■		
MERIDIAN		■									■			■	■	■				■							
MATIS/MATIS2										■					■							■				■	
SCALE	■									■					■											■	
C-Roads Extended	■	■				■			■	■	■	■		■	■					■		■	■	■	■	■	
TISGRADE	■	■		■	■	■	■		■	■	■	■	■		■	■	■		■	■		■			■	■	■
X-HeERO		■			■						■				■			■					■			■	
NAPCORE/NAPCORE-X	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Dalībvalstu pašreizējās iniciatīvas, piemēram, platforma *C-Roads*, platforma *Data for Road Safety Platform* (Dati ceļu satiksmes drošībai – *DFRS*)[47] un *RTTI* darba grupa, ļauj turpināt koordināciju un sadarbību starp dalībvalstīm un citām publiskā un privātā sektora ieinteresētajām personām[48].

4 IZMANTOTIE UN NEPIECIEŠAMIE FINANŠU RESURSI

Kopš otrā progresa ziņojuma publicēšanas 2019. gadā pakalpojumu ieviešanā ir panākts ievērojams progress. Tā kā ir īpaši grūti nošķirt izmaksas, kas ir tieši saistītas ar specifikāciju īstenošanu, no ITS pakalpojumu ieviešanas un ekspluatācijas izmaksām un pašu ITS fizisko infrastruktūru izmaksām, daži no tālāk minētajiem rādītājiem ir jāsaprot kā vispārīgs pārskats par kopējiem centieniem ieviest šādus pakalpojumus, kas nebija prasība saskaņā ar pašu ITS direktīvu.

It īpaši EISI budžets (1. un 2. EISI un projekti, kas ir finansēti no kohēzijas budžeta) bija izšķirošs šīs ieviešanas veicināšanā. Laikposmā no 2014. līdz 2025. gadam tas nodrošināja vairāk nekā 850 miljonus EUR ES finansējuma, piesaistot investīcijas 1,9 miljardu EUR apmērā ITS (arī eZvana) un S-ITS pakalpojumu ieviešanai[49].

Pēdējo piecu gadu laikā lielākā daļa šo līdzekļu tika atvēlēti iepriekš norādītajiem ITS daudzvalstu projektiem, no kuriem daži tiks turpināti līdz 2027. gada beigām. 6. attēlā ir

[46] COM(2023) 751 final.

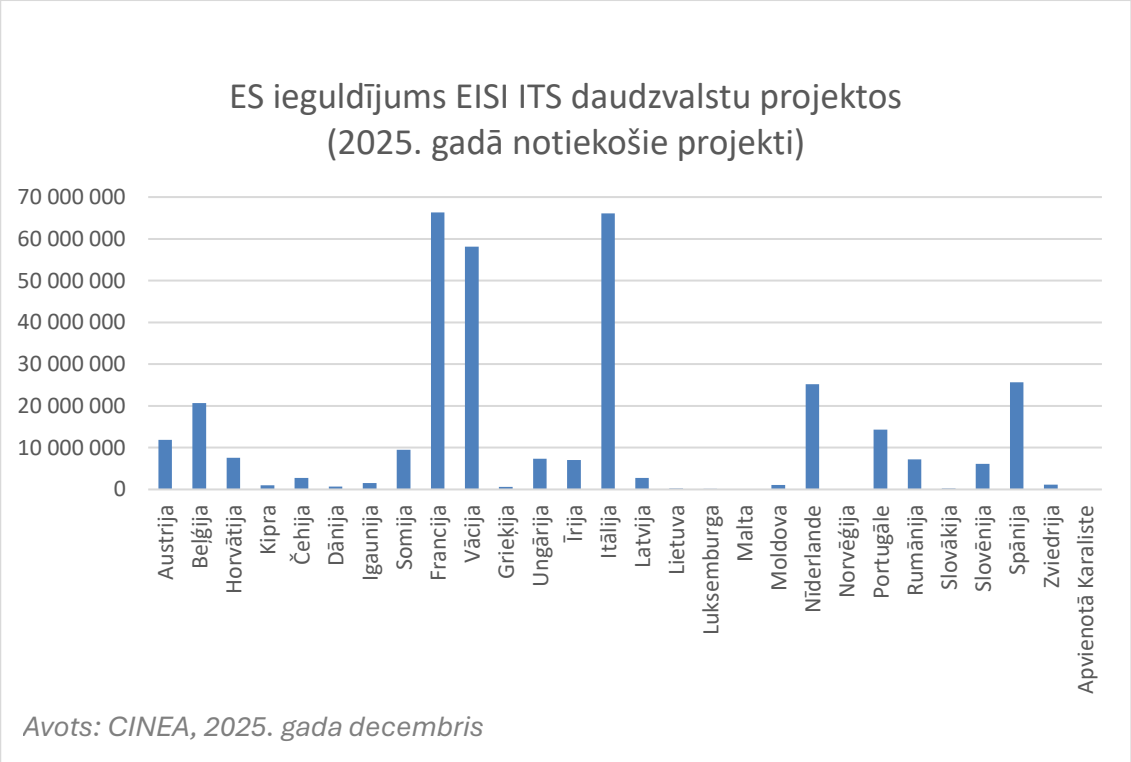
[47] https://www.dataforroadsafety.eu/.

[48] Šīs iniciatīvas ir sīkāk aprakstītas pievienotajā Komisijas dienestu darba dokumentā.

