



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2021 m. gruodžio 16 d.
(OR. en)

15114/21

Tarpinstitucinė byla:
2021/0419 (COD)

TRANS 761
TELECOM 465
IND 390
CODEC 1671
DATAPROTECT 295
DIGIT 190

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2021 m. gruodžio 15 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI-MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	COM(2021) 813 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2021) 813 final.

Priedama: COM(2021) 813 final



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2021 12 14
COM(2021) 813 final

2021/0419 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

**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)

{SEC(2021) 436 final} - {SWD(2021) 474 final} - {SWD(2021) 475 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

Pasiūlymas susijęs su Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama 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 sistemos¹, priėmimu.

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Judumas ir transportas yra labai svarbūs Europos piliečiams ir visai Europos ekonomikai. Laisvas asmenų ir prekių judėjimas kertant vidaus sienas yra pagrindinė Europos Sąjungos (ES) ir jos bendrosios rinkos laisvė. 2020 m. gruodžio mėn. Europos Komisija priėmė komunikatą dėl darnaus ir išmanaus judumo strategijos (toliau – strategija)², kuriame siūloma iš esmės pertvarkyti Europos transporto sistemą, kad būtų pasiektas darnaus, išmanaus ir atsparaus judumo tikslas. Būtinasis šios pertvarkos veiksnys – skaitmenizacija. Skaitmenizacija padės visai transporto sistemai veikti sklandžiai ir būti efektyvesnei. Dėl jos taip pat dar labiau padidės saugos, saugumo, patikimumo ir patogumo lygis.

Strategijoje nustatyta, kad intelektinių transporto sistemų (ITS) diegimas yra pagrindinis veiksmas kuriant susietojo ir automatizuoto daugiarūšio judumo sistemą. Ši sistema apima tokias naujoves, kaip paslauginį judumą („MaaS“) ir sąveikųjį, susietąjį ir automatizuotą judumą (CCAM). CCAM sistemoje vairuotojas tampa bendro transporto priemonių parko, visapusiškai integruoto į daugiarūšio transporto sistemą, naudotoju, o sklandus šios sistemos veikimas užtikrinamas naudojantis skaitmeninėmis daugiarūšio judumo paslaugomis, pavyzdžiui „MaaS“ taikomosiomis programomis.

Strategija yra aiški: kad transportas iš tikrųjų būtų darnesnis, turime užtikrinti veiksmingą ir sklandų daugiarūšio transporto sistemos veikimą, kiekvienai kelionės atkarpai naudodami efektyviausios rūšies transportą. Be to, efektyvesnė turi tapti kiekviena transporto rūšis; kelių transporto atveju tai reiškia, kad bendri sprendimai tampa vis perspektyvesne nuosavų asmeninių transporto priemonių alternatyva. Tai taip pat skatina naudoti netaršias transporto priemones, nes judumo dalijantis transporto priemonėmis paslaugų naudotojai galės naudotis visu transporto priemonių parku. Dėl to reikia mažiau rūpintis dėl asortimento ar pirkimo kainos, ypač kai tas transporto priemonių parkas gali būti įkrautas automatiškai. Kitaip tariant, atsirandančios ITS paslaugos gali paspartinti netaršių transporto priemonių naudojimą ir padėti jas naudoti efektyviau.

Galiausiai užtikrinus didesnę kelių eismo srautų sklandumą (reikėtų pažymėti, kad netaršios transporto priemonės neturėtų sudaryti netaršių eismo spūsčių) taip pat bus prisidedama prie darnesnio transporto. Idealiu atveju netaršios transporto priemonės, kuriomis dalijamasi, naudojamos kaip pirminio ir tolesnio keleivių ir krovinių vežimo, derinamo su esamomis ir netgi efektyvesnėmis transporto rūšimis, paslaugų teikimo priemonės, padedančios užtikrinti sklandžias ir įtraukesnes keliones. Eismo spūstys ES ekonomikai kainuoja daugiau kaip 1 proc. BVP per metus³, vertinant ne tik gyventojų ir darbuotojų prarastą laiką, bet ir nepatikimą bei neefektyvią logistiką, kuria grindžiama ekonomika. Padėdama sumažinti nelaimingų atsitikimų skaičių ir pagerinti eismo valdymą, ITS gali padėti sumažinti eismo

¹ OL L 207, 2010 8 6, p. 1.

² COM(2020) 789 *final*.

³ <https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC69961/congestion%20report%20final.pdf>

spūstis ir svariai prisidėti prie ES ekonomikos ekonominio efektyvumo bei konkurencingumo. Naudojant ITS gali būti labai padidinta kelių sauga, eismo efektyvumas ir patogumas, nes jos gali padėti transporto naudotojams priimti teisingus sprendimus ir prisitaikyti prie eismo situacijos. Be to, ITS suteikia galimybę geriau pasinaudoti esama infrastruktūra, užtikrinti daugiau daugiarašio vežimo galimybių ir pagerinti eismo valdymą.

2020 m. vasario mėn. Komisijos priimtame *komunikate „Europos duomenų strategija“*⁴ pripažįstama, kad duomenimis grindžiamos inovacijos bus labai naudingos visuomenei, nes padės siekti Europos žaliojo kurso tikslų⁵ ir Europai prisitaikyti prie skaitmeninio amžiaus⁶.

Direktyva 2010/40/ES (ITS direktyva) buvo parengta siekiant nustatyti kelių transportui ir jo sąsajoms su kitų rūšių transportu skirtų ITS spartesnio ir darnesnio diegimo bei naudojimo pagrindus.

Strategijoje paskelbta, kad ITS direktyva, įskaitant kai kuriuos jos deleguotuosius reglamentus, netrukus bus peržiūrėta. Strategijoje taip pat pabrėžtas Komisijos ketinimas remti 2021 m. numatytą sukurti nacionalinių prieigos punktų, sukurtų pagal ITS direktyvą, koordinavimo mechanizmą.

Komisija atliko ITS direktyvos *ex post* vertinimą⁷ ir padarė išvadą, kad Direktyva turėjo teigiamą poveikį ITS diegimui visoje ES. Atlikus vertinimą taip pat padaryta išvada, kad Direktyva tebėra tinkama priemonė sprendžiant: i) nepakankamo koordinavimo diegiant ITS visoje ES problemą ir ii) lėto, rizikingo ir ekonomiškai neefektyvaus ITS diegimo problemą. Vertinime taip pat pažymėta, kad ITS naudojimas didėja, bet nepaisant patobulinimų, geografinis ITS diegimo mastas vis dar dažnai yra ribotas. Kad ITS paslaugas visoje ES būtų galima teikti sklandžiai ir nenutrūkstamai, akivaizdu, kad reikia imtis tolesnių veiksmų sąveikumo, bendradarbiavimo ir dalijimosi duomenimis srityse.

2019 m. spalio mėn. Komisija taip pat paskelbė Europos Parlamentui ir Tarybai skirtą šios direktyvos įgyvendinimo ataskaitą. Šioje ataskaitoje atkreiptas dėmesys į: i) būtinybę toliau gerinti koordinavimą duomenų prieinamumo srityje; ii) būtinybę atsižvelgti į atsirandančias naujas ITS temas ir iššūkius ir iii) būtinybę visame kelių transporto tinkle turėti daugiau pagrindinių tipų duomenų (t. y. užtikrinant, kad šių tipų duomenys būtų kompiuterio skaitomu skaitmeniniu formatu).

Taigi šiuo pasiūlymu siekiama spręsti šias problemas: i) prietaikų, sistemų ir paslaugų sąveikumo ir (naudojimo) tęstinumo stoką; ii) suinteresuotųjų subjektų veiksmų derinimo ir veiksmingo bendradarbiavimo stoką ir iii) likusius neišspręstus klausimus, susijusius su duomenų, naudojamų teikiant ITS paslaugas, turimumu ir dalijimusi jais. To siekiama visų pirma išplečiant Direktyvos taikymo sritį, kad būtų atsižvelgta į naujus ir kylančius uždavinius, ir sudarant sąlygas esmines ITS paslaugas padaryti privalomas visoje ES. Diegiamos ITS paslaugos bus grindžiamos duomenų, reikalingų patikimai informacijai teikti, turimumu, taip užtikrinant, kad kelių sektoriuje būtų galima pasinaudoti skaitmenizacijos teikiama nauda. Pirmiau nurodytos problemos taip pat bus sprendžiamos taikant papildomas taisykles, kuriomis būtų užtikrintas geresnis suderinimas su dabartine praktika ir standartais.

⁴ COM(2020) 66 *final*.

⁵ COM(2019) 640 *final*.

⁶ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age_lt

⁷ SWD(2019) 368 *final*.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Šis pasiūlymas įtrauktas į teisėkūros iniciatyvų, kuriomis siekiama prisidėti prie transporto infrastruktūros priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo, skaitmenizacijos ir didesnio atsparumo tikslų, dokumentų rinkinį. Be peržiūros ITS direktyvos, šį rinkinį sudaro peržiūrimas TEN-T reglamentas⁸ ir judumo mieste dokumentų rinkinys⁹, į kuriuos įtrauktos su ITS paslaugų diegimu susijusios nuostatos. Pavyzdžiui, peržiūrimame TEN-T reglamente nagrinėjamos su kelių sauga susijusių įvykių nustatymo priemonės, sudarant sąlygas pagal šį pasiūlymą eismo dalyviams teikti su eismo sauga susijusią eismo informaciją.

Šis pasiūlymas dera su 2021 m. liepos 14 d. Komisijos pateiktu pasiūlymu dėl naujo Reglamento dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo¹⁰, kuriuo būtų panaikinta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo¹¹. Pagal šį reglamentą turimi įkrovimo ir degalų papildymo punktų duomenys turi būti prieinami per nacionalinius prieigos punktus, įsteigtus pagal ITS direktyvą.

Šis pasiūlymas taip pat dera su kitais transporto srities teisinais pagrindais, pavyzdžiui Reglamentu dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos („eFTI“)¹² ir kitais teisės aktais, susijusiais su įvairiomis transporto rūšimis, visų pirma atsižvelgiant į šios direktyvos I priede pateiktą taikymo srities apibrėžtį ir skaitmeninių daugiarūšio judumo paslaugų plėtojimo pridėtinę vertę.

Kalbant apie kelių saugą, strategijoje patvirtintas tikslas iki 2050 m. visų transporto rūšių sektoriuose žuvusiųjų skaičių ES priartinti prie nulio. Kalbant apie kelių transportą, šio plataus užmojo tikslo padeda siekti keli į ITS direktyvos taikymo sritį patenkantys veiksmai. Pavyzdžiui, pagalbos iškvietos paslauga „eCall“ yra po susidūrimo naudojama priemonė, skirta reagavimo į nelaimę laikui sutrumpinti ir taip sumažinti žūčių ir sunkių sužalojimų skaičių. Sąveikioji ITS suteikia galimybę transporto priemonėms, transporto infrastruktūrai ir kitiems eismo dalyviams palaikyti ryšį ir koordinuoti savo veiksmus. Sąveikioji ITS turi didelį potencialą sumažinti eismo įvykių skaičių ir sunkumą. Prie eismo dalyvių saugos prisidedama teikiant informavimą apie įvykius, susijusius su sauga, arba apie saugias sunkvežimių stovėjimo vietas paslaugas. Nustačius pareigą turėti esminius duomenis kompiuterio skaitomu formatu, pagerės saugos paslaugų, pavyzdžiui, išmaniosios greičio palaikymo pagalbinės sistemos, veikimas, o nustačius pareigą teikti su eismo saugumu susijusią informaciją padidės eismo saugumas.

Šis pasiūlymas dera su keleivių teisių ir pareigų taisyklėmis, pavyzdžiui, su Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2021/782¹³ 10 straipsnyje nustatytomis taisyklėmis.

Be to, šiuo metu peržiūrimas Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2015/962¹⁴ dėl visoje ES teikiamų tikralaikės eismo informacijos paslaugų¹⁵. Tikimasi, kad atliekant būsimą

⁸ 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių (OL L 348, 2013 12 20, p. 1).

⁹ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/urban-mobility_en
¹⁰ COM(2021) 559 *final*.

¹¹ OL L 307, 2014 10 28, p. 1.

¹² OL L 249, 2020 7 31, p. 33.

¹³ 2021 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/782 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų (OL L 172, 2021 5 17, p. 1).

¹⁴ 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).

peržiūrą bus nustatyti esminiai duomenų tipai ir tam tikri nauji esminiai duomenų tipai, susiję su eismo reguliavimu: i) masės / ilgio / pločio / aukščio ribojimai; ii) vienkrypčio eismo gatvės ir iii) konkrečiose zonose galiojančių ribojimų, draudimų ar įpareigojimų ribos, dabartinė pasiekiamumo būklė ir judėjimo reguliuojamose eismo zonose sąlygos. Šis pasiūlymas dera su numatomais deleguotojo akto pakeitimais. Be to, atsižvelgiant į šiuose trijuose punktuose nurodytų papildomų duomenų svarbą, priėmus naująjį deleguotąjį aktą, bus tikslinga apsvarstyti galimybę juos įtraukti į duomenų, kuriuos turėti ir teikti turi būti privaloma, tipų sąrašą.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Europos duomenų strategijoje paskelbta apie ES masto bendrų, sąveikių duomenų erdvių kūrimą strateginiuose ekonomikos sektoriuose ir viešojo intereso srityse. Viena iš šių duomenų erdvių – bendra Europos judumo duomenų erdvė. ITS direktyva yra svarbi bendros Europos judumo duomenų erdvės dalis, nes joje numatoma, kad daugiarūšio eismo ir kelionių duomenys būtų turimi ir prieinami nacionaliniuose prieigos punktuose.

Šie duomenys ypač naudingi naudojant pažangiąsias pagalbos vairuotojui sistemas, pavyzdžiui, naujas transporto priemonių sistemas pagal Bendrosios saugos reglamentą (ES) 2019/2144¹⁶.

Pasiūlymas buvo suderintas su kitais ES teisiniais pagrindais, pavyzdžiui, Bendrojo duomenų apsaugos reglamentu (ES) 2016/679¹⁷, E. privatumo direktyva 2002/58/EB¹⁸ ir Bendrosios saugos reglamentu (ES) 2019/2144¹⁹. Tam tikrais atvejais taikant šiame pasiūlyme numatytas priemones turi būti tinkamai atsižvelgiama į būsimą Dirbtinio intelekto aktą²⁰.

Šia direktyva remiama pagal 2021–2027 m. bendrąją mokslinių tyrimų programą „Europos horizontas“ įgyvendinama mokslinių tyrimų ir inovacijų politika klimato, energetikos ir judumo srityse, susijusi su novatoriškų technologijų ITS, sąveikiųjų ITS (C-ITS) ir CCAM srityse moksliniais tyrimais ir plėtra.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Pakeitimu ITS direktyvos teisinis pagrindas, t. y. Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 91 straipsnis, nekeičiamas.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

ITS direktyvoje nagrinėjami tarptautiniai transporto aspektai, kurių valstybės narės negali tinkamai išspręsti pačios, kaip antai įrangos sąveikumas ir ITS paslaugų vidaus rinkos stiprinimas pasauliniu lygmeniu. Taigi ja prisidedama prie darbo vietų kūrimo ir ekonomikos augimo.

¹⁵ Deleguotasis aktas turėtų būti priimtas 2022 m. pirmąjį ketvirtį.

¹⁶ OL L 325, 2019 12 16, p. 1.

¹⁷ OL L 119, 2016 5 4, p. 1.

¹⁸ OL L 201, 2002 7 31, p. 37.

¹⁹ OL L 325, 2019 12 16, p. 1.

²⁰ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatomos suderintos dirbtinio intelekto taisyklės (Dirbtinio intelekto aktas) ir iš dalies keičiami tam tikri Sąjungos teisėkūros procedūra priimti aktai (COM(2021) 206 *final*).

Vadovaujantis subsidarumo principu, priimti (pagrindų) direktyvą, kaip antai ITS direktyvą, tebėra vienas tinkamiausių būdų norimam tikslui pasiekti. Svarbiausi ITS įgyvendinimo principai ir šioms sistemoms įgyvendinti reikiamos sąlygos išdėstytos naudojant specifikacijas, kurias rengiant aktyviai dalyvavo valstybių narių paskirti atitinkamų sričių ekspertai.

Komisija mano, kad turėti ir teikti tam tikrų tipų duomenis ir ITS paslaugas turėtų būti privaloma. Pirminiai tokių duomenų ir paslaugų sąrašai yra įtraukti į pasiūlymą. Į pasiūlymą taip pat įtrauktas šių sąrašų atnaujinimo mechanizmas, pagrįstas aktyvesnėmis konsultacijomis su suinteresuotaisiais subjektais ir oficialiu išankstiniu valstybių narių patvirtinimu.

Naudodamasi savo institucinėmis prerogatyvomis, Komisija taip pat stiprins Europos ITS patariamąsias grupes, kurią sudaro viešojo ir privačiojo sektorių atitinkamų ITS srities suinteresuotųjų subjektų atstovai, vaidmenį. Šie suinteresuotieji subjektai konsultuoja Komisiją su ITS įgyvendinimu ir diegimu ES susijusiais verslo ir techniniais klausimais.

- **Proporcingumo principas**

Pagal proporcingumo principą šiuo pasiūlymu neviršijama to, kas būtina jame nustatytiems tikslams pasiekti. Komisijos nuomone, visos priemonės yra proporcingos pagal jų poveikį, kaip nurodyta prie šios iniciatyvos pridedamame poveikio vertinime²¹. Siūlomomis intervencinėmis priemonėmis: i) ITS direktyvos taikymo sritis koreguojama, atsižvelgiant į naujas ir besiformuojančias ITS paslaugų sritis; ii) stiprinamas suinteresuotųjų subjektų vaidmuo ir jų veiksmų koordinavimas ir iii) įpareigojama turėti esminius duomenis ir teikti esmines paslaugas. Tai būtina siekiant ITS teisinį pagrindą pritaikyti prie besikeičiančių aplinkybių ir užtikrinti, kad būtų turimi strategijos tikslams įgyvendinti būtini duomenys ir paslaugos.