[49] Avots: Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides izpildaģentūra (*CINEA*).

parādīts finansējuma īpatsvars EUR katrai valstij šiem deviņiem pašlaik īstenotajiem ITS daudzvalstu projektiem (izņemot *NAPCORE/NAPCORE-X*).

6. attēls. ES ieguldījums EISI ITS daudzvalstu projektos



Avots: CINEA, 2025. gada decembris

Kopš pēdējā progresa ziņojuma, lai atbalstītu specifikāciju īstenošanu un standartu izstrādes sagatavošanās darbus, tika sāktas papildu EISI programmas atbalsta darbības *NAPCORE* un *Data4PT* un pašlaik īstenotā EISI tehniskās palīdzības darbība *NAPCORE-X*, kurā ir iesaistītas visas dalībvalstis. Tā rezultātā maksimālais kopējais ES ieguldījums ir 23,5 miljoni EUR. Tāpat EISI finansējums tika piešķirts Komisijas Kopīgajam pētniecības centram, lai izveidotu un pārvaldītu ES S-ITS drošības akreditācijas datu pārvaldības sistēmu, un kopējās izmaksas laikposmam no 2017. līdz 2026. gadam ir 6,26 miljoni EUR.

Papildu izmaksas ir tās izmaksas, kas radās, pārskatot specifikācijas (*RTTI*, *MMTIS*, eZvans un *SRTI*) un ITS direktīvu, kas ietver konsultāciju pētījumus (1,8 miljoni EUR 2018.–2025. gadā), organizējot ITS veltītus pasākumus, piemēram, pasaules un Eiropas ITS kongresus, un piedaloties šajos pasākumos (1,1 miljons EUR 2018.–2025. gadā).

Attiecībā uz standartiem papildus tiešajām dotācijām ESO lielākā daļa izmaksu radās saistībā ar sagatavošanās darbiem iepriekš minēto EISI programmas atbalsta un tehniskās palīdzības darbību ietvaros (1,4 miljoni EUR 2018.–2025. gadā).

Kopš 2020. gada pandēmijas visas ITS komitejas[50] un ITS konsultatīvās grupas[51] sanāksmes un gandrīz visas ITS ekspertu grupas un Eiropas eZvana īstenošanas platformas (*European*

[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=lv&groupID=1941.

eCall Implementation Platform – EeIP)[52] sanāksmes ir organizētas videokonferences veidā, tāpēc izdevumi nebija jāatlīdzina.

Kā jau minēts otrajā progresa ziņojumā, ar ITS direktīvas un tās deleģēto regulu īstenošanu saistītās izmaksas, kas galvenokārt attiecas uz piekļuves atvieglošanu un saskaņošanu tiem datiem, kurus paredzēts atkārtoti izmantot ITS pakalpojumu izstrādē, šķiet saprātīgas. Tas it īpaši attiecas uz gadījumiem, kad šīs izmaksas tiek salīdzinātas ar pakalpojumu ieviešanas izmaksām. Būs nepieciešami turpmāki centieni, lai īstenotu jaunās prasības, kas izriet no direktīvas 2023. gada grozījuma, it īpaši saistībā ar būtisku datu un pakalpojumu obligātu pieejamību un ieviešanu.

5 SECINĀJUMS

Kopš ITS direktīvas pieņemšanas tās īstenošanā ir panākts ievērojams progress. Ar nesenajiem grozījumiem, kas izdarīti ar Direktīvu (ES) 2023/2661, tika ieviestas būtiskas izmaiņas, it īpaši, lai uzlabotu datu piekļūstamību, koordināciju un integrāciju ar jaunām ITS jomām. Ar EISI finansējumu atbalstītās sadarbības iniciatīvas ir veicinājušas ITS un S-ITS pakalpojumu plašu ieviešanu visā *TERN* un ārpus tā, uzsverot dalībvalstu un ieinteresēto personu sadarbības nozīmi un veicinot saskaņošanu un pakalpojumu kvalitātes uzlabošanu ar koordinētu rīcību. Ar šo pakalpojumu ieviešanu bija saistītas saprātīgas izmaksas, un būs nepieciešami turpmāki centieni, lai risinātu jautājumus saistībā ar jaunajām prasībām, kas ieviestas ar 2023. gada grozījumu. Eiropas ITS komitejai, konsultatīvajai grupai un sadarbībai ar un starp dalībvalstu ekspertiem ir bijusi izšķiroša nozīme šo norišu veidošanā un virzīšanā.

Ziņojumu izstrāde ir ievērojami attīstījusies, ieviešot jauno veidni un GDR, kas ļauj labāk izprast ITS ieviešanu, ietekmi un finansējumu. Lai gan joprojām ir grūti precīzi nošķirt ITS risinājumu ietekmi no citiem tīkla faktoriem, ziņojumi tomēr sniedz vērtīgu ieskatu par tādām tendencēm kā ceļu satiksmes negadījumu skaita un CO_2 emisiju samazināšana. Apņēmībai veidot ciešāku sadarbību starp dalībvalstīm un ieinteresētajām personām būtu jānodrošina šo pozitīvo tendenču turpināšanos, veicinot vidi, kurā ITS var attīstīties, pateicoties inovācijai un sadarbībai. Nākotnē ilgtspējīgas investīcijas tehnoloģijās un standartizācijā būs galvenais faktors, lai ITS izmantotu mobilitātes un transporta drošības uzlabošanai visā ES.

[52] https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=lv&groupID=2481.