- **Priemonės pasirinkimas**

Kadangi ITS direktyvos pakeitimai yra nedideli, Komisija mano, kad Direktyvos peržiūrą tinkamiausia atlikti ją iš dalies pakeičiant.

3. EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTAISIAIS SUBJEKTAIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Pagal programą REFIT atlikus ITS direktyvos *ex post* vertinimą, padaryta išvada, kad ITS direktyvos taikymo sritis iki šiol tebėra tinkama, o nustatytos prioritetinės sritys vis dar apima aktualias temas, paslaugas ir duomenis. Suinteresuotųjų subjektų nuomone, Direktyva ir jos deleguotieji aktai taip pat padėjo sumažinti neigiamą išorinį transporto poveikį.

Be to, atlikus vertinimą padaryta išvada, kad dėl visuomenės ir technologijų raidos ateityje kai kurioms sritims reikės skirti daugiau dėmesio. Visų pirma atliekant vertinimą nustatyta, kad daugiau dėmesio reikia skirti sąveikiamam, susietajam ir automatizuotam judumui. Be to, pagal vertinimą, užtikrinus, kad būtų atitinkami duomenys ir ITS infrastruktūra, bus galima visoje ES diegti nenutrūkstamas paslaugas. Atlikus vertinimą taip pat padaryta išvada, kad kol kas įdiegta tik nedaugelis sąveikiųjų ITS paslaugų. Atliekant vertinimą atkreiptas dėmesys į tai, kad duomenimis dalijamasi vis dar nenoriai, o tai tebėra ribojantis veiksnys, ir į tai, kad reikia gerinti bendradarbiavimą su suinteresuotaisiais subjektais ir tarp jų.

21

Pridėti nuoroda

Atliekant vertinimą buvo nustatytos problemos, kurias siekiama spręsti pasiūlymu, t. y.: i) prietaikų, sistemų ir paslaugų sąveikumo ir (naudojimo) tęstinumo stoka; ii) suinteresuotųjų subjektų veiksmų derinimo ir veiksmingo bendradarbiavimo stoka ir iii) likę neišspręsti klausimai, susiję su duomenų, naudojamų teikiant ITS paslaugas, turimumu ir dalijimusi jais.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Konsultacijos²² su pagrindinėmis tikslinėmis grupėmis vyko taikant tris skirtingus metodus: viešų konsultacijų, atvirų viešų konsultacijų ir tikslinių konsultacijų. Visi šie metodai aptariami tolesnėse pastraipose.

2020 m. spalio 8 d. – lapkričio 19 d. surengtos viešos konsultacijos dėl šios iniciatyvos įžanginio poveikio vertinimo²³. Per šias viešas konsultacijas Komisija gavo 34 atsakymus, daugiausia iš įmonių, verslo asociacijų ir valdžios institucijų. Atsakymus į įžanginio poveikio vertinimo klausimus taip pat pateikė NVO, vartotojų organizacijos ir visuomenė.

2020 m. lapkričio 3 d. pradėtos atviros viešos konsultacijos truko iki 2021 m. vasario 2 d. Atvirų viešų konsultacijų klausimyne suinteresuotieji subjektai buvo raginami pateikti nuomonę apie pagrindinius poveikio vertinimo aspektus, t. y.: i) atliekant poveikio vertinimą nagrinėjamas pagrindines problemas; ii) šių problemų veiksniai; iii) galimas politikos priemonės šioms problemoms spręsti ir veiksniais šalinti; iv) tikėtina šių galimų politikos priemonių poveikį ir v) ES lygmens veiksmų svarbą sprendžiant šias problemas. Iš viso Komisija gavo 149 atsakymus.

Tikslines konsultacijas sudarė keturios dalys, išdėstytos toliau pateiktuose punktuose.

- 2021 m. vasario 15 d. buvo pradėta ir iki 2021 m. kovo 26 d. tęsėsi visoms pagrindinėms suinteresuotųjų subjektų grupėms skirta apklausa internetu.

- 2021 m. vasario 16 d. buvo pradėta ir iki 2021 m. gegužės 6 d. tęsėsi pokalbių programa, kurioje dalyvavo 53 suinteresuotieji subjektai iš visų pagrindinių suinteresuotųjų subjektų grupių. Be to, pradiniam tyrimo etape (2020 m. lapkričio – gruodžio mėn.) buvo surengti šeši tiriamieji pokalbiai su pagrindiniais suinteresuotaisiais subjektais.

- 2020 m. gruodžio mėn. – 2021 m. birželio mėn. įvyko šeši suinteresuotųjų subjektų praktiniai seminarai.

- 2020 m. gruodžio 17 d. ir 2021 m. birželio 28 d. surengti Europos ITS komiteto posėdžiai.

Poveikio vertinimo rengimo laikotarpiu Komisija taip pat susitiko su įvairiais suinteresuotaisiais subjektais ir gavo keletą pozicijos dokumentų.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Rengdama šią iniciatyvą, Komisija naudojosi: i) ITS direktyvos *ex post* vertinimo²⁴ rezultatais; ii) Komisijos ataskaita Europos Parlamentui ir Tarybai dėl Direktyvos įgyvendinimo²⁵ ir iii) valstybių narių 2020 m. ITS direktyvos įgyvendinimo pažangos ataskaitomis²⁶.

²² Daugiau informacijos galima rasti prie pagrindžiamojo tyrimo pridedamame F priede, į kurį įtraukta konsultacijų su suinteresuotaisiais subjektais ataskaita.

²³ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Intelligent-transport-systems-review-of-EU-rules-It>

²⁴ SWD(2019) 368 *final*.

²⁵ COM(2019) 464 *final*.

²⁶ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/its-national-reports_en

Be to, daug informacijos pateikė konsultacijose dalyvavę suinteresuotieji subjektai, o ją papildė informacija, kurią suinteresuotieji subjektai pateikė Komisijai *ad hoc* pagrindu. Didelė dalis poveikio vertinimo grindžiama papildomu išorės tyrimu, kurį atliko konsultacijų įmonė²⁷.

Kitas informacijos šaltinis – plataus masto konsultacijos, kurias Komisija surengė su valstybių narių ekspertų grupe ITS klausimais²⁸ dėl esminių duomenų tipų apibrėžimo. Jos sudarė Komisijos deleguotojo reglamento (ES) 2015/962 peržiūros proceso dalį.

Apskritai šaltinių, kuriais remtasi rengiant poveikio vertinimo ataskaitą, yra daug, jie yra išsamūs ir tipiškai įvairioms suinteresuotųjų šalių grupėms.

• Poveikio vertinimas

Poveikio vertinimo ataskaitą Reglamentavimo patikros valdyba gavo 2021 m. rugpjūčio 25 d. 2021 m. rugsėjo 27 d. Valdyba pateikė teigiamą nuomonę dėl ataskaitos su išlygomis. Valdyba laikėsi nuomonės, kad ataskaita turėtų būti dar tobulinama, kiek tai susiję su: i) iniciatyvos taikymo sritimi, pavyzdžiui, tuo, kaip ja bus prisidedama prie vežimo daugiarūšių transportu ir žaliojo kurso tikslų; ii) sprendžiamomis konkrečiomis problemomis ir svarbiausiomis pasirinktomis politikos priemonėmis; iii) poveikio analize; iv) tinkamiausios politikos galimybės pasirinkimu ir v) suinteresuotųjų subjektų nuomonėmis.

Į galutinės poveikio vertinimo ataskaitos 1–4 skirsnius įtrauktas išsamus iniciatyvos pridėtinės vertės apibūdinimas ir vertinimas, taip pat jos sąsajos su kitomis politikos iniciatyvomis. 5 skirsnyje pateikiamas išsamus politikos galimybių aprašymas. 6 skirsnyje pateikiama išsami visų galimybių poveikio analizė, o 7 skirsnyje – politikos galimybių palyginimas. Su poveikio vertinimo santrauka ir Valdybos nuomone galima susipažinti Komisijos svetainėje²⁹.

Galutinėje poveikio vertinimo ataskaitoje buvo nagrinėjamos trys politikos galimybės. Kiekvienos iš šių trijų galimybių santrauka išdėstyta trijuose toliau pateiktuose punktuose.

- 1 politikos galimybė. Geresnis koordinavimas ir diegimo principai. Pagal šią pirmąją politikos galimybę numatoma daugiausiai politikos priemonių. Nepaisant to, dažniausiai taikomas lankstus principas, be kita ko, priemonės, susijusios su: i) Direktyvos pakeitimais, kuriais suteikiama galimybė išplėsti jos taikymo sritį įtraukiant naujas ir besiformuojančias ITS paslaugų sritis; ii) nustatytų suinteresuotųjų subjektų bendradarbiavimo trūkumų šalinimu koordinavimo gerinimo priemonėmis ir iii) Direktyvos nuostatų suderinamumu su kitų galiojančių teisinių priemonių nuostatomis. Ji taip pat apima priemones, kuriomis siekiama: i) dar labiau stiprinti visų atitinkamų suinteresuotųjų subjektų veiksmų koordinavimą; ii) įtvirtinti valdymo sistemos dalis ir iii) užtikrinti, kad Direktyva būtų tinkama taikyti ateityje, kai bus pradėtos įgyvendinti žinomos būsimos ES politikos iniciatyvos.
- 2 politikos galimybė. Įpareigojimas užtikrinti esminių duomenų rinkimą ir turimumą. Pagal šią intervencinę priemonę privaloma rinkti duomenis, kurie yra esminiai teikiant esmines paslaugas, kad būtų skatinamas tokių paslaugų diegimas, ir jais dalytis. Šios priemonės apima visus kitus 1 politikos galimybės aspektus, o kartu

²⁷ Poveikio vertinimo pagalbinio tyrimo „*Impact Assessment Support Study for the revision of the Intelligent Transport System Directive (2010/40/EU)*“ galutinė ataskaita, 2021 m.

²⁸ Komisijos ekspertų grupių ir kitų panašių subjektų registro punktas E01941.

²⁹ [Pridėti nuorodą](#)

jomis siekiama pagerinti: i) duomenų turimumą; ii) duomenų kokybę; iii) prieigą prie duomenų; iv) keitimąsi duomenimis ir v) duomenų naudojimą.

- 3 politikos galimybė. Įpareigojimas teikti esmines paslaugas. Pagal šią intervencinę priemonę numatyta galimybė deleguotaisiais aktais nustatyti pareigą diegti esmines paslaugas. Joje visų pirma daug dėmesio skiriama didesniai turimam duomenų kiekiui, jų geresnei kokybei, geresniam keitimuisi jais ir jų naudojimui, kurie skatinami pagal 2 politikos galimybę, ir siekiama toliau remti sąveikiąsias ir nenutrūkstamas paslaugas.

Komisija aiškiai teikia pirmenybę 2-ai politikos galimybei (palyginti su 1-ąja), nes pagal ją būtų gauta daug didesnės naudos ir būtų užtikrintas geriausias sąnaudų ir naudos santykis. Be to, dėl privalomo duomenų rinkimo ir su juo susijusio naudojimosi ITS paslaugomis labai padidėja Direktyvos veiksmingumas siekiant ITS direktyvos tikslų ir ji tampa nuoseklesnė. Kadangi nustatoma pareiga rinkti tik esminius duomenis (bet juos renkant būtų gaunama labai didelė nauda), 2 politikos galimybė yra proporcinga.

2 politikos galimybės ir 3 politikos galimybės teikiamos grynosios naudos skirtumas yra mažesnis nei 1 politikos galimybės ir 2 politikos galimybės teikiamos grynosios naudos skirtumas. Tačiau 2 politikos galimybės ir 3 politikos galimybės teikiamos grynosios naudos skirtumas išlieka labai didelis. Pagrindinis skirtumas yra tas, kad pagal 3 politikos galimybę tikėtina gauti su sauga susijusi nauda yra daug didesnė, palyginti su 2 politikos galimybe. Be to, nors taikant 3 politikos galimybę padidėja sąnaudos, ribinis papildomų sąnaudų ir naudos, susijusių su 3 politikos galimybe, santykis vis tiek yra teigiamas. Ši politikos galimybė taip pat yra pati nuosekliausia. Nors nustačius pareigą teikti esmines ITS paslaugas kelių saugai užtikrinti būtų patiriama didelių reikalavimų laikymosi išlaidų, toks įpareigojimas taip pat yra proporcingas.

Taigi Komisija teikia pirmenybę 3 politikos galimybei (kuri apima 1 ir 2 politikos galimybes), nes: i) ji teikia didžiausią grynąją naudą; ii) tai yra veiksmingiausia galimybė; iii) ją taikant geriausiai įgyvendinami konkretūs ITS direktyvos tikslai ir iv) ją taikant geriausiai užtikrinamas greitas ir nuoseklus ITS paslaugų diegimas laikantis strategijos tikslų.

Į poveikio vertinimą įtrauktas išsamus politikos priemonių, susijusių su įvairiomis politikos galimybėmis, aprašymas; jame taip pat nurodytas kiekvienos politikos galimybės pagrindinis poveikis, sąnaudos ir nauda.

• **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Pasiūlymu bus sumažintos valstybių narių administracinės išlaidos, nes juo supaprastinami dabartiniai įpareigojimai teikti ataskaitas ir sudaromos sąlygos naudoti bendrą direktyvos ir jos deleguotųjų aktų įgyvendinimo ataskaitų teikimo sistemą. Be to, naudojantis bendru šablonu ir bendraisiais pagrindiniais veiklos rezultatų rodikliais, ataskaitas bus lengviau nagrinėti ir palyginti. Tačiau dėl pasiūlymo taip pat gali padidėti koordinavimo išlaidos (visų pirma vietos valdžios institucijų), susijusios su duomenų rinkimu.

Politikos priemonės nėra specialiai skirtos MVĮ, taip pat nėra duomenų, kad politikos priemonės darys skirtingą poveikį skirtingo dydžio įmonėms. Vis dėlto, nenustačius naujų duomenų specifikacijų ir standartinių reikalavimų ir plačiai nepasitelkus nacionalinių prieigos punktų, rinka būtų susiskaidžiusi. Jeigu ši rinka toliau išliktų susiskaidžiusi, galėtų atsirasti lyginamasis didesnių įmonių pranašumas MVĮ atžvilgiu. Suderintoje rinkoje, kurioje laikomasi darnių standartų, MVĮ bus mažiau kliūčių į ją patekti, plėsti savo veiklą ir vienodomis sąlygomis konkuruoti su didesnėmis įmonėmis.

Numatoma, kad pasiūlymu bus labai prisidedama prie bendros Europos judumo duomenų erdvės sukūrimo, vadovaujantis Europos duomenų strategija. Jis padės kurti bendrą Europos

judumo duomenų erdvę didinant nacionaliniuose prieigos punktuose turimą duomenų kiekį ir supaprastinant pakartotinį duomenų naudojimą, tuo tikslu standartizuojant keitimąsi duomenimis bei suderinant prieigos sąlygas.

- **Pagrindinės teisės**

Siekiant tikslo užtikrinti saugų, darnų, išmanų ir atsparų judumą, gali reikėti tvarkyti kelionės, eismo ar kelių duomenis, apimančius asmens duomenis. Kai norint įgyvendinti ITS direktyvos tikslus reikia tvarkyti asmens duomenis, išsamesnės taisyklės, pavyzdžiui, dėl to, kas, kokius duomenis ir kokiais konkrečiais tikslais turi surinkti, gali būti nustatytos tik jais pagrįstuose tretinės teisės aktuose. Siūlydama tuos teisės aktus, Komisija deramai atsižvelgs į duomenų apsaugos reikalavimus.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas poveikio Europos Sąjungos biudžetui neturi.

5. KITI ELEMENTAI

- **ES C-ITS sistema, skirta patikimam ir saugiam ryšiui užtikrinti**

Komisija remiasi savo veiklos patirtimi, įgyta įgyvendinant pagalbinį veiksmą „Susietajai infrastruktūrai ir susietosioms transporto priemonėms skirta saugumo struktūra Europoje“, pagal kurį Jungtiniam tyrimų centrui patikėta įgyvendinti ES sąveikiosios ITS (C-ITS) saugumo duomenų valdymo sistemos bandomąjį etapą (2018–2022 m.).

Kol tokia sistema bus oficialiai nustatyta kaip privaloma sistema (kuriai valdyti ateityje gali būti paskirti specialieji subjektai), nustatyta, kad Komisija yra subjektas, kuris atliks C-ITS liudijimų politikos institucijos, patikimų liudijimų sąrašo valdytojo ir C-ITS informacijos centro vaidmenis.

- **Įgyvendinimo planai ir stebėsenos, vertinimo ir ataskaitų teikimo tvarka**

Komisija kas penkerius metus priims darbo programas, kuriose bus nustatyti veiksmai, kuriems gali būti patvirtintos galimos Europos specifikacijos, arba dėl kurių gali būti nustatyti įpareigojimai teikti papildomus duomenis arba ITS paslaugas.

Valstybės narės, naudodamos bendrą šabloną ir bendruosius pagrindinius veiklos rezultatų rodiklius, kas trejus metus teiks Direktyvos ir jos deleguotųjų aktų įgyvendinimo pažangos ataskaitas.

Remdamasi valstybių narių ataskaitomis, Komisija kas trejus metus Direktyvos įgyvendinimo ataskaitą teiks Europos Parlamentui ir Tarybai.

- **Aiškinamieji dokumentai**

Laikydamosi pasiūlymo 27 konstatuojamosios dalies, valstybės narės turi pranešti Komisijai apie perkėlimo priemones ir kartu pateikti patvirtinamuosius dokumentus. Tai būtina dėl pasiūlyme nustatytų naujų nuostatų dėl duomenų rinkimo ir paslaugų diegimo. Dėl šių naujų nuostatų gali reikėti priimti papildomus nacionalinės teisės aktus arba jų pakeitimus. Tam, kad Komisija galėtų stebėti, ar nuostatos tinkamai perkeltos į nacionalinę teisę, svarbu, kad valstybės narės pateiktų Komisijai patvirtinamuosius dokumentus, iš kurių būtų matyti, kurios esamos arba naujos nacionalinės teisės nuostatos yra skirtos atskiroms siūlomoje direktyvoje išdėstytoms priemonėms įgyvendinti.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Šiuo pasiūlymu iš dalies keičiama dabartinė Direktyva 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos su pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos sprendimu (ES) 2017/2380³⁰. Iš dalies pakeistos ITS direktyvos struktūra išdėstyta toliau pateiktuose punktuose.

- 1 straipsnio 1 punktu pritaikomas dabartinės direktyvos 1 straipsnis – apibrėžiamas direktyvos dalykas ir taikymo sritis į dabartinės direktyvos dalyką ir taikymo sritį įtraukiant duomenų turimumą ir paslaugų diegimą.
- 1 straipsnio 2 punktu atnaujinami dabartinės direktyvos 2 straipsnyje nurodytų keturių prioritetinių sričių pavadinimai, nes prioritetinės sritys yra pertvarkytos pagal ITS paslaugų tipus.
- 1 straipsnio 3 punktu, kiek reikia ir tinkama, išplečiamas dabartinės direktyvos apibrėžčių sąrašas, atsižvelgiant į bendrus iš dalies pakeistos direktyvos taikymo srities ir nuostatų pakeitimus.
- 1 straipsnio 4 punktu išplečiami 5 straipsnyje valstybėms narėms taikomi reikalavimai dėl jų bendradarbiavimo ITS paslaugų diegimo srityje, taikant pagal direktyvą priimtas specifikacijas.
- 1 straipsnio 5 punktu atnaujinama 6 straipsnyje pateikta nuoroda į galiojantį teisės aktą ir papildoma nuoroda į Sprendimą Nr. 768/2008/EB.
- 1 straipsnio 6 punkte numatytas naujas straipsnis, kuriame reikalaujama, kad valstybės narės užtikrintų tam tikrų tipų, išvardytų naujame III priede, duomenų turimumą ir prieinamumą nacionaliniuose prieigos punktuose, taip pat naujas straipsnis, kuriame reikalaujama, kad valstybės narės užtikrintų naujame IV priede išvardytų ITS paslaugų diegimą.
- 1 straipsnio 7 punktu dabartinės direktyvos 7 straipsnis papildomas nuostatomis dėl III ir IV priedų atnaujinimo deleguotaisiais aktais, prieš tai atlikus poveikio vertinimą, įskaitant sąnaudų ir naudos analizę.
- 1 straipsnio 8 punktu nustatomas naujas straipsnis, kuriuo Komisija įgaliojama taikyti laikinąsias priemones susidarius nepaprastajai padėčiai, kuri daro didelį tiesioginį poveikį kelių saugai, kibernetiniam saugumui ar ITS paslaugų prieinamumui ir vientisumui.
- 1 straipsnio 9 punktu atnaujinama dabartinės direktyvos 8 straipsnyje pateikta nuoroda.
- 1 straipsnio 10 punktu dabartinės direktyvos 10 straipsnis pakeičiamas atnaujintomis duomenų apsaugos ir privatumo taisyklėmis, supaprastinant tekstą – panaikinant besidubliuojančius įpareigojimus, taikomus pagal duomenų apsaugos taisykles, pavyzdžiui, dėl tvarkomų asmens duomenų saugumo, ir būtinybę duomenų valdytojams laikytis kitų įpareigojimų pagal duomenų apsaugos taisykles. Jame taip pat pabrėžiamas reikalavimas, kad Komisija, rengdama specifikacijas, atsižvelgtų į duomenų apsaugos reikalavimus.

³⁰ OL L 340, 2017 12 20, p. 1.

- 1 straipsnio 11 punkte numatytas naujas straipsnis dėl C-ITS liudijimų politikos institucijos, patikimų liudijimų sąrašo valdytojo ir C-ITS informacijos centro ir nustatyta, kad šias funkcijas apibrėš ir vykdys Komisija.
- 1 straipsnio 12 punktu koreguojamas dabartinės direktyvos 12 straipsnis dėl datos, nuo kurios Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus.
- 1 straipsnio 13 punktu dabartinės direktyvos 15 straipsnis dėl komiteto procedūros pakeičiamas atnaujintomis nuorodomis į galiojančius teisės aktus ir pridedama nuoroda į nagrinėjimo procedūrą (Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 ir 8 straipsniai).
- 1 straipsnio 14 punktu dabartinės direktyvos 17 straipsnis pakeičiamas atnaujintomis valstybių narių ir Komisijos ataskaitų teikimo taisyklėmis (nustatant valstybėms narėms skirtą bendrą šabloną ir bendruosius pagrindinius veiklos rezultatų rodiklius), taip pat atnaujintomis ITS direktyvos darbo programų priėmimo taisyklėmis.
- 1 straipsnio 15 ir 16 punktais dabartinės direktyvos du priedai pakeičiami keturiais priedais:
 - I priedu pritaikomas dabartinės direktyvos I priedas suskirstant prioritетines sritis pagal ITS paslaugų tipus, taip pat įtraukiami nauji veiksmai, atitinkantys atsirandančias naujas ITS paslaugas;
 - II priedu pritaikomas dabartinės direktyvos II priedas atnaujinant ir įtraukiant kai kuriuos principus;
 - naujame III priede išvardijami tipai duomenų, kurių turimumas ir prieinamumas turi būti užtikrinti nacionaliniuose prieigos punktuose, laikantis kiekvienam duomenų tipui nurodytos datos ir geografinės aprėpties;
 - naujame IV priede išvardijamos ITS paslaugos, kurios turi būti įdiegtos, laikantis kiekvienai ITS paslaugai nustatytos datos ir geografinės aprėpties.
- 2, 3 ir 4 straipsniuose numatytas pakeistos direktyvos perkėlimas į nacionalinę teisę, įsigaliojimas ir adresatai.

- **Europos ekonominė erdvė**

Siūlomas aktas yra svarbus EEE.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

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 nuomonę³¹,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę³²,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

- (1) Komisijos *komunikate dėl darnaus ir išmanaus judumo strategijos*³³ nustatyta, kad intelektinių transporto sistemų (ITS) diegimas yra pagrindinė susietojo ir automatizuoto daugiarūšio judumo užtikrinimo priemonė, todėl ją prisidedama prie Europos transporto sistemos pertvarkos siekiant efektyvaus, saugaus, darnaus, išmanaus ir atsparaus judumo tikslo. Ja papildomi veiksmai, paskelbti pagal pavyzdinę krovininio transporto žalinimo iniciatyvą, kuria siekiama skatinti daugiarūšio transporto logistiką. Strategijoje taip pat paskelbta, kad 2022 m. bus peržiūrėtas Deleguotasis reglamentas (ES) 2017/1926 dėl informacijos apie keliavimą daugiarūšiu transportu paslaugų 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;
- (2) darnaus ir išmanaus judumo strategijoje patvirtintas tikslas iki 2050 m. visų transporto rūšių sektoriuose žuvusiųjų skaičių Sąjungoje priartinti prie nulio. prie eismo dalyvių saugos prisidedama keliomis priemonėmis, įtrauktomis į Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2010/40/ES³⁴ taikymo sritį, pavyzdžiui, diegiant pagalbos

³¹ OL C , , p. .

³² OL C , , p. .

³³ COM(2020) 789 *final*.

³⁴ 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).

iškvietos paslaugą „eCall“ ir su eismo sauga susijusias eismo informacijos paslaugas ir rengiant saugias stovėjimo aikšteles³⁵;

- (3) Europos žaliuojo kurso komunikate³⁶ pabrėžiama, kad vis svarbesnis vaidmuo tenka automatizuotam ir susietajam daugiarašiam 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 sumažinti eismo spūstis ir taršą, ypač miestų vietovėse;
- (4) dėl didėjančio poreikio geriau panaudoti duomenis ir taip užtikrinti didesnę transporto grandinių tvarumą, 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 daugiarašiško perspektyvą³⁷;
- (5) atsižvelgiant į poreikį skaitmenizuoti kelių transportą, padidinti kelių saugą ir sumažinti eismo spūstis, reikėtų toliau plėtoti ITS ir paslaugų diegimą bei naudojimą transeuropinio transporto tinklo keliuose;
- (6) daugelyje valstybių narių šių 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/ES³⁸, 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;
- (7) įgyvendindamos Komisijos deleguotuosius reglamentus³⁹, kuriais papildoma Direktyva 2010/40/ES, valstybės narės sukūrė nacionalinius prieigos punktus⁴⁰. 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 nacionaliniai prieigos

³⁵ Patvirtinta pagal XXX Komisijos deleguotąjį reglamentą (ES) .../.... dėl ES standartų, kuriuose išsamiai aprašomas saugių stovėjimo aikštelių paslaugų ir saugumo lygis bei jų sertifikavimo tvarka.

³⁶ Komisijos komunikatas „Europos žaliasis kursas“, COM(2019) 640 *final*.

³⁷ Pavyzdžiui, bendra Europos judumo duomenų erdve ir jos komponentais, 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2020/1056 dėl elektroninės krovininių vežimo informacijos (OL L 249, 2020 7 31, p. 33) ir Skaitmeninio transporto ir logistikos forumo (DTLF) vykdomu darbu.

³⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive_en

³⁹ 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);

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 kelių sauga susijusią būtinąją universalią eismo informaciją, ir tos informacijos teikimo procedūrų (OL L 247, 2013 9 18, p. 6);

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),

ir 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 daugiarašiu transportu paslaugų teikimo (OL L 272, 2017 10 21, p. 1).

⁴⁰ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/national-access-points_en

punktai yra svarbi Europos duomenų strategijoje⁴¹ nurodytos bendros Europos judumo duomenų erdvės dalis ir jais reikėtų naudotis, visų pirma kiek tai susiję su duomenų prieinamumu;

- (8) siekiant užtikrinti suderintą ir veiksmingą ITS diegimą visoje Sąjungoje, be jau priimtų specifikacijų, reikėtų nustatyti specifikacijas, atitinkamas atvejais įskaitant standartus, kuriose būtų nustatytos papildomos išsamios nuostatos ir procedūros. Prieš patvirtindama visas papildomas ar peržiūreitas 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. Prireikus turėtų būti užtikrinta, kad ITS sistemoms, visų pirma C-ITS, taikomais reikalavimais nebūtų primestas tam tikros rūšies technologijų naudojimas ir nebūtų priimta tokiam naudojimui palankių diskriminuojamųjų priemonių;
- (9) specifikacijose turėtų būti atsižvelgta į jau įgytą patirtį ir pasiektus rezultatus ITS, sąveikiųjų intelektinių transporto sistemų (C-ITS) ir sąveikiojo, susietojo ir automatizuoto judumo (CCAM) srityse, visų pirma C-ITS⁴² ir CCAM platformose⁴³, Europos daugiarūšio keleivių judumo forumė⁴⁴ ir Europos pagalbos iškvietos paslaugos diegimo platformoje⁴⁵;
- (10) 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. naujų C-ITS paslaugų, kurios padėtų į naujas daugiarūšio judumo paslaugas integruoti itin automatizuotas transporto priemones, plėtojimas ir bandymas turėtų būti remiami pagal programą „Europos horizontas“ įgyvendinant Europos sąveikiojo, susietojo ir automatizuoto judumo partnerystę;
- (11) 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 daugelį paslaugų būtina užtikrinti C-ITS pranešimų, kuriuose pateikiama tokia informacija kaip padėtis, greitis ir kryptis, autentiškumą bei vientisumą. Todėl turėtų būti nustatyta bendra Europos C-ITS patikimumo užtikrinimo sistema, kad būtų sukurtas patikimumu grindžiamas ryšys tarp visų C-ITS stočių, nepriklausomai nuo naudojamų ryšių technologijų. Ta patikimumo užtikrinimo sistema turėtų būti įgyvendinta priimant viešojo rakto infrastruktūros (VRI) naudojimo politikos priemonę. Aukščiausias VRI lygis turėtų būti Europos patikimų liudijimų sąrašas, kurį sudaro visų patikimų Europos vyriausiųjų liudijimų įstaigų įrašai. Siekiant užtikrinti sklandų to C-ITS patikimumo užtikrinimo sistemos veikimą, tam tikros užduotys turėtų būti atliekamos centriniu lygmeniu. Komisija turėtų užtikrinti, kad būtų atliekamos tos esminės užduotys, kurios visų pirma susijusios su C-ITS

⁴¹ COM(2020) 66 *final*.

⁴² Komisijos ekspertų grupių ir kitų panašių subjektų registro punktas E03188.

⁴³ Komisijos ekspertų grupių ir kitų panašių subjektų registro punktas E03657.

⁴⁴ Komisijos ekspertų grupių ir kitų panašių subjektų registro punktas XXXXX.

⁴⁵ Komisijos ekspertų grupių ir kitų panašių subjektų registro punktas E02481.

liudijimų politikos institucijos, patikimų liudijimų sąrašo valdytojo ir C-ITS informacijos centro vaidmenimis;

- (12) įgyvendinant daugumą priemonių pagal Direktyvą 2010/40/ES, išskyrus pagalbos iškvietos paslaugą „eCall“, daugiausia dėmesio buvo skiriama duomenų, kurie jau turimi kompiuterio skaitomu skaitmeniniu formatu, sąveikumo ir prieinamumo užtikrinimui bei ITS paslaugų diegimui, tačiau jose atitinkamiems suinteresuotiesiems subjektams nenumatyta jokių įpareigojimų užtikrinti tų duomenų turimumą ar diegti konkrečias paslaugas. Tam tikras skaičius esminių ITS paslaugų plačiai naudojamos: pavyzdžiui, incidentų nustatymas, suteikiantis galimybę teikti su eismo sauga susijusias eismo informacijos paslaugas, ar teikimas esminių duomenų, pavyzdžiui, eismo reguliavimo duomenų, kuriais grindžiamos svarbios (pavyzdžiui, greičio ribojimo) paslaugos, skirtos padėti transporto priemonėms, kuriose įrengta išmanioji greičio palaikymo pagalbinė sistema pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2019/2144⁴⁶. Manoma, kad privalomas tokių esminių ITS paslaugų ir esminių duomenų teikimas yra būtinas, kad būtų užtikrintas nuolatinis tokių duomenų turimumas ir nuolatinis tokių paslaugų teikimas visoje Sąjungoje. Tam tikrų tipų duomenys ir paslaugos, kuriuos teikti turėtų būti privaloma, turėtų būti nustatyti pagal specifikacijas, nustatytas Direktyvą 2010/40/ES papildančiuose deleguotuosiuose aktuose, ir atitikti joje nustatytus duomenų tipus ir paslaugas;
- (13) iš 2020 m. atlikto tyrimo „Riboto judumo asmenų informavimas apie prieinamą transportą“⁴⁷ matyti, kad šiuo metu dėl nepakankamų duomenų, susijusių su prieinamumo savybėmis, negalima patikimai planuoti kelionės naudojant prieinamumo aspektus kaip paieškos kintamuosius. Kad būtų dar labiau pagerintas transporto sistemos prieinamumas ir sudarytos geresnės sąlygos keliauti neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims, teikiant skaitmenines daugiarūšio judumo paslaugas reikalingi prieigos mazgų ir jų prieinamumo savybių duomenys;
- (14) 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 bus naudojamas ryšys tarp transporto priemonių ir infrastruktūros, siekiant suderinti manevrus ir užtikrinti eismo srautų sklandumą, taip pat prisidedant prie darniojo transporto. Taigi ITS paslaugų vientisumo pažeidimas galėtų padaryti didelį poveikį kelių eismo saugumui, pavyzdžiui, kai pranešama neteisinga greičio riba arba dėl nesamo pavojaus įsijungia avarinė transporto priemonės stabdymo funkcija. Siekiant užtikrinti vienodas šios direktyvos įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai susidarius nepaprastajai padėčiai, kai pažeidžiamas ITS paslaugų

⁴⁶ 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).

⁴⁷ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/dfa0c844-3b5f-11eb-b27b-01aa75ed71a1>

vientisumas, imtis atsakomųjų priemonių tos padėties priežastims ir pasekmėms pašalinti. Tų priemonių reikėtų imtis kuo greičiau ir jas taikyti nedelsiant. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011⁴⁸; Atsižvelgiant į poreikį užtikrinti transporto paslaugų tęstinumą, tikslinga tokios priemonės galiojimą pratęsti ilgiau nei šešiams 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 nepaprastoji padėtis išsprendžiama;

- (15) kai diegiant ir naudojant ITS prietaikas ir paslaugas reikia tvarkyti asmens duomenis, toks tvarkymas turėtų būti atliekamas laikantis Sąjungos teisės aktų dėl asmens duomenų ir privatumo apsaugos, kaip nustatyta visų pirma Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2016/679⁴⁹ ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2002/58/EB⁵⁰;
- (16) su asmens duomenų tvarkymu susijusiose specifikacijose, kurios turi būti parengtos pagal šią direktyvą, turėtų būti atsižvelgta į Reglamento (ES) 2016/679 ir Direktyvos 2002/58/EB reikalavimus. Visų pirma, kai įmanoma taip pat įgyvendinti siekiamus tikslus naudojant anoniminius, o ne asmens duomenis, laikantis pritaikytosios duomenų apsaugos principo, kaip vienas iš geresnio asmenų privatumo užtikrinimo būdų turėtų būti skatinamas anonimiškumas;
- (17) Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/95/EB dėl bendros gaminių saugos⁵¹ taikoma gaminiais, dėl kurių sektoriaus teisės aktuose nėra išdėstyta konkretnių 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 (vadinamoji apsauginė sąlyga);
- (18) tais atvejais, kai būtina atlikti atitikties vertinimą, specifikacijos turėtų apimti išsamias nuostatas, kuriomis nustatoma sudedamųjų dalių atitikties arba tinkamumo naudoti įvertinimo procedūra. kalbant apie tam tikras ITS paslaugas, visų pirma C-ITS paslaugas, kad būtų užtikrinta sauga ir tinkamas sistemos veikimas, būtina nuolat laikytis tam tikrų reikalavimų ir užtikrinti sąveikumą. Todėl prireikus specifikacijose, kuriose nustatomi gaminiais taikomi reikalavimai, taip pat turėtų būti nustatytos su rinkos priežiūra susijusios procedūros, įskaitant apsaugos sąlygą. Šios nuostatos turėtų būti grindžiamos Europos Parlamento ir Tarybos sprendimu Nr. 768/2008/EB⁵², visų pirma jo nuostatomis, susijusiomis su įvairiuose atitikties vertinimo ir rinkos priežiūros procedūrų etapuose taikomais moduliais. Europos Parlamento ir Tarybos

⁴⁸ 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).

⁴⁹ 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).

⁵⁰ 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).

⁵¹ 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).

⁵² 2008 m. liepos 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 768/2008/EB dėl bendrosios gaminių pardavimo sistemos ir panaikinant Tarybos sprendimą 93/465/EEB (OL L 218, 2008 8 13, p. 82).

reglamente (ES) 2018/858⁵³ 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. 167/2013⁵⁴ ir (ES) Nr. 168/2013⁵⁵ 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 konkrečiu atveju;

- (19) kai diegiant ir naudojant ITS techninę ir programinę įrangą naudojamos dirbtinio intelekto sistemos, turėtų būti atsižvelgta į atitinkamas būsimo Dirbtinio intelekto akto⁵⁶ nuostatas;
- (20) 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) 2021/696⁵⁷ sudarytą Sąjungos kosmoso programą per programų „Galileo“ ir „Copernicus“ sistemas ir Europos geostacionarinės navigacinės tinklo sistemą (EGNOS), teikiami kokybiški naujausi ir saugūs kosmoso srities duomenys, informacija bei paslaugos;
- (21) 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) klaidinančių signalų atakas, tikslinga užtikrinti jų suderinamumą su programoje „Galileo“ nustatytu autentiškumo patvirtinimo mechanizmu;
- (22) rengiant darbo programas, kurias Komisija priima pagal Direktyvą 2010/40/ES, turėtų būti konsultuojamasi su valstybėmis narėmis ir kitais suinteresuotaisiais subjektais, įskaitant Komisijos ekspertų grupes ir komitetus, nagrinėjančius transporto skaitmeninius aspektus;

⁵³ 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).

⁵⁴ 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).

⁵⁵ 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).

⁵⁶ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatomos suderintos dirbtinio intelekto taisyklės (Dirbtinio intelekto aktas) ir iš dalies keičiami tam tikri Sąjungos teisėkūros procedūra priimti aktai (COM(2021) 206 *final*).

⁵⁷ 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 (OL L 170, 2021 5 12, p. 69).

- (23) siekiant užtikrinti vienodas šios direktyvos įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai priimti ataskaitų, kurias turi teikti valstybės narės, šablona, taip pat priimti bei atnaujinti darbo programas. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011⁵⁸;
- (24) 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 suteikti įgaliojimai priimti teisės aktus, kuriais iš dalies keičiamas duomenų, kurių turimumą turi užtikrinti valstybės narės, tipų sąrašas, taip pat iš dalies keičiamas ITS paslaugų, kurių diegimą turi užtikrinti valstybės narės, sąrašas. Šis terminas turėtų būti savaime pratęstas 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 su ekspertais bei suinteresuotaisiais subjektais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais⁵⁹. 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;
- (25) kad būtų užtikrintas suderintas požiūris, Komisija turėtų užtikrinti šia direktyva įsteigto komiteto ir komitetų, įsteigtų Europos Parlamento ir Tarybos reglamentais (ES) Nr. 165/2014⁶⁰, (ES) 2019/1239⁶¹, (ES) 2020/1056⁶² ir (ES) 2018/858 ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/2/EB⁶³ ir Direktyva (ES) 2019/520⁶⁴, veiklos nuoseklumą;
- (26) kadangi šios direktyvos tikslo, t. y. užtikrinti suderintą ir nuoseklų sąveikių intelektinių transporto sistemų diegimą visoje Sąjungoje, valstybės narės ir (arba) privatusis sektorius negali deramai pasiekti ir kadangi dėl siūlomo veiksmo masto ir poveikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo, Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti;

⁵⁸ 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).

⁵⁹ Europos Parlamento, Europos Sąjungos Tarybos ir Europos Komisijos tarpinstitucinis susitarimas dėl geresnės teisėkūros (OL L 123, 2016 5 12, p. 1).

⁶⁰ 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų (OL L 60, 2014 2 28, p. 1).

⁶¹ 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).

⁶² 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).

⁶³ 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).

⁶⁴ 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).

- (27) pagal 2011 m. rugsėjo 28 d. bendrą valstybių narių ir Komisijos politinį pareiškimą dėl aiškinamųjų dokumentų⁶⁵ valstybės narės pagrįstais atvejais įsipareigojo prie pranešimų apie perkėlimo priemones pridėti vieną ar daugiau dokumentų, kuriuose paaiškinamos direktyvos sudedamųjų dalių ir nacionalinių perkėlimo priemonių atitinkamų dalių sąsajos. Šios direktyvos atveju teisės aktų leidėjas laikosi nuomonės, kad tokių dokumentų perdavimas yra pagrįstas;
- (28) vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/1725⁶⁶ 42 straipsnio 1 dalimi, buvo konsultuojamasi su Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnu ir jis 2022 m. XX XX pateikė nuomonę,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyvos 2010/40/ES pakeitimai

Direktyva 2010/40/ES iš dalies keičiama taip:

- (1) 1 straipsnyje įterpiama ši 2a dalis:
- „2a. Šioje direktyvoje nustatomas reikalavimas turėti duomenis ir diegti ITS paslaugas 2 straipsnyje nurodytose prioritetinėse srityse, laikantis konkrečios III ir IV prieduose nurodytos geografinės aprėpties.“;
- (2) 2 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:
- „1. Šioje direktyvoje nustatomos šios prioritetinės sritys, kuriose rengiamos ir naudojamos specifikacijos ir standartai:
- a) I. informacijos ir judumo ITS paslaugos;
 - b) II. kelionių, transporto ir eismo valdymo ITS paslaugos;
 - c) III. kelių saugos ir saugumo ITS paslaugos;
 - d) IV. sąveikiosios, susietosios ir automatizuotos judumo paslaugos.“;
- (3) 4 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
- (a) 18 punktą pakeičiamas taip:
- „18) standartas – standartas, apibrėžtas 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

⁶⁵ OL C 369, 2011 12 17, p. 14.

⁶⁶ 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).

Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 1673/2006/EB (OL L 316, 2012 11 14, p. 12).“;

(b) įterpiami šie 19–24 punktai:

„19) sąveikiosios intelektinės transporto sistemos (C-ITS) – intelektinės transporto sistemos, kuriomis naudodamiesi ITS naudotojai gali bendradarbiauti keisdamiesi saugiais ir patikimais pranešimais;

20) C-ITS paslauga – per C-ITS teikiama ITS paslauga;

21) duomenų turimumas – kompiuterio skaitomo skaitmeninio formato duomenų egzistavimas;

22) nacionalinis prieigos punktas – valstybės narės sukurta skaitmeninė sąsaja, kuri yra vienas prieigos prie duomenų punktas, apibrėžtas pagal 6 straipsnį priimtose specifikacijose;

23) duomenų prieinamumas – galimybė per nacionalinius prieigos punktus prašyti kompiuterio skaitomo skaitmeninio formato duomenų ir juos gauti;

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

(4) 5 straipsnis pakeičiamas taip:

„5 straipsnis

Specifikacijų taikymas diegiant ITS

1. Valstybės narės imasi priemonių, būtinų užtikrinti, kad Komisijos pagal 6 straipsnį patvirtintos specifikacijos diegiamoms ITS prietaikoms ir paslaugoms būtų taikomos laikantis II priede nustatytų principų. Tai neturi įtakos kiekvienos valstybės narės teisei spręsti dėl tokių prietaikų ir paslaugų diegimo jos teritorijoje. Dėl šios teisės nepažeidžiami 6a ir 6b straipsniai. Tam tikrais atvejais valstybės narės taip pat bendradarbiauja užtikrindamos tų specifikacijų vykdymą.

2. Be to, valstybės narės bendradarbiauja prioritetinėse srityse, jei su tomis prioritetinėmis sritimis susijusios specifikacijos nėra priimtose.

3. Prireikus valstybės narės taip pat bendradarbiauja su suinteresuotaisiais subjektais klausimais, susijusiais su Komisijos priimtų specifikacijų įgyvendinimo ir laikymosi aspektais, tokiais kaip standartai ir ES suderinti profiliai, bendros apibrėžtys, bendri metaduomenys, bendri kokybės reikalavimai, ir aspektais, susijusiais su nacionalinių prieigos punktų struktūrų suderinamumu, bendromis keitimosi duomenimis sąlygomis, taip pat bendra mokymo ir informavimo veikla.“;

(5) 6 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 5 dalis pakeičiama taip:

„5. Nepažeidžiant procedūrų, nustatytų Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/1535*, specifikacijose atitinkamais atvejais nustatomos sąlygos, kuriomis valstybės narės, pranešusios Komisijai, gali nustatyti papildomas ITS paslaugų teikimo visoje savo teritorijoje ar jos dalyje taisykles, jeigu tos taisyklės netrukdo sąveikai.“;

(b) 6 dalis pakeičiama taip:

„6. Atitinkamais atvejais specifikacijos grindžiamos 8 straipsnyje nurodytais standartais.

Į specifikacijas atitinkamais atvejais, ypač kai tai pagrįsta saugos ir sąveikumo sumetimais, pagal Sprendimą Nr. 768/2008/EB įtraukiamos atitikties vertinimo ir rinkos priežiūros taisyklės, įskaitant apsaugos sąlygą.

Specifikacijos turi atitikti II priede pateiktus principus.

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

(6) Įterpiami šie 6a ir 6b straipsniai:

„6a straipsnis

Duomenų turimumas

Valstybės narės užtikrina, kad su kiekvienu III priede nurodytu duomenų tipu susijusios geografinės aprėpties duomenys būtų turimi kuo anksčiau ir ne vėliau kaip iki atitinkamos tame priede nustatytos datos.

Valstybės narės iki tos pačios datos užtikrina tų duomenų prieinamumą nacionaliniuose prieigos punktuose.

6b straipsnis

ITS paslaugų diegimas

Valstybės narės užtikrina, kad IV priede nurodytos ITS paslaugos būtų diegiamos laikantis tame priede nustatytos geografinės aprėpties ir jame nurodytos datos.“;

(7) 7 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) įterpiamos 1a ir 1b dalys:

„1a. Komisijai suteikiami įgaliojimai, atlikus sąnaudų ir naudos analizę bei poveikio vertinimą ir, be kita ko, atitinkamai pasikonsultavus, pagal 12 straipsnį priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas III priede pateiktas duomenų tipų sąrašas, įskaitant įgyvendinimo datą ir kiekvienam duomenų tipui taikomą geografinę aprėptį. Tie pakeitimai atitinka naujausioje darbo programoje, priimtoje pagal 17 straipsnio 5 dalį, nustatytas duomenų kategorijas.

1b. Komisijai suteikiami įgaliojimai, atlikus sąnaudų ir naudos analizę, kurioje tinkamai atsižvelgiama į rinkos pokyčius ir technologijų raidą, taip pat atlikus poveikio vertinimą ir, be kita ko, atitinkamai pasikonsultavus, pagal 12 straipsnį priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas IV priede pateiktas ITS paslaugų sąrašas, įskaitant įgyvendinimo datą ir kiekvienos ITS paslaugos geografinę aprėptį. Tie pakeitimai atitinka naujausioje darbo programoje, priimtoje pagal 17 straipsnio 5 dalį, pateiktą ITS paslaugų sąrašą.“;

(b) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Šiame straipsnyje nurodytiems deleguotiesiems teisės aktams taikoma 12 straipsnyje nustatyta procedūra.“;

(8) Įterpiamas šis 7a straipsnis:

„7a straipsnis

Laikinosios priemonės

Susidarius nepaprastajai padėčiai, kuri daro didelį tiesioginį poveikį kelių saugai, kibernetiniam saugumui ar ITS paslaugų prieinamumui ir vientisumui ir dėl kurios gali kilti pavojus saugiam ir tinkamam Sąjungos transporto sistemos veikimui, Komisija, siekdama ištaisyti tą padėtį, gali priimti nedelsiant taikomus įgyvendinimo aktus, kuriais sustabdomi arba nustatomi įsipareigojimai 2 straipsnyje nustatytose prioritetinėse srityse. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 15 straipsnio 3 dalyje nurodytos procedūros. Jie susiję tik su tokios nepaprastosios padėties priežasčių ir padarinių šalinimu.“;

- (9) 8 straipsnio 1 dalyje nuoroda į Direktyvą 98/34/EB pakeičiama nuoroda į Direktyvą (ES) 2015/1535“;

- (10) 10 straipsnis pakeičiamas taip:

„10 straipsnis

Duomenų apsaugos ir privatumo taisyklės

Tais atvejais, kai pagal 6 straipsnį priimanos specifikacijos yra susijusios su eismo, kelionės ar kelių duomenų, kurie yra Reglamento (ES) 2016/679* 4 straipsnio 1 punkte apibrėžti asmens duomenys, tvarkymu, jose pagal Reglamentą (ES) 2016/679 ir Direktyvą 2002/58/EB nustatomos tų duomenų kategorijos ir numatomos atitinkamos asmens duomenų apsaugos priemonės. Tam tikrais atvejais skatinama naudoti anoniminius 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).

- (11) Įterpiamas šis 10a straipsnis:

„10a straipsnis

ES C-ITS saugumo duomenų valdymo sistema

2 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytos prioritetinės srities specifikacijose, kurias priima Komisija, naudodamasi savo įgaliojimais pagal 7 straipsnio 1 dalį, nustatoma ES C-ITS saugumo duomenų valdymo sistema, nurodyta I priedo 4.3 punkte. Tą sistemą sudaro šios funkcijos:

- (a) C-ITS liudijimų politikos institucijos;
- (b) C-ITS patikimų liudijimų sąrašo valdytojo;
- (c) C-ITS informacijos centro.

Komisija yra atsakinga už tų funkcijų vykdymo užtikrinimą.“;

- (12) 12 straipsnio 2 dalyje data „2017 m. rugpjūčio 27 d.“ pakeičiama data „[Leidinių biuras: įrašyti šios direktyvos įsigaliojimo datą]“;

- (13) 15 straipsnis pakeičiamas taip:

„15 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda Europos ITS komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, kaip apibrėžta 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. Pagal šią dalį priimti įgyvendinimo aktai lieka galioti, kol bus panaikinti. Tuos aktus, pasibaigus nepaprastajai padėčiai arba siekiant ištaisyti padėtį iš dalies pakeitus atitinkamą deleguotąjį aktą, kuriuo papildoma ši direktyva, – atsižvelgiant į tai, kas įvyksta anksčiau, – Komisija panaikina.
4. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

Kai komiteto nuomonei gauti būtina rašytinė procedūra, tokia procedūra laikoma baigta be rezultato, jei per nuomonei pateikti nustatytą laikotarpį taip nusprendžia komiteto pirmininkas arba to prašo paprastoji komiteto narių dauguma.

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)“;

(14) 17 straipsnis pakeičiamas taip:

„17 straipsnis

Ataskaitų teikimas ir darbo programa

1. Valstybės narės ne vėliau kaip [įsigaliojimo data + 12 mėnesių] pateikia Komisijai šios direktyvos ir visų ją papildančių deleguotųjų aktų įgyvendinimo, nacionalinės veiklos ir projektų, susijusių su prioritetinėmis sritimis, ir 6a bei 6b straipsnių įgyvendinimo ataskaitą.
2. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomas pradinės ir pažangos ataskaitų šablonas, įskaitant pagrindinius veiklos rezultatų rodiklius, kurie turi būti nurodyti ataskaitose, sąrašą. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 15 straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamąsios procedūros.
3. Po pirminės ataskaitos valstybės narės kas trejus metus teikia pažangos, padarytos įgyvendinant šią direktyvą ir visus ją papildančius deleguotuosius aktus, ataskaitą, kaip nurodyta 1 dalyje.
4. Praėjus 18 mėnesių po kiekvieno valstybių narių ataskaitų teikimo termino, Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai teikia pažangos, padarytos įgyvendinant šią direktyvą, ataskaitą. Ataskaita pateikiama kartu su 5–11 straipsnių ir 16 straipsnio taikymo bei įgyvendinimo analize, įskaitant panaudotus ir reikalingus finansinius išteklius, ir atitinkamais atvejais įvertinamas poreikis šią direktyvą iš dalies keisti.
5. Komisija, pasikonsultavusi su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, ne vėliau kaip [įsigaliojimo data + 12 mėnesių] įgyvendinimo aktu priima darbo programą. Tas įgyvendinimo aktas priimamas laikantis 15 straipsnio 4 dalyje

nurodytos nagrinėjimo procedūros. Darbo programoje nurodomi jos kiekvienų metų įgyvendinimo tikslai ir terminai, taip pat pateikiamas duomenų kategorijų ir ITS paslaugų, dėl kurių Komisija gali priimti deleguotuosius aktus pagal 7 straipsnio 1a ir 1b dalis, sąrašas.

Komisija iki kiekvieno vėlesnio pratęsto penkerių metų laikotarpio, kuriuo įgaliojama priimti deleguotuosius aktus pagal 12 straipsnio 2 dalį, pabaigos priima įgyvendinimo aktus, kuriais paskelbia naują darbo programą. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 15 straipsnio 4 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

- (15) I ir II priedai pakeičiami šios direktyvos I ir II prieduose išdėstytu tekstu.
- (16) III ir IV priedai pridedami, kaip išdėstyta šios direktyvos III ir IV prieduose.

2 straipsnis

Perkėlimas į nacionalinę teisę

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad šios direktyvos būtų laikomasi ne vėliau kaip nuo [įsigaliojimo data + 18 mėnesių]. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. 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 Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas