

Briselē, 2021. gada 16. decembrī
(OR. en)

15114/21

Starpiestāžu lieta:
2021/0419(COD)

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

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs: Eiropas Komisijas ģenerālsēkretāre, parakstījusi direktore *Martine DEPREZ*

Saņemšanas datums: 2021. gada 15. decembris

Saņēmējs: Eiropas Savienības Padomes ģenerālsēkretārs *Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN*

K-jas dok. Nr.: COM(2021) 813 final

Temats: Priekšlikums - EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA ar ko groza Direktīvu 2010/40/ES par pamatu inteligento transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2021) 813 *final*.

Pielikumā: COM(2021) 813 *final*



Strasbūrā, 14.12.2021.
COM(2021) 813 final

2021/0419 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

**ar ko groza Direktīvu 2010/40/ES par pamatu inteligēnto transporta sistēmu ieviešanai
autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

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

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

Šis ir priekšlikums pieņemt Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvu, ar ko tiktu grozīta Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 7. jūlija Direktīva 2010/40/ES par pamatu inteliģento transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem¹.

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Mobilitāte un transports ir būtiski Eiropas iedzīvotājiem un Eiropas ekonomikai kopumā. Personu brīva pārvietošanās un preču brīva aprīte pāri Eiropas Savienības (ES) iekšējām robežām ir ES un tās vienotā tirgus pamatbrīvība. Eiropas Komisija 2020. gada decembrī pieņēma Paziņojumu par ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju ("stratēģija")², kurā ierosināts pilnībā pārveidot Eiropas transporta sistēmu ar mērķi sasniegt ilgtspējīgu, viedu un noturīgu mobilitāti. Šīs pārveides virzītājspēks ir digitalizācija. Digitalizācija padarīs transporta sistēmas darbību vienmērīgu un efektīvāku. Tā arī vēl vairāk paaugstinās drošuma, drošības, uzticamības un komforta līmeni.

Minētajā stratēģijā teikts, ka intelektisko transporta sistēmu (ITS) ieviešana ir galvenais pasākums satīklotas un automatizētas multimodālās mobilitātes sistēmas izveidē. Šāda sistēma apvienos jaunās koncepcijas, piemēram, mobilitāte kā pakalpojums (*MaaS*) un sadarbīga, satīklota un automatizēta mobilitāte (*CCAM*). *CCAM* paredz, ka transportlīdzekļa vadītājs pārtaps par lietotāju, kura rīcībā ir koplietojams transportlīdzekļu parks, kas ir pilnībā integrēts multimodālā transporta sistēmā, kuras vienmērīgu darbību nodrošina multimodāli digitālās mobilitātes pakalpojumi (*MDMS*), piemēram, *MaaS* lietotnes.

Stratēģija ir skaidra, proti, lai transportu padarītu patiešām ilgtspējīgāku, jānodrošina īstena un vienmērīga multimodalitāte, katram brauciena posmam izmantojot visefektīvāko transporta veidu. Turklāt ikvienam transporta veidam jākļūst efektīvākam; autotransporta gadījumā tas nozīmē, ka koplietošanas risinājumi aizvien biežāk un sekmīgāk aizstās privātpašumā esošus transportlīdzekļus. Tas arī veicinās bezemisiju transportlīdzekļu izmantošanu, jo koplietojamu mobilitātes pakalpojumu lietotāju rīcībā būs viss transportlīdzekļu parks. Līdz ar to mazināsies bažas par sasniedzamības rādītājiem vai iegādes izmaksām, jo īpaši situācijā, kad šie transportlīdzekļi var paši automātiski doties uzlādēties. Citiem vārdiem, topošie ITS pakalpojumi var veicināt bezemisiju transportlīdzekļu plašāku izmantošanu un arī palīdzēt izmantot tos efektīvāk.

Visbeidzot, transporta plūsmu izlīdzināšana (ņemot vērā, ka bezemisiju transportlīdzekļiem nebūtu jāizraisa bezemisiju satiksmes sastrēgumi) arī sekmēs transporta ilgtspēju. Ideālā gadījumā koplietojami bezemisiju transportlīdzekļi veicinās esošo un vēl efektīvāku transporta veidu izmantošanu gan pasažieru, gan kravu pārvadāšanai, nodrošinot vienmērīgu un iekļaujošāku pārvietošanos. Sastrēgumi ES ekonomikai ik gadu izmaksā vairāk nekā 1 % no IKP³, rēķinot ne vien laiku, ko zaudē iedzīvotāji un nodarbinātie, bet arī kavējumus un liekas izmaksas loģistikā — nozarē, kas balsta ekonomiku. Samazinot negadījumu skaitu un uzlabojot satiksmes pārvaldību, ITS var palīdzēt mazināt sastrēgumus un tādējādi ievērojami veicināt ES ekonomikas efektivitāti un konkurētspēju. ITS ieviešana var būtiski uzlabot ceļu

¹ OV L 207, 6.8.2010., 1. lpp.

² COM(2020) 789 final.

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

satiksmes drošību, efektivitāti un ērtumu, palīdzot transporta lietotājiem pieņemt pareizos lēmumus un pielāgoties braukšanas apstākļiem. ITS arī ļauj pilnvērtīgāk izmantot esošo infrastruktūru, paplašināt multimodalitātes iespējas un uzlabot satiksmes pārvaldību.

*Paziņojumā par Eiropas Datu stratēģiju*⁴, ko Komisija pieņēma 2020. gada februārī, norādīts, ka uz datiem balstīta inovācija sniegs nozīmīgus ieguvumus iedzīvotājiem, veicinot Eiropas zaļā kursa⁵ īstenošanu un palīdzot Eiropai sagatavoties digitālajam laikmetam⁶.

Direktīvas 2010/40/ES (ITS direktīva) mērķis bija nodrošināt pamatu paātrinātai un koordinētai ITS ieviešanai un izmantošanai autotransporta jomā un tās saskarnēm ar citiem transporta veidiem.

Stratēģijā minēts, ka ITS direktīvu, tostarp dažus tās deleģētos aktus, drīz pārskatīs. Stratēģijā arī uzsvērts Komisijas nodoms atbalstīt saskaņā ar ITS direktīvu izveidoto valsts (nacionālo) piekļuves punktu sadarbības mehānisma izveidi 2021. gadā.

Komisija veica ITS direktīvas *ex post* izvērtējumu⁷, kurā secināts, ka direktīva ir pozitīvi ietekmējusi ITS ieviešanu visā ES. Izvērtējumā arī secināts, ka direktīva aizvien ir atbilstošs instruments, ar ko risināt šādas problēmas: i) ITS ieviešanas nepietiekama koordinācija visā ES un ii) lēna, riskanta un izmaksu ziņā nelietderīga ITS ieviešana. Izvērtējumā arī norādīts, ka ITS tiek izmantotas aizvien vairāk, taču, neskatoties uz uzlabojumiem, to ieviešanas ģeogrāfiskais tvērums joprojām bieži ir ierobežots. Tādējādi ir skaidrs, ka jāveic turpmāki pasākumi sadarbības, sadarbības un datu kopīgošanas veicināšanai, lai nodrošinātu vienmērīgus un nepārtrauktus ITS pakalpojumus visā ES.

Komisija 2019. gada oktobrī publicēja arī ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par ITS direktīvas īstenošanu. Ziņojumā uzsvērtā: i) nepieciešamība vēl vairāk uzlabot koordināciju attiecībā uz iespēju piekļūt datiem; ii) nepieciešamība ņemt vērā jaunu ITS tēmu un problēmu rašanos un iii) nepieciešamība uzlabot galveno datu veidu pieejamību par visu autotransporta tīklu (t. i., padarīt šos datu veidus pieejamus digitālā mašīnlasāmā formātā).

Līdz ar to šis priekšlikums risina šādas problēmas: i) lietotņu, sistēmu un pakalpojumu sadarbības un nepārtrauktības nepilnības; ii) nepietiekama saskaņošana un mazrezultatīva sadarbība starp ieinteresētajām personām un iii) neatrisinātas problēmas, kas saistītas ar ITS pakalpojumus atbalstošo datu pieejamību un kopīgošanu. Tas tiks paveikts, galvenokārt paplašinot esošās direktīvas darbības jomu, lai ietvertu tajā jaunās un iespējamās problēmas, un atļaujot noteikt ITS pamatpakalpojumus par obligātiem visā ES. ITS pakalpojumu ieviešanu sekmēs tādu datu pieejamība, kuri ir nepieciešami uzticamas informācijas sniegšanai, tādējādi nodrošinot, lai autotransporta nozare varētu izmantot digitalizācijas sniegtās priekšrocības. Iepriekš minētās problēmas risinās arī papildu noteikumi esošās prakses un standartu saskaņošanas uzlabošanai.

• **Saskanība ar pašreizējiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Šis priekšlikums ietilpst likumdošanas iniciatīvu paketē, kuras mērķis ir sekmēt dekarbonizācijas, digitalizācijas un noturības stiprināšanas mērķu sasniegšanu transporta infrastruktūrā. Papildus ITS direktīvas pārskatīšanai šī pakete ietver arī *TEN-T* regulas⁸ un

⁴ COM(2020) 66 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

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

⁷ SWD(2019) 368 final.

⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

tiesību aktu kopuma par mobilitāti pilsētās⁹ pārskatīšanu, jo tajos abos ir noteikumi, kas saistīti ar ITS pakalpojumu ieviešanu. Piemēram, pārskatot *TEN-T* regulu, paredzēts pievērsties līdzekļiem, ar ko atklāj ar ceļu satiksmes drošību saistītus notikumus, lai ceļu satiksmes dalībniekiem varētu sniegt ar ceļu satiksmes drošību saistītu informāciju saskaņā ar šo priekšlikumu.

Šis priekšlikums saskan ar Komisijas 2021. gada 14. jūlijā iesniegto priekšlikumu jaunai regulai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu¹⁰, ar ko atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu¹¹. Piekļuve datiem par uzlādes un uzpildes punktiem, kas tiks darīti pieejami saskaņā ar minēto regulu, jānodrošina, izmantojot saskaņā ar ITS direktīvu izveidotos valsts piekļuves punktus.

Šis priekšlikums arī saskan un ir salāgots ar citu tiesisko regulējumu transporta jomā, piemēram, Kravu pārvadājumu elektroniskās informācijas (*eFTI*) regulu¹² un citiem tiesību aktiem, kas ir saistīti ar dažādiem transporta veidiem, jo īpaši attiecībā uz šīs direktīvas I pielikumā noteikto darbības jomu un multimodālo digitālās mobilitātes pakalpojumu izstrādes pievienoto vērtību.

Attiecībā uz ceļu satiksmes drošību stratēģijā tika apstiprināts mērķis līdz 2050. gadam samazināt ar visiem transporta veidiem saistīto nāves gadījumu skaitu ES iespējami tuvāk nullei. ITS direktīvas darbības jomā ietilpst vairāki pasākumi autotransporta nozarē, kas sekmēs šī ambiciozā mērķa sasniegšanu. Piemēram, *eZvans* — pasākums, kas ļauj neatliekamās palīdzības dienestiem ātrāk reaģēt uz avāriju un līdz ar to samazina nāves gadījumu un smagu traumu skaitu. Sadarbīgas ITS ļauj transportlīdzekļiem, transporta infrastruktūrai un citiem ceļu satiksmes dalībniekiem sazināties un koordinēt savas darbības. Sadarbīgas ITS spētu ievērojami samazināt gan negadījumu skaitu, gan smagumu. Pakalpojumi, kas sniedz informāciju par notikumiem, kas ir saistīti ar ceļu satiksmes drošību, vai par drošām stāvvietām kravas automobiļiem, veicina ceļu satiksmes dalībnieku drošību. Būtisko datu obligāta pieejamība mašīnlasāmā formātā uzlabos tādas drošības pakalpojumus kā intelektiska ātruma pielāgošana, un ar drošību saistītu satiksmes informācijas pakalpojumu noteikšana par obligātiem uzlabos satiksmes drošību.

Šis priekšlikums ir saskanīgs ar noteikumiem par pasažieru tiesībām un pienākumiem, piemēram, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2021/782¹³ 10. pantā minētajiem noteikumiem.

Turklāt patlaban tiek pārskatīta¹⁴ arī Komisijas Deleģētā regula (ES) 2015/962¹⁵ par reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanu visā ES. Paredzams, ka minētajā pārskatīšanā noteiks būtisko datu veidus un ieviesīs dažus jaunus būtisko datu veidus saistībā ar ceļu satiksmes noteikumiem: i) svara/garuma/platuma/augstuma ierobežojumi; ii) vienvirziena ielas un iii) konkrētās zonās spēkā esošu ierobežojumu, aizliegumu vai pienākumu robežas, regulētās satiksmes zonu pašreizējais piekļuves statuss un pārvietošanās

⁹ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/urban-mobility_en

¹⁰ COM(2021) 559 final.

¹¹ OV L 307, 28.10.2014., 1. lpp.

¹² OV L 249, 31.7.2020., 33. lpp.

¹³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/782 (2021. gada 29. aprīlis) par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (OV L 172, 17.5.2021., 1. lpp.).

¹⁴ Deleģēto aktu plānots pieņemt 2022. gada pirmajā ceturksnī.

¹⁵ Komisijas Deleģētā regula (ES) 2015/962 (2014. gada 18. decembris), ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanu visā ES (OV L 157, 23.6.2015., 21. lpp.).

nosacījumi. Šis priekšlikums saskan ar plānotajām izmaiņām deleģētajā aktā. Turklāt šie trīs jaunie datu punkti ir tik svarīgi, ka pēc jaunā deleģētā akta pieņemšanas būtu jāapsver to iekļaušana to datu sarakstā, kuru pieejamība un sniegšana būs obligāta.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Eiropas Datu stratēģijā tika paziņots par ES mēroga kopīgu un savietojamu datu telpu izveidi stratēģiskās ekonomikas nozarēs un sabiedrības interešu jomās. Starp šīm datu telpām ir arī kopīgā Eiropas mobilitātes datu telpa. ITS direktīva ir kopīgās Eiropas mobilitātes datu telpas nozīmīgs komponents, jo tā nodrošina multimodālu satiksmes un maršruta datu pieejamību un iespēju piekļūt tiem valsts piekļuves punktos.

Šie dati jo īpaši atbalsta pilnveidotas vadītājam asistējošas sistēmas, piemēram, Vispārīgās drošības regulā (ES) 2019/2144¹⁶ paredzētās jaunās transportlīdzekļu sistēmas.

Šis priekšlikums ir saskaņots ar citiem ES tiesiskajiem regulējumiem, piemēram, Vispārīgo datu aizsardzības regulu (ES) 2016/679¹⁷, E-privātuma direktīvu 2002/58/EK¹⁸ un Vispārīgās drošības regulu (ES) 2019/2144¹⁹. Atbilstošos gadījumos pasākumos, ko paredz šis priekšlikums, pienācīgi jāņem vērā topošais Mākslīgā intelekta akts²⁰.

Šī direktīva atbalsta pētniecības un inovācijas politiku klimata, enerģētikas un mobilitātes jomā saskaņā ar pētniecības un inovācijas pamatprogrammu “Apvārsnis Eiropa” 2021.–2027. gadam attiecībā uz inovatīvu tehnoloģiju pētniecību un izstrādi ITS, sadarbīgo ITS (S-ITS) un CCAM jomā.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

ITS direktīvas juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību 91. pants, un šis grozījums to nemaina.

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

Ar ITS direktīvu risina transporta nozares pārrobežu aspektus, ko dalībvalstis nespēj apmierinoši risināt pašas, piemēram, aprīkojuma sadarbība un ITS pakalpojumu iekšējā tirgus stiprināšana globālā mērogā. Tādējādi tā sekmē darbvietu radīšanu un izaugsmi.

Saskaņā ar subsidiaritātes principu tādas (pamat)direktīvas kā ITS direktīva izmantošana ir viens no piemērotākajiem paredzētā iznākuma sasniegšanas līdzekļiem. Vispārējie principi un ITS ieviešanai nepieciešamie nosacījumi ir izklāstīti, izmantojot specifiskācības, kuru izstrādē bija cieši iesaistīti dalībvalstu izvirzīti jomas eksperti.

Komisija uzskata, ka dažu datu veidu pieejamībai un dažu ITS pakalpojumu sniegšanai vajadzētu būt obligātai. Šādu datu un pakalpojumu sākotnējie saraksti ir ietverti priekšlikumā. Šo sarakstu atjaunināšanas mehānisms, kura pamatā ir pastiprināta apspriešanās ar ieinteresētajām personām un dalībvalstu oficiāla iepriekšēja piekrišana, arī ir ietverts priekšlikumā.

¹⁶ OV L 325, 16.12.2019., 1. lpp.

¹⁷ OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.

¹⁸ OV L 201, 31.7.2002., 37. lpp.

¹⁹ OV L 325, 16.12.2019., 1. lpp.

²⁰ Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, kas nosaka saskaņotas normas mākslīgā intelekta jomā (Mākslīgā intelekta akts) un groza dažus Savienības leģislatīvos aktus (COM(2021) 206 final).

Izmantojot savas institucionālās prerogatīvas, Komisija arī stiprinās Eiropas ITS padomdevēju grupas darba nozīmi; šajā grupā iekļauti pārstāvji no atbilstošajām ITS jomā ieinteresētajām personām, kuras darbojas publiskajā un privātajā sektorā. Šīs ieinteresētās personas konsultēs Komisiju par komerciālajiem un tehniskajiem aspektiem saistībā ar ITS īstenošanu un ieviešanu visā ES.

- **Proporcionalitāte**

Saskaņā ar proporcionalitātes principu šajā priekšlikumā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi noteikto mērķu sasniegšanai. Komisija uzskata, ka visi pasākumi ir samērīgi to ietekmes ziņā, ko uzskatāmi parāda šai iniciatīvai pievienotais ietekmes novērtējums²¹. Ar priekšlikumu: i) pielāgo ITS direktīvas darbības jomu jaunām un topošām ITS pakalpojumu jomām; ii) stiprina ieinteresēto personu nozīmi un sadarbību starp tām un iii) nosaka būtisko datu pieejamību un pamatpakalpojumu sniegšanu par obligātu. Tas ir nepieciešams, lai pielāgotu ITS tiesisko regulējumu jaunākajām norisēm un nodrošinātu stratēģijas mērķu atbalstīšanai nepieciešamo datu un pakalpojumu pieejamību.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Tā kā izmaiņas ITS direktīvā plānotas ierobežotā apmērā, Komisija uzskata, ka grozījumi ir piemērotākais veids, kā pārskatīt direktīvu.

3. *EX POST* IZVĒRTĒJUMU, APSPIEŠANOS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

- ***Ex post* izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

ITS direktīvas *ex post* izvērtējumā saskaņā ar *REFIT* programmu secināts, ka ITS direktīvas darbības joma joprojām ir aktuāla un noteiktās prioritārās jomas joprojām aptver atbilstošās tēmas, pakalpojumus un datus. Arī ieinteresētās personas uzskatīja, ka direktīva un tās deleģētie akti ir palīdzējuši samazināt transporta nozares negatīvo ārējo ietekmi.

Vienlaikus, ņemot vērā sabiedrības un tehnoloģiju attīstību, izvērtējumā tika secināts, ka vairākām jomām turpmāk jāpievērš papildu uzmanība. Konkrētāk, izvērtējumā norādīts, ka papildu uzmanība jāpievērš sadarbīgai, satīklotai un automatizētai mobilitātei. Turklāt izvērtējumā minēts, ka atbilstošo datu un ITS infrastruktūras pieejamības nodrošināšana sekmēs pakalpojumu nepārtrauktību ES mērogā. Izvērtējumā arī secināts, ka līdz šim ieviests vienīgi ierobežots skaits sadarbībspējīgu ITS pakalpojumu. Izvērtējumā uzsvērts, ka nevēlēšanās kopīgot datus joprojām ir traucējošs faktors un ka jāuzlabo sadarbība ar ieinteresētajām personām un to starpā.

Izvērtējumā norādītas problēmas, ko ar priekšlikumu plānots risināt, proti: i) lietotņu, sistēmu un pakalpojumu sadarbības un nepārtrauktības nepilnības; ii) nepietiekama saskaņošana un mazrezultatīva sadarbība starp ieinteresētajām personām un iii) neatrisinātas problēmas, kas saistītas ar ITS pakalpojumus atbalstošo datu pieejamību un kopīgošanu.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Galvenās mērķgrupas tika iesaistītas apspriešanās procesā²², izmantojot trīs dažādas metodes, proti, sabiedriskā apspriešana, atklāta sabiedriskā apspriešana un mērķorientēta apspriešanās. Katra no šīm metodēm aplūkota tālāk.

²¹

Pievienot atsauci

²²

Vairāk informācijas var atrast atbalsta pētījuma F pielikumā iekļautajā ziņojumā par apspriešanos ar ieinteresētajām personām.

Šīs iniciatīvas sākotnējā ietekmes novērtējuma²³ sabiedriskā apspriešana notika no 2020. gada 8. oktobra līdz 2020. gada 19. novembrim. Šīs sabiedriskās apspriešanas laikā Komisija saņēma 34 atbildes, galvenokārt no uzņēmumiem, uzņēmumu asociācijām un publiskajām iestādēm. Atbildes par sākotnējo ietekmes novērtējumu iesniedza arī NVO, patērētāju organizācijas un sabiedrības pārstāvji.

Atklātā sabiedriskā apspriešana sākās 2020. gada 3. novembrī un noslēdzās 2021. gada 2. februārī. Atklātās sabiedriskās apspriešanas anketā ieinteresētās personas tika lūgtas sniegt savu viedokli par ietekmes novērtējuma galvenajiem aspektiem, proti: i) ietekmes novērtējumā aplūkotās galvenās problēmas; ii) šo problēmu cēloņi; iii) iespējamie politikas pasākumi šo problēmu un to cēloņu risināšanai; iv) šo iespējamo politikas pasākumu varbūtējā ietekme un v) ES līmeņa rīcības piemērotība šo problēmu risināšanai. Komisija saņēma pavisam 149 atbildes.

Mērķorientēta apspriešanās tika organizēta četrās daļās, kā minēts aizzīmēs tālāk.

– Visām galvenajām ieinteresēto personu grupām paredzēta tiešsaistes aptauja sākās 2021. gada 15. februārī un noslēdzās 2021. gada 26. martā.

– Interviju programmā no 2021. gada 16. februāra līdz 2021. gada 6. maijam notika intervijas ar 53 ieinteresētajām personām no visām galvenajām ieinteresēto personu grupām. Turklāt pētījuma ievadposmā (2020. gada novembrī un decembrī) notika sešas sākotnējās intervijas ar galvenajām ieinteresētajām personām.

– No 2020. gada decembra līdz 2021. gada jūnijam notika seši darbsemināri ieinteresētajām personām.

– No 2020. gada 17. decembra līdz 2021. gada 28. jūnijam notika Eiropas ITS komitejas sanāksmes.

Ietekmes novērtējuma gatavošanas laikā Komisija arī tikās ar dažādām ieinteresētajām personām un saņēma vairākus nostājas dokumentus.

• **Ekspertu atzinumu apkopošana un izmantošana**

Gatavojot šo iniciatīvu, Komisija izmantoja: i) ITS direktīvas *ex post* izvērtējuma konstatējumus²⁴; ii) Komisijas ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par direktīvas īstenošanu²⁵ un iii) dalībvalstu progresa ziņojumus par ITS direktīvas īstenošanu 2020. gadā²⁶.

Apspriešanās pasākumu laikā ieinteresētās personas sniedza plašu informāciju, ko papildināja dati, kurus tās sniedza Komisijai *ad hoc*. Ietekmes novērtējums lielā mērā pamatojas uz saistīto ārējo atbalsta pētījumu, ko veica konsultants²⁷.

Vēl viens informācijas avots bija plaša apspriešanās par būtisko datu veidu noteikšanu, ko Komisija sarīkoja ar dalībvalstu ITS ekspertu grupu²⁸. Šī apspriešanās notika saistībā ar Komisijas Deleģētās regulas (ES) Nr. 2015/962 pārskatīšanu.

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

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

²⁷ Ietekmes novērtējuma atbalsta pētījuma "Impact Assessment Support Study for the revision of the Intelligent Transport System Directive (2010/40/EU)" galaziņojums (2021).

²⁸ Komisijas Ekspertu grupu reģistra kods E01941.

Lai sagatavotu ietekmes novērtējumu, kopumā tika izmantots liels skaits visaptverošas informācijas avotu, kuri pārstāvēja dažādas ieinteresēto personu grupas.

- **Ietekmes novērtējums**

Regulējuma kontroles padome saņēma ietekmes novērtējumu 2021. gada 25. augustā. Par šo novērtējumu Regulējuma kontroles padome 2021. gada 27. septembrī sniedza pozitīvu atzinumu ar atrunām. Regulējuma kontroles padome uzskatīja, ka novērtējumu varētu pilnveidot šādos aspektos: i) iniciatīvas tvērums, piemēram, kā tā sekmēs multimodalitātes un zaļā kursa mērķu sasniegšanu; ii) konkrētās risināmās problēmas un vissvarīgākās politikas izvēles; iii) ietekmes analīze; iv) vēlamā politikas risinājuma izvēle un v) ieinteresēto personu viedokļi.

Galīgajā ietekmes novērtējumā ir iekļauts iniciatīvas pievienotās vērtības visaptverošs apraksts un novērtējums, kā arī norādīta tās sasaiste ar citām 1.–4. iedaļā minētajām politikas iniciatīvām. Politikas risinājumi sīkāk aprakstīti 5. iedaļā. Katra risinājuma ietekmes visaptveroša analīze izklāstīta 6. iedaļā, un politikas risinājumi ir salīdzināti 7. iedaļā. Ietekmes novērtējuma kopsavilkums un Regulējuma kontroles padomes atzinums pieejams Komisijas tīmekļa vietnē²⁹.

Galīgajā ietekmes novērtējumā tika analizēti trīs politikas risinājumi. Turpmākajās trīs aizzīmēs sniegts kopsavilkums par katru no šiem trim risinājumiem.

- Politikas risinājums Nr. 1: stiprināt koordinācijas un ieviešanas principus. Pirmais politikas risinājums paredz ieviest visvairāk politikas pasākumu. Taču tam ir raksturīga galvenokārt virspusēja pieeja, tostarp attiecībā uz pasākumiem, kas saistīti ar: i) grozījumiem direktīvā, kas ļautu paplašināt tās darbību, aptverot arī jaunās un topošās ITS pakalpojumu jomas; ii) ieinteresēto personu sadarbībā konstatēto nepilnību novēršanu, veicot pasākumus koordinācijas uzlabošanai; un iii) saskanības nodrošināšanu starp direktīvas noteikumiem un citos esošajos tiesību aktos ietvertajiem noteikumiem. Tas paredz arī pasākumus, kuru mērķis ir: i) vēl vairāk stiprināt koordināciju starp visām attiecīgajām ieinteresētajām personām; ii) institucionalizēt pārvaldības sistēmas sastāvdaļas un iii) nodrošināt direktīvas atbilstību nākotnes vajadzībām, lai tā varētu sekmīgi darboties, ņemot vērā zināmās topošās ES politikas iniciatīvas.
- Politikas risinājums Nr. 2: noteikt būtisko datu vākšanu un pieejamību par obligātu. Šis risinājums paredz noteikt, ka pamatpakalpojumu nodrošināšanai būtiskie dati jāvāc un jākopīgo obligāti, jo tas paātrinātu šādu pakalpojumu ieviešanu. Šie pasākumi aptver visus pārējos 1. risinājuma aspektus un papildus paredz uzlabot: i) datu pieejamību; ii) datu kvalitāti; iii) piekļuvi datiem; iv) datu apmaiņu un v) datu izmantošanu.
- Politikas risinājums Nr. 3: noteikt pamatpakalpojumu sniegšanu par obligātu. Šis risinājums ietver iespēju noteikt deleģētajos aktos, ka pamatpakalpojumu ieviešana ir obligāta. Būtībā tas balstās uz 2. risinājumā paredzētajiem uzlabojumiem datu pieejamībā, datu kvalitātē, datu apmaiņā un izmantošanā, un tā mērķis ir vēl vairāk veicināt sadarbībspējīgu un nepārtrauktu pakalpojumu ieviešanu.

Komisija uzskata, ka 2. risinājums noteikti ir labāks nekā 1. risinājums, jo tas sniegs ievērojami lielākus ieguvumus un tam ir vislabākā izmaksu un ieguvumu attiecība. Datu

²⁹

Pievienot atsauci

obligāta vākšana, kas veicinās ITS pakalpojumu plašāku izmantošanu, arī nozīmīgi palielinās direktīvas iedarbīgumu ITS direktīvas mērķu sasniegšanā un uzlabos tās saskanību. 2. risinājums ir arī samērīgs, jo obligāti jāvāc vienīgi būtiskie dati un šādu datu vākšana sniegs ļoti nozīmīgus ieguvumus.

Atšķirība starp neto ieguvumiem no 2. risinājuma un 3. risinājuma ir mazāka nekā atšķirība starp neto ieguvumiem no 1. risinājuma un 2. risinājuma. Tomēr atšķirība starp neto ieguvumiem no 2. risinājuma un 3. risinājuma ir ļoti ievērojama. Tas izskaidrojams galvenokārt ar to, ka, salīdzinot ar 2. risinājumu, paredzami ar drošību saistītie ieguvumi no 3. risinājuma ir daudz lielāki. Lai gan 3. risinājuma izmaksas arī ir lielākas, izmaksu un ieguvumu attiecība, kas aprēķināta, ņemot vērā 3. risinājuma papildu izmaksas un ieguvumus, joprojām ir pozitīva. Tas ir arī vissaskanīgākais politikas risinājums. Neskatoties uz ievērojamām atbilstības nodrošināšanas izmaksām, ar ceļu satiksmes drošību saistītu ITS pamatpakalpojumu obligāta sniegšana ir samērīgs pasākums.

Tāpēc Komisija par vēlamo politikas risinājumu izraudzījās 3. risinājumu (kas ietver 1. un 2. risinājumu), jo: i) tam ir vislielākie neto ieguvumi; ii) tas ir vislietderīgākais risinājums; iii) tas vislabāk nodrošinās ITS direktīvas konkrēto mērķu sasniegšanu un iv) tas vislabāk nodrošinās ITS pakalpojumu ātru un saskaņotu ieviešanu atbilstoši stratēģijas mērķiem.

Ietekmes novērtējumā detalizēti aprakstīti katrā politikas risinājumā ietvertie politikas pasākumi, kā arī konkrētā risinājuma radītā galvenā ietekme un tā izmaksas un ieguvumi.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Šis priekšlikums samazinās dalībvalstu administratīvās izmaksas, jo vienkāršo periodiskās ziņošanas pienākumu izpildi un ļauj ziņot par direktīvas un tās deleģēto aktu īstenošanu, izmantojot vienotu sistēmu. Vienotas veidnes un vienotu galveno darbības rādītāju izmantošana atvieglos arī ziņojumu analīzi un salīdzināšanu. Tomēr šis priekšlikums var arī palielināt ar datu vākšanu saistītās koordinācijas izmaksas, jo īpaši vietējām iestādēm.

Šie politikas pasākumi nav vērsti konkrēti uz MVU, un nav norāžu, ka dažāda lieluma uzņēmumus tie ietekmēs atšķirīgi. Taču bez jaunu datu specifikāciju un jaunu standarta prasību ieviešanas un valsts piekļuves punktu plašas izmantošanas tirgus kļūtu sadrumstalots. Tirgus sadrumstalotība var radīt lielākiem uzņēmumiem priekšrocības salīdzinājumā ar MVU. Saskaņotā tirgū ar saskaņotiem standartiem MVU, kuri vēlēties paplašināt savu darbību, šķēršļi ienākšanai tirgū būs zemāki, un tie varēs vienlīdzīgi konkurēt ar lielākiem uzņēmumiem.

Gaidāms, ka šis priekšlikums lielā mērā veicinās kopīgās Eiropas mobilitātes datu telpas izveidi saskaņā ar Eiropas Datu stratēģiju. Tas veicinās kopīgo Eiropas mobilitātes datu telpu, palielinot datu pieejamību valsts piekļuves punktos un vienkāršojot datu atkalizmantošanu datu apmaiņas standartizēšanas un piekļuves nosacījumu saskaņošanas ceļā.

- **Pamattiesības**

Lai sasniegtu mērķi — drošu, ilgtspējīgu, viedu un noturīgu mobilitāti —, var būt nepieciešams apstrādāt maršruta, satiksmes vai ceļa datus, kas ietver persondatus. Ja persondatu apstrāde ir nepieciešama, lai sasniegtu ITS direktīvas mērķus, sīkākus noteikumus, piemēram, par to, kādus datus drīkst vākt, kurš to drīkst darīt un kādam konkrētam nolūkam, var noteikt vienīgi terciārajos tiesību aktos, kas balstās uz direktīvu. Ierosinot šādus tiesību aktus, Komisija pienācīgi ņems vērā datu aizsardzības prasības.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē Eiropas Savienības budžetu.

5. CITI ELEMENTI

- **ES S-ITS regulējums uzticamas un drošas saziņas nodrošināšanai**

Komisija balstās uz savu pieredzi atbalsta darbības “Drošības arhitektūra tādai infrastruktūrai un transportlīdzekļiem Eiropā, kas ir savstarpēji satīkloti” īstenošanā, kuras laikā Kopīgajam pētniecības centram tika uzticēts īstenot ES sadarbīgo ITS (S-ITS) drošības akreditācijas datu pārvaldības sistēmas izmēģinājuma posmu (no 2018. līdz 2022. gadam).

Kamēr šādai sistēmai vēl nav izstrādāts saistošs regulējums (un, iespējams, izveidotas īpašas struktūras tās pārvaldīšanai nākotnē), S-ITS sertifikātu politikas iestādes, uzticamības saraksta pārvaldītāja un S-ITS kontaktpunkta funkcijas pildīs Komisija.

- **Īstenošanas plāni un uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Ik pēc pieciem gadiem Komisija pieņems darba programmu, kurā būs noteikts, kādiem pasākumiem, iespējams, jāpieņem Eiropas specifikācijas vai kādi papildu dati vai ITS pakalpojumi jānosaka par obligātiem.

Ik pēc trim gadiem dalībvalstis ziņos par progresu direktīvas un tās deleģēto aktu īstenošanā, šim nolūkam izmantojot vienotu veidni un vienotus galvenos darbības rādītājus.

Balstoties uz dalībvalstu iesniegtajiem ziņojumiem, Komisija ik pēc trim gadiem iesniegs Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par direktīvas īstenošanu.

- **Skaidrojošie dokumenti**

Saskaņā ar priekšlikuma 27. apsvērumu dalībvalstīm jāinformē Komisija par veiktajiem transponēšanas pasākumiem, pievienojot apliecināšus dokumentus. Tas ir nepieciešams, jo priekšlikums nosaka jaunus datu vākšanas un pakalpojumu sniegšanas noteikumus. Šo jauno noteikumu dēļ var būt nepieciešams pieņemt papildu valsts tiesību aktus vai to grozījumus. Lai Komisija varētu pārbaudīt, vai transponēšana veikta pareizi, ir svarīgi, lai dalībvalstis nosūtītu Komisijai apliecināšus dokumentus, norādot, ar kādiem esošiem vai jauniem noteikumiem valsts tiesību aktos paredzēts īstenot direktīvas priekšlikumā noteiktos atsevišķos pasākumus.

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

Ar šo priekšlikumu groza esošo Direktīvu 2010/40/ES par pamatu inteligēnto transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem, kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu (ES) 2017/2380³⁰. Grozītās ITS direktīvas struktūra norādīta aizzīmēs tālāk.

- Ar 1. panta 1. punktu pielāgo esošās direktīvas 1. panta saturu, izklāstot direktīvas priekšmetu un darbības jomu, — esošās direktīvas priekšmetam un darbības jomai pievienota datu pieejamība un pakalpojumu ieviešana.
- Ar 1. panta 2. punktu atjaunina esošās direktīvas 2. pantā norādīto četru prioritāro jomu nosaukumus, jo prioritārās jomas ir pārkārtotas atbilstoši ITS pakalpojumu veidam.
- Ar 1. panta 3. punktu paplašina esošās direktīvas definīciju sarakstu attiecīgos gadījumos, kad tas nepieciešams, ņemot vērā vispārīgās izmaiņas grozītās direktīvas darbības jomā un noteikumos.

³⁰ OV L 340, 20.12.2017., 1. lpp.

- Ar 1. panta 4. punktu paplašina 5. pantā izvirzītās prasības dalībvalstīm sadarbīties saistībā ar ITS pakalpojumu ieviešanu, piemērojot saskaņā ar direktīvu pieņemtās specifikācijas.
- Ar 1. panta 5. punktu atjaunina 6. pantā atsauci uz esošo tiesību aktu un pilnveido atsauci uz Lēmumu Nr. 768/2008/EK.
- Ar 1. panta 6. punktu ievieš jaunu pantu, kas paredz, ka dalībvalstīm jānodrošina datu pieejamība attiecībā uz visiem jaunajā III pielikumā uzskaitītajiem datu veidiem un iespēja piekļūt tiem valsts piekļuves punktos, un vēl vienu jaunu pantu, kas nosaka, ka dalībvalstīm jānodrošina jaunajā IV pielikumā uzskaitīto ITS pakalpojumu ieviešana.
- Ar 1. panta 7. punktu papildina esošās direktīvas 7. pantu ar noteikumiem par III un IV pielikuma atjaunināšanu ar deleģētajiem aktiem, iepriekš veicot ietekmes novērtējumu, kas ietver izmaksu un ieguvumu analīzi.
- Ar 1. panta 8. punktu ievieš jaunu pantu, kas piešķir Komisijai pilnvaras pieņemt pagaidu neregulējuma pasākumus, ja ir radusies ārkārtas situācija, kam ir smaga tieša ietekme uz ceļu satiksmes drošību, kiberdrošību vai ITS pakalpojumu pieejamību un integritāti.
- Ar 1. panta 9. punktu atjaunina atsauci esošās direktīvas 8. pantā.
- Ar 1. panta 10. punktu aizstāj esošās direktīvas 10. pantu ar atjauninātiem noteikumiem par datu aizsardzību un privātumu, padarot tekstu kodolīgāku, jo no tā izņemti atkārtojumi par esošajiem, datu aizsardzības noteikumos paredzētajiem pienākumiem, piemēram, par apstrādāto persondatu drošību un par to, ka datu pārziņiem jāpilda citi pienākumi, kas tiem noteikti datu aizsardzības noteikumos. Tajā arī uzsvērts Komisijas pienākums specifikāciju izstrādē ņemt vērā datu aizsardzības prasības.
- Ar 1. panta 11. punktu ievieš jaunu pantu par S-ITS sertifikātu politikas iestādi, uzticamības saraksta pārvaldītāju un S-ITS kontaktpunktu, nosakot, ka šīs funkcijas definē un pilda Komisija.
- Ar 1. panta 12. punktu pielāgo esošās direktīvas 12. pantu attiecībā uz datumu, kurā Komisijai piešķir pilnvaras pieņemt deleģētos aktus.
- Ar 1. panta 13. punktu aizstāj esošās direktīvas 15. pantu par komiteju procedūru, atjauninot atsauci uz esošajiem tiesību aktiem un pievienojot atsauci uz pārbaudes procedūru (Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. un 8. pants).
- Ar 1. panta 14. punktu aizstāj esošās direktīvas 17. pantu ar atjauninātiem noteikumiem par ziņojumiem, ko iesniedz dalībvalstis (vienota veidne, vienoti galvenie darbības rādītāji) un Komisija, un par ITS direktīvas darba programmu pieņemšanu.
- Ar 1. panta 15. un 16. punktu aizstāj esošās direktīvas divus pielikumus ar četriem pielikumiem:
 - ar I pielikumu pielāgo esošās direktīvas I pielikumu, iedalot prioritārās jomas pēc ITS pakalpojumu veida un arī pievienojot jaunus pasākumus atbilstoši jaunajiem un topošajiem ITS pakalpojumiem;
 - ar II pielikumu pielāgo esošās direktīvas II pielikumu, to atjauninot un papildinot ar vēl dažiem principiem;

- jaunajā III pielikumā uzskaitīti datu veidi, kuriem pieejamība un piekļuves iespēja valsts piekļuves punktos jānodrošina tādā izpildes termiņā un ģeogrāfiskajā tvērumā, kāds norādīts konkrētajam datu veidam;
- jaunajā IV pielikumā uzskaitīti ITS pakalpojumi, kas jāievieš tādā izpildes termiņā un ģeogrāfiskajā tvērumā, kāds norādīts konkrētajam ITS pakalpojumam.
- Ar 2., 3. un 4. pantu nosaka grozītās direktīvas transponēšanu, stāšanos spēkā un tās adresātus.

- **Eiropas Ekonomikas zona**

Priekšlikums attiecas uz EEZ.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

**ar ko groza Direktīvu 2010/40/ES par pamatu inteligēnto transporta sistēmu ieviešanai
autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu³¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu³²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Komisijas *Paziņojumā par ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju*³³ teikts, ka intelektisko transporta sistēmu ("ITS") ieviešana ir galvenais pasākums satīklotas un automatizētas multimodālas mobilitātes izveidē un tādējādi tiks veicināta Eiropas transporta sistēmas pārveide ar mērķi panākt efektīvu, drošu, ilgtspējīgu, viedu un noturīgu mobilitāti. Tas papildinās pasākumus, ko paredz pamatiniciatīva par kravu pārvadājumu zaļināšanu multimodālas loģistikas veicināšanai. Stratēģijā arī paziņots, ka 2022. gadā tiks pārskatīta Deleģēto regulu (ES) 2017/1926 attiecībā uz multimodāliem maršruta informācijas pakalpojumiem, lai iekļautu tajā prasību par obligātu piekļuvi dinamiskajām datu kopām, kā arī izvērtēs regulatīvo pasākumu nepieciešamību attiecībā uz multimodālo digitālo pakalpojumu sniedzēju tiesībām un pienākumiem līdztekus ar iniciatīvu par biļešu, tostarp dzelzceļa transporta biļešu, pārdošanu.
- (2) Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija apstiprināja mērķi līdz 2050. gadam samazināt ar visiem transporta veidiem saistīto nāves gadījumu skaitu Savienībā iespējami tuvāk nullei. Ceļu satiksmes dalībnieku drošību veicina vairāki pasākumi, kas ietilpst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2010/40/ES³⁴ darbības jomā,

³¹ OV C [...], [...], [...]. lpp.

³² OV C [...], [...], [...]. lpp.

³³ COM(2020) 789 final.

³⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/40/ES (2010. gada 7. jūlijs) par pamatu inteligēnto transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem (OV L 207, 6.8.2010., 1. lpp.).

piemēram, eZvans, ar ceļu satiksmes drošību saistīti informācijas pakalpojumi un drošas stāvvietas³⁵.

- (3) Eiropas zaļais kurss³⁶ uzsver, ka līdztekus viedajām satiksmes vadības sistēmām, kas kļuva iespējamās, pateicoties digitalizācijai, aizvien nozīmīgāka kļūst automatizēta un satīknota multimodālā mobilitāte, un norāda, ka mērķis ir atbalstīt jaunus, ilgtspējīgus transporta un mobilitātes pakalpojumus, kas var samazināt sastrēgumus un piesārņojumu, jo īpaši pilsētās.
- (4) Tā kā prasmīga datu izmantošana kļūst aizvien nozīmīgāka pārvadājumu ķēžu ilgtspējas, efektivitātes un noturības uzlabošanā, nepieciešams stiprināt ITS regulējuma koordināciju ar citām iniciatīvām, kuru mērķis ir saskaņot un atvieglot datu kopīgošanu mobilitātes, transporta un loģistikas nozarēs ar multimodālu perspektīvu³⁷.
- (5) Ņemot vērā nepieciešamību digitalizēt autotransportu, uzlabot ceļu satiksmes drošību un mazināt sastrēgumus, intelektisko transporta sistēmu un pakalpojumu ieviešana un izmantošana ceļu satiksmē būtu jāizvērs Eiropas transporta tīklā.
- (6) Daudzas dalībvalstis autotransporta nozarē jau ievieš šādas sistēmas un pakalpojumus, kas izstrādāti valsts līmenī. Tomēr, neskatoties uz uzlabojumiem kopš Direktīvas 2010/40/ES pieņemšanas 2010. gadā, tās izvērtējumā³⁸ konstatētas ilgstošas nepilnības, kuru dēļ ITS pakalpojumu ieviešana joprojām notiek fragmentāri un nekoordinēti un nav nodrošināta ITS pakalpojumu ģeogrāfiska nepārtrauktība visā Savienībā un uz tās ārējām robežām.
- (7) Īstenojot Komisijas deleģētās regulas³⁹, kas papildina Direktīvu 2010/40/ES, dalībvalstis ir izveidojušas valsts piekļuves punktus⁴⁰. Valsts piekļuves punkti organizē piekļuvi ar transportu saistītiem datiem un to atkalizmantošanu, lai sekmētu sadarbībspējīgu maršruta un satiksmes ITS pakalpojumu nodrošināšanu galalietotājiem ES mērogā. Saskaņā ar Eiropas Datu stratēģiju⁴¹ valsts piekļuves punkti ir svarīga

³⁵ Sertificētas saskaņā ar Komisijas Deleģēto regulu (ES) .../.... (XXX) par ES standartiem, kas nosaka pakalpojumu un drošības līmeni drošās ES stāvvietās un to sertifikācijas procedūras.

³⁶ Komisijas paziņojums "Eiropas zaļais kurss", COM(2019) 640 final.

³⁷ Piemēram, kopīgā Eiropas mobilitātes datu telpa un tās komponenti, Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1056 (2020. gada 15. jūlijs) par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju (OV L 249, 31.7.2020, 33. lpp.) un Digitālā transporta un loģistikas foruma (DTLF) darbība.

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

³⁹ Komisijas Deleģētā regula (ES) Nr. 885/2013 (2013. gada 15. maijs), ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes ITS direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz informācijas pakalpojumu sniegšanu saistībā ar drošām stāvvietām kravas automobiļiem un komerciālajiem transportlīdzekļiem (OV L 247, 18.9.2013., 1. lpp.);

Komisijas Deleģētā regula (ES) Nr. 886/2013 (2013. gada 15. maijs), ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz datiem un procedūrām, lai lietotājiem, ja iespējams, nodrošinātu vispārējas ar ceļu satiksmes drošību saistītas bezmaksas informācijas minimumu (OV L 247, 18.9.2013., 6. lpp.);

Komisijas Deleģētā regula (ES) 2015/962 (2014. gada 18. decembris), ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanu visā ES (OV L 157, 23.6.2015., 21. lpp.);

Komisijas Deleģētā regula (ES) 2017/1926 (2017. gada 31. maijs), ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz ES mēroga multimodālu maršruta informācijas pakalpojumu sniegšanu (OV L 272, 21.10.2017., 1. lpp.).

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

⁴¹ COM(2020) 66 final.

vienotas Eiropas mobilitātes datu telpas sastāvdaļa, un uz tiem būtu jāpaļaujas, jo īpaši attiecībā uz datu pieejamību.

- (8) Lai nodrošinātu koordinētu un lietderīgu ITS ieviešanu visā Savienībā, būtu jāizstrādā specifikācijas, tostarp atbilstošos gadījumos standarti, lai papildus jau pieņemtajām specifikācijām ieviestu detalizētākus noteikumus un procedūras. Pirms papildu vai pārskatītu specifikāciju pieņemšanas Komisijai būtu jānovērtē to atbilstība dažiem konkrētiem principiem, kas norādīti II pielikumā. Prioritāte vispirms būtu jāpiešķir četrām galvenajām ITS izstrādes un ieviešanas jomām. Turpinot ITS ieviešanu, būtu jāņem vērā tehnoloģiskais progress un finanšu ieguldījumi esošajā ITS infrastruktūrā, ko jau ir izveidojušas atsevišķas dalībvalstis. Atbilstošos gadījumos, jo īpaši attiecībā uz S-ITS, būtu jānodrošina, lai ITS sistēmām izvirzītās prasības nedz pieprasītu, nedz diskriminētu noteikta veida tehnoloģijas izmantošanu.
- (9) Izstrādājot specifikācijas, būtu jāņem vērā un jāizmanto pieredze un rezultāti, kas jau gūti ITS, sadarbīgu intelektisku transporta sistēmu (S-ITS) un sadarbīgas, satīklotas un automatizētas mobilitātes (CCAM) jomā, jo īpaši saistībā ar S-ITS⁴² un CCAM platformām⁴³, Eiropas forumu multimodālai pasažieru mobilitātei⁴⁴ un Eiropas eZvana īstenošanas platformu⁴⁵.
- (10) Specifikācijām būtu jāveicina inovācija. Piemēram, plašākai datu pieejamībai būtu jāveicina jaunu ITS pakalpojumu izstrāde un otrādi, proti, inovācijai būtu jāsniedz izpratne par to, kas jāiekļauj specifikācijās nākotnē. Saskaņā ar pamatprogrammu “Apvārsnis Eiropa” izveidotajai Eiropas partnerībai sadarbīgai, satīklotai un automatizētai mobilitātei būtu jāveicina S-ITS pakalpojumu nākamās kārtas izstrāde un testēšana, palīdzot integrēt augsti automatizētus transportlīdzekļus jaunajos multimodālās mobilitātes pakalpojumos.
- (11) S-ITS izmanto tehnoloģijas, kas ļauj autotransporta līdzekļiem sazināties savā starpā un ar ceļu infrastruktūru, tostarp ar luksoforiem. S-ITS pakalpojumi ir ITS pakalpojumu kategorija, kuras pamatā ir atvērtais tīkls, kas nodrošina relāciju “daudzi-pret-daudziem” vai vienādranga relāciju starp S-ITS stacijām. Tas nozīmē, ka ikvienai S-ITS stacijai būtu jāspēj piedalīties drošā ziņojumapmaiņā ar visām pārējām stacijām, nevis tikai ar ierobežotu skaitu iepriekš noteiktu staciju. Vairumam S-ITS pakalpojumu ir svarīgi nodrošināt tādu S-ITS ziņojumu autentiskumu un integritāti, kuros ir informācija, piemēram, par pozīciju, ātrumu un braukšanas virzienu. Tāpēc būtu jāizveido viens kopīgs Eiropas S-ITS uzticamības modelis visām S-ITS stacijām neatkarīgi no izmantotajām sakaru tehnoloģijām. Šāds uzticamības modelis būtu jāievieš, pieņemot politiku par publiskās atslēgas infrastruktūras (PKI) izmantošanu. PKI augstākajam līmenim vajadzētu būt Eiropas sertifikātu uzticamības sarakstam, kurā ir iekļautas visas uzticamās galvenās sertifikācijas iestādes Eiropā. Lai nodrošinātu S-ITS uzticamības modeļa netraucētu darbību, noteikti uzdevumi būtu jāveic centralizēti. Šo būtisko uzdevumu, jo īpaši S-ITS sertifikātu politikas iestādes, uzticamības saraksta pārvaldītāja un S-ITS kontaktpunkta funkciju, izpilde būtu jānodrošina Komisijai.
- (12) Lielākā daļa Direktīvā 2010/40/ES paredzēto pasākumu, izņemot eZvanu, ir vērsti uz jau digitālā mašīnlasāmā formātā pieejamu datu sadarbības un piekļuves iespējas

⁴² Komisijas Ekspertu grupu reģistra kods E03188.

⁴³ Komisijas Ekspertu grupu reģistra kods E03657.

⁴⁴ Komisijas Ekspertu grupu reģistra kods XXXXXX.

⁴⁵ Komisijas Ekspertu grupu reģistra kods E02481.

nodrošināšanu un ITS pakalpojumu ieviešanu, taču neuzliek attiecīgajām ieinteresētajām personām pienākumu darīt šādus datus pieejamus vai ieviest konkrētus pakalpojumus. Vairāki no ITS pamatpakalpojumiem jau tiek plaši izmantoti, tostarp ar ceļu satiksmes drošību saistīti informācijas pakalpojumi, kas ļauj uzzināt par negadījumiem, vai būtiskie dati, piemēram, satiksmes noteikumi, kuri atbalsta tādus svarīgus pakalpojumus kā informācijas sniegšana par ātruma ierobežojumiem transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar intelektiskām ātruma pielāgošanas ierīcēm saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/2144⁴⁶. Šādu ITS pamatpakalpojumu un būtisko datu obligātu sniegšanu uzskata par nepieciešamu, lai nodrošinātu gan šādu datu, gan pakalpojumu nepārtrauktu pieejamību visā Savienībā. Tie datu un pakalpojumu veidi, kuru sniegšanai vajadzētu būt obligātai, būtu jānosaka, pamatojoties uz specifikācijām, kas norādītas deleģētajos aktos, kuri papildina Direktīvu 2010/40/ES, un atspoguļo tajos minētos datu un pakalpojumu veidus.

- (13) Pētījums “Personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām pieejama transporta kartēšana”⁴⁷, kas veikts 2020. gadā, atklāja, ka dati par funkcijām, kas nodrošina piekļuvi, ir nepietiekami, tāpēc pašlaik nav iespējams paļauties uz brauciena plānu, kas sagatavots, izmantojot piekļuves iespējas aspektus kā meklēšanas kritērijus. Lai vēl vairāk uzlabotu transporta sistēmas piekļūstamību un atvieglotu ceļošanu personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, multimodālajiem digitālās mobilitātes pakalpojumiem jānodrošina datu pieejamība piekļuves mezglos un funkcijas, kas ļauj tiem piekļūt.
- (14) ITS un pilnveidotas vadītājam asistējošas sistēmas vai vispārīgi transportlīdzekļa un infrastruktūras sistēmu plašāka integrācija nozīmē, ka šādas sistēmas aizvien lielākā mērā paļausies uz informāciju, ko tās sniedz cita citai. Jo īpaši tas attiecas uz S-ITS. Paļaušanās uz šādi saņemtu informāciju pieaugs līdz ar automatizācijas līmeni. Paredzams, ka, sasniedzot augstāku automatizācijas līmeni, saziņa starp transportlīdzekļiem un infrastruktūru tiks izmantota manevru saskaņošanai un satiksmes plūsmu izlīdzināšanai, tādējādi veicinot arī transporta ilgtspēju. Līdz ar to ITS pakalpojumu integritātes apdraudējumi var nopietni ietekmēt ceļu satiksmes drošību, piemēram, ja tiek sniegta kļūdaina informācija par ātruma ierobežojumu vai ja transportlīdzeklis veic avārijas bremzēšanu it kā bīstamā situācijā. Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus šīs direktīvas īstenošanai, Komisijai ārkārtas situācijās, kad ITS pakalpojumu integritāte ir apdraudēta, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras pieņemt pretpasākumus, lai novērstu šādas situācijas cēloņus un sekas. Šie pasākumi būtu jāveic iespējami drīzāk un jāpiemēro nekavējoties. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011⁴⁸. Tā kā ir

⁴⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/2144 (2019. gada 27. novembris) par prasībām mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju un šiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai attiecībā uz to vispārīgo drošību un transportlīdzekļa braucēju un neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzību, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 78/2009, (EK) Nr. 79/2009 un (EK) Nr. 661/2009 un Komisijas Regulas (EK) 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 un (ES) 2015/166 (OV L 325, 16.12.2019., 1. lpp.).

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

⁴⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

jānodrošina transporta nepārtrauktība, ir atbilstoši izmantot Regulas (ES) Nr. 182/2011 8. panta 2. punktā paredzēto iespēju pagarināt šādu pasākumu termiņu, lai tos varētu izmantot ilgāk nekā sešus mēnešus. Šādi pretpasākumi būtu jābeidz, tiklīdz ir ieviests alternatīvs risinājums vai ārkārtas situācija ir noregulēta.

- (15) Ja ITS lietotņu un pakalpojumu ieviešana un izmantošana paredz persondatu apstrādi, tā būtu jāveic saskaņā ar Savienības tiesību aktiem par persondatu un privātuma aizsardzību, proti, saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2016/679⁴⁹ un saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/58/EK⁵⁰.
- (16) Ja šajā direktīvā paredzēto specifikāciju izstrāde ietver persondatu apstrādi, būtu jāņem vērā prasības, kas noteiktas Regulā (ES) 2016/679 un Direktīvā 2002/58/EK. Jo īpaši visos gadījumos, kad izvirzītos mērķus var vienādā mērā sasniegt, izmantojot nevis persondatus, bet gan anonīmus datus, būtu vēlams izmantot anonimizāciju, lai stiprinātu personas privātumu atbilstoši integrētas datu aizsardzības principam.
- (17) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/95/EK par produktu vispārēju drošību⁵¹ attiecas uz produktiem, kuriem nozaru tiesību aktos nav paredzēti konkrētāki noteikumi ar tādiem pašiem drošuma mērķiem vai arī kuriem nozaru tiesību aktos noteiktās drošuma prasības neietver minētās direktīvas aptvertos aspektus un riskus vai risku kategorijas (t. s. “drošības tīkls”).
- (18) Ja ir jāveic atbilstības novērtējums, specifikācijās būtu jāiekļauj sīki izstrādāti noteikumi, ar kuriem nosaka procedūru, kas reglamentē komponentu atbilstības vai lietošanas piemērošanas novērtēšanu. Attiecībā uz noteiktiem ITS pakalpojumiem un jo īpaši S-ITS pakalpojumiem pastāvīga atbilstība konkrētām prasībām un sadarbība ir būtiska sistēmas drošas un pienācīgas darbības nodrošināšanai. Tāpēc, ja nepieciešams, specifikācijās, kas nosaka produktiem izvirzītās prasības, būtu jānosaka arī procedūras saistībā ar tirgus uzraudzību, tostarp drošības klauzula. Šiem noteikumiem būtu jābalstās uz Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu Nr. 768/2008/EK⁵², jo īpaši attiecībā uz atbilstības novērtējuma dažādu posmu moduļiem un tirgus uzraudzības procedūrām. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858⁵³ nosaka regulējumu mehānisko transportlīdzekļu un to detaļu vai saistītā aprīkojuma tipa apstiprināšanai un tirgus uzraudzībai, un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 167/2013⁵⁴ un (ES) Nr. 168/2013⁵⁵ paredz

⁴⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.).

⁵⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/58/EK (2002. gada 12. jūlijs) par personas datu apstrādi un privātās dzīves aizsardzību elektronisko komunikāciju nozarē (Direktīva par privātumu un elektronisko komunikāciju) (OV L 201, 31.7.2002., 37. lpp.).

⁵¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/95/EK (2001. gada 3. decembris) par produktu vispārēju drošību (OV L 11, 15.1.2002., 4. lpp.).

⁵² Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums Nr. 768/2008/EK (2008. gada 9. jūlijs) par produktu tirdzniecības vienotu sistēmu un ar ko atceļ Padomes Lēmumu 93/465/EEK (OV L 218, 13.8.2008., 82. lpp.).

⁵³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (OV L 151, 14.6.2018., 1. lpp.).

⁵⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 167/2013 (2013. gada 5. februāris) par lauksaimniecības un mežsaimniecības transportlīdzekļu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (OV L 60, 2.3.2013., 1. lpp.).

noteikumus attiecīgi divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu un lauksaimniecības vai mežsaimniecības transportlīdzekļu un to detaļu vai saistītā aprīkojuma tipa apstiprināšanai. Tāpēc noteikt, ka atbilstības novērtējums jāveic aprīkojumam un lietotnēm, kas ietilpst minēto tiesību aktu darbības jomā, būtu lieki. Tomēr šie tiesību akti par transportlīdzekļu apstiprināšanu attiecas uz transportlīdzekļos uzstādīto, ar ITS saistīto aprīkojumu, bet ne uz ārējās ceļu infrastruktūras ITS aprīkojumu un programmatūru, kam būtu jāietilpst šīs direktīvas darbības jomā. Attiecībā uz tām specifikācijās varētu paredzēt atbilstības novērtēšanas un tirgus uzraudzības procedūras. Šādās procedūrās būtu jāietver vienīgi katrā atsevišķā gadījumā nepieciešamie pasākumi.

- (19) Ja ITS aprīkojuma un programmatūras ieviešana un izmantošana ietver mākslīgā intelekta sistēmas, būtu jāņem vērā topošā Mākslīgā intelekta akta⁵⁶ attiecīgie noteikumi.
- (20) Tādu ITS lietotņu un pakalpojumu vajadzībām, kam nepieciešami precīzi un garantēti laika noteikšanas un pozicionēšanas pakalpojumi, būtu jāizmanto satelītu infrastruktūra vai cita tehnoloģija, kas nodrošina līdzvērtīgu precizitātes līmeni. Lai veicinātu to, ka plašāk tiek lietotas jaunās tehnoloģijas, kas apmierina vajadzību pēc precīziem un garantētiem laika noteikšanas un pozicionēšanas pakalpojumiem, būtu jāizmanto sinerģētiskā iedarbība starp Savienības transporta un kosmosa nozarēm. Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/696⁵⁷ izveidotā Savienības kosmosa programma sniedz ļoti kvalitatīvus, aktuālus un drošus ar kosmosu saistītus datus, informāciju un pakalpojumus ar *Galileo*, Eiropas Ģeostacionārās navigācijas pārklājuma dienesta (*EGNOS*) un *Copernicus* sistēmu starpniecību.
- (21) Droši un uzticami laika noteikšanas un pozicionēšanas pakalpojumi ir būtiski ITS lietotņu un pakalpojumu lietderīgai darbībai. Tāpēc ir atbilstoši nodrošināt to saderību ar *Galileo* programmas nodrošināto autentificēšanas mehānismu, lai mazinātu uzbrukumus ar nodomu viltot globālās navigācijas satelītu sistēmas (“GNSS”) signālus.
- (22) Gatavojot darba programmas, ko Komisija pieņem saskaņā ar Direktīvu 2010/40/ES, būtu jāapspriežas ar dalībvalstīm un citām attiecīgajām ieinteresētajām personām, tostarp citām Komisijas ekspertu grupām un komitejām, kas nodarbojas ar transporta digitālajiem aspektiem.
- (23) Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus šīs direktīvas īstenošanai, Komisijai būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras attiecībā uz dalībvalstu iesniedzamo ziņojumu veidnes apstiprināšanu un uz darba programmu apstiprināšanu un atjaunināšanu. Minētās

⁵⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 168/2013 (2013. gada 15. janvāris) par divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (OV L 60, 2.3.2013., 52. lpp.).

⁵⁶ Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, kas nosaka saskaņotas normas mākslīgā intelekta jomā (Mākslīgā intelekta akts) un groza dažus Savienības leģislatīvos aktus (COM(2021) 206 final).

⁵⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/696 (2021. gada 28. aprīlis), ar ko izveido Savienības kosmosa programmu un Eiropas Savienības Kosmosa programmas aģentūru (OV L 170, 12.5.2021., 69. lpp.).

pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011⁵⁸.

- (24) Lai sasniegtu šīs direktīvas mērķus, saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu pilnvaras pieņemt aktus būtu jādeleģē Komisijai, lai tā piecu gadu laikā pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā varētu grozīt sarakstus, kuros norādīti datu veidi, kuru pieejamība jānodrošina dalībvalstīm, un ITS pakalpojumi, kuru ieviešana jānodrošina dalībvalstīm. Šo pilnvaru deleģēšana būtu automātiski jāpagarina uz tāda paša ilguma termiņu, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstošas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī un ar ieinteresētajām personām, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu⁵⁹. Jo īpaši, lai nodrošinātu vienādu dalību deleģēto aktu sagatavošanā, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- (25) Lai nodrošinātu koordinētu pieeju, Komisijai būtu jānodrošina saskanība starp darbībām, ko veic ar šo direktīvu izveidotā komiteja un komitejas, kas izveidotas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulām (ES) Nr. 165/2014⁶⁰, (ES) 2019/1239⁶¹, (ES) 2020/1056⁶² un (ES) 2018/858 un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvām 2007/2/EK⁶³ un (ES) 2019/520⁶⁴.
- (26) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi — proti, nodrošināt sadarbībspējīgu intelektisko (inteliģento) transporta sistēmu koordinētu un saskaņotu ieviešanu visā Savienībā — nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs un/vai privātajā sektorā, un to, ka minētās rīcības mēroga un iedarbības dēļ šo mērķi var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šā mērķa sasniegšanai.
- (27) Saskaņā ar Dalībvalstu un Komisijas 2011. gada 28. septembra kopīgo politisko deklarāciju par skaidrojošiem dokumentiem⁶⁵ dalībvalstis ir apņēmušās, paziņojot savus transponēšanas pasākumus, pamatotos gadījumos pievienot vienu vai vairākus

⁵⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

⁵⁹ Iestāžu nolīgums starp Eiropas Parlamentu, Eiropas Savienības Padomi un Eiropas Komisiju par labāku likumdošanas procesu (OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.).

⁶⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 165/2014 (2014. gada 4. februāris) par tahogrāfiem autotransportā (OV L 60, 28.2.2014., 1. lpp.).

⁶¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1239 (2019. gada 20. jūnijs), ar ko izveido Eiropas Jūras vienloga sistēmas vidi un ar ko atceļ Direktīvu 2010/65/ES (OV L 198, 25.7.2019., 64. lpp.).

⁶² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1056 (2020. gada 15. jūlijs) par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju (OV L 249, 31.7.2020., 33. lpp.).

⁶³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/2/EK (2007. gada 14. marts), ar ko izveido Telpiskās informācijas infrastruktūru Eiropas Kopienā (*INSPIRE*) (OV L 108, 25.4.2007., 1. lpp.).

⁶⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/520 (2019. gada 19. marts) par ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību un informācijas par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu pārrobežu apmaiņas veicināšanu Savienībā (OV L 91, 29.3.2019., 45. lpp.).

⁶⁵ OV C 369, 17.12.2011., 14. lpp.

dokumentus, kuros paskaidrota saikne starp direktīvas sastāvdaļām un attiecīgām daļām valsts pieņemtos transponēšanas instrumentos. Attiecībā uz šo direktīvu likumdevējs uzskata, ka šādu dokumentu nosūtīšana ir pamatota.

- (28) Notika apspriešanās ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1725⁶⁶ 42. panta 1. punktu, un tas sniedza atzinumu 2022. gada XX. XX,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

I. pants

Grozījumi Direktīvā 2010/40/ES

Direktīvu 2010/40/ES groza šādi:

- (1) direktīvas 1. pantā iekļauj šādu 2.a punktu:
- “2.a. Ar šo direktīvu nodrošina datu pieejamību un ITS pakalpojumu ieviešanu 2. pantā minētajās prioritārajās jomās konkrētā ģeogrāfiskā tvērumā, kas norādīts III un IV pielikumā.”;
- (2) direktīvas 2. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:
- “1. Šajā direktīvā specifikāciju un standartu izstrādes un izmantošanas prioritārās jomas ir šādas:
- a) I. Informācijas un mobilitātes ITS pakalpojumi;
 - b) II. Maršruta, transporta un satiksmes pārvaldības ITS pakalpojumi;
 - c) III. Ceļu satiksmes drošuma un drošības ITS pakalpojumi;
 - d) IV. Sadarbīgas, satīklotas un automatizētas mobilitātes pakalpojumi.”;
- (3) direktīvas 4. pantu groza šādi:
- (a) 18. punktu aizstāj ar šādu:
- “18) “standarts” ir standarts saskaņā ar definīciju Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1025/2012 2. panta 1) punktā*;

* Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1025/2012 (2012. gada 25. oktobris) par Eiropas standartizāciju, ar ko groza Padomes Direktīvas 89/686/EEK un 93/15/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 94/9/EK, 94/25/EK, 95/16/EK, 97/23/EK, 98/34/EK, 2004/22/EK, 2007/23/EK, 2009/23/EK un 2009/105/EK, un ar ko atceļ Padomes Lēmumu 87/95/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu Nr. 1673/2006/EK (OV L 316, 14.11.2012., 12. lpp.).”;

- (b) pievieno šādu 19.–24. punktu:

⁶⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1725 (2018. gada 23. oktobris) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Savienības iestādēs, struktūrās, birojos un aģentūrās un par šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 45/2001 un Lēmumu Nr. 1247/2002/EK (OV L 295, 21.11.2018., 39. lpp.).

“19) “sadarbīgas inteligēntas transporta sistēmas” jeb “S-ITS” ir ITS, kas ļauj ITS lietotājiem sadarboties, droši un uzticami apmainoties ar ziņojumiem;

20) “S-ITS pakalpojums” ir ITS pakalpojums, ko sniedz, izmantojot S-ITS;

21) “datu pieejamība” ir datu esība mašīnlasāmā digitālā formātā;

22) “valsts piekļuves punkts” ir dalībvalsts izveidota digitāla saskarne, kas darbojas kā vienots piekļuves punkts, nodrošinot piekļuvi datiem saskaņā ar specifikācijām, kuras pieņemtas atbilstīgi 6. pantam;

23) “iespēja piekļūt datiem” ir iespēja ar valsts piekļuves punktu starpniecību pieprasīt un saņemt datus mašīnlasāmā digitālā formātā;

24) “multimodāls digitālas mobilitātes pakalpojums” ir pakalpojums, kas sniedz informāciju par satiksmes un maršruta datiem, piemēram, par transporta izmantošanas iespējām un to izvietojumu, kursēšanas grafikiem, pieejamību vai biļešu cenām, par vairāk nekā vienu transporta veidu un var ietvert funkcijas, kas ļauj rezervēt, pasūtīt vai apmaksāt biļetes vai izsniegt tās.”;

(4) direktīvas 5. pantu aizstāj ar šādu:

“5. pants

Specifikāciju izmantošana ITS ieviešanā

1. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka specifikācijas, ko Komisija pieņēmusi saskaņā ar 6. pantu, atbilstīgi II pielikumā izklāstītajiem principiem piemēro ITS lietotnēm un pakalpojumiem tur, kur tās tiek ieviestas. Tas neskar ikvienas dalībvalsts tiesības pieņemt lēmumus par to, kā tā ieviesīs šādas lietotnes un pakalpojumus savā teritorijā. Šīs tiesības neskar 6.a un 6.b pantu. Atbilstošos gadījumos dalībvalstis arī sadarbojas, lai nodrošinātu šādu specifikāciju ievērošanu.

2. Dalībvalstis arī sadarbojas saistībā ar prioritārajām jomām, kamēr nav pieņemtas specifikācijas, kas attiecas uz šīm prioritārajām jomām.

3. Ja nepieciešams, dalībvalstis arī sadarbojas ar attiecīgajām ieinteresētajām personām aspektos, kas saistīti ar Komisijas pieņemto specifikāciju, piemēram, standartu un ES saskaņoto profilu, vienotu definīciju, vienotu metadatu, vienotu kvalitātes prasību, īstenošanu un ievērošanu, un aspektos, kas saistīti ar valsts piekļuves punktu arhitektūras sadarbību, vienotiem datu apmaiņas nosacījumiem, kā arī ar kopīgu apmācību un informatīvajiem pasākumiem.”;

(5) direktīvas 6. pantu groza šādi:

(a) panta 5. punktu aizstāj ar šādu:

“5. Neskarot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2015/1535* noteiktās procedūras, specifikācijās attiecīgā gadījumā nosaka apstākļus, kādos dalībvalstis drīkst, paziņojušas par to Komisijai, paredzēt papildu noteikumus ITS pakalpojumu sniegšanai visā to teritorijā vai teritorijas daļā, ja minētie noteikumi netraucē sadarbībai.”;

(b) panta 6. punktu aizstāj ar šādu:

“6. Attiecīgā gadījumā specifikācijas balsta uz kādu no 8. pantā minētajiem standartiem.

Attiecīgā gadījumā un jo īpaši tad, ja šādas rīcības pamatā ir drošuma un sadarbības intereses, specifikācijās iekļauj noteikumus par atbilstības novērtēšanu un tirgus uzraudzību, tostarp drošības klauzulu, saskaņā ar Lēmumu Nr. 768/2008/EK.

Specifikācijas atbilst II pielikumā izklāstītajiem principiem.”;

* Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2015/1535 (2015. gada 9. septembris), ar ko nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko noteikumu un Informācijas sabiedrības pakalpojumu noteikumu jomā (OV L 241, 17.9.2015., 1. lpp.).”;

- (6) direktīvā iekļauj šādu 6.a un 6.b pantu:

“6.a pants

Datu pieejamība

Dalībvalstis nodrošina, ka visiem III pielikumā uzskaitītajiem datu veidiem atbilstoši dati ir pieejami konkrētajam datu veidam atbilstošā ģeogrāfiskā tvērumā pēc iespējas drīzāk, bet ne vēlāk kā attiecīgajā datumā, kas noteikts minētajā pielikumā.

Līdz tam pašam datumam dalībvalstis nodrošina, ka šiem datiem iespējams piekļūt valsts piekļuves punktos.

6.b pants

ITS pakalpojumu ieviešana

Dalībvalsts nodrošina IV pielikumā norādīto ITS pakalpojumu ieviešanu minētajā pielikumā paredzētajā ģeogrāfiskajā tvērumā līdz minētajā pielikumā noteiktajam datumam.”;

- (7) direktīvas 7. pantu groza šādi:

- (a) pantā iekļauj šādu 1.a un 1.b punktu:

“1.a Pēc izmaksu un ieguvumu analīzes un ietekmes novērtējuma, kas ietver atbilstošas apspriešanās, Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētus aktus saskaņā ar 12. pantu, lai grozītu datu veidu sarakstu III pielikumā, tostarp katram datu veidam norādīto izpildes termiņu un ģeogrāfisko tvērumu. Šiem grozījumiem jābūt saskaņotiem ar datu kategorijām, kas noteiktas jaunākajā darba programmā, kura pieņemta saskaņā ar 17. panta 5. punktu.

1.b Pēc izmaksu un ieguvumu analīzes, kurā pienācīgi ņemtas vērā norises tirgū un tehnoloģiju attīstība, un ietekmes novērtējuma, kas ietver atbilstošas apspriešanās, Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētus aktus saskaņā ar 12. pantu, lai grozītu ITS pakalpojumu sarakstu IV pielikumā, tostarp katram ITS pakalpojumam norādīto izpildes termiņu un ģeogrāfisko tvērumu. Šiem grozījumiem jābūt saskaņotiem ar ITS pakalpojumu sarakstu, kas iekļauts jaunākajā darba programmā, kura pieņemta saskaņā ar 17. panta 5. punktu.”;

- (b) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Šajā pantā minētajiem deleģētajiem aktiem piemēro 12. pantā noteikto procedūru.”;

- (8) direktīvā iekļauj šādu 7.a pantu:

“7.a pants

Pagaidu noregulējuma pasākumi

Ja iestājas ārkārtas situācija, kam ir smaga tieša ietekme uz ceļu satiksmes drošību, kibernetisko drošību vai ITS pakalpojumu pieejamību un integritāti un kas var apdraudēt Savienības transporta sistēmas drošu un pienācīgu darbību, Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, ar ko aptur vai nosaka saistības 2. pantā minētajās prioritārajās jomās un kas nekavējoties stājas spēkā. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 15. panta 3. punktā minēto procedūru. Tie aprobežojas vienīgi ar konkrētās ārkārtas situācijas cēloņu un seku novēršanu.”;

- (9) direktīvas 8. panta 1. punktā atsauci “Direktīvā 98/34/EK” aizstāj ar atsauci “Direktīvā (ES) 2015/1535”;

- (10) direktīvas 10. pantu aizstāj ar šādu:

“10. pants

Datu aizsardzības un privātuma noteikumi

Ja saskaņā ar 6. pantu pieņemtās specifikācijas attiecas uz tādu satiksmes, maršruta vai ceļa datu apstrādi, kuri ir personas dati atbilstoši definīcijai Regulas (ES) 2016/679* 4. panta 1. punktā, tajās nosaka šo datu kategorijas un paredz atbilstošus pasākumus personas datu aizsardzībai atbilstīgi Regulai (ES) 2016/679 un Direktīvai 2002/58/EK. Piemērotos gadījumos ir vēlams izmantot anonīmus datus.

* Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.).”;

- (11) direktīvā iekļauj šādu 10.a pantu:

“10.a pants

ES S-ITS drošības akreditācijas datu pārvaldības sistēma

Specifikācijās, ko Komisija pieņem attiecībā uz 2. panta 1. punkta d) apakšpunktā minēto prioritāro jomu, izmantojot savas 7. panta 1. punktā paredzētās pilnvaras, nosaka I pielikuma 4.3. punktā minēto ES S-ITS drošības akreditācijas datu pārvaldības sistēmu. Šī sistēma pilda šādas funkcijas:

- (a) S-ITS sertifikātu politikas iestāde;
- (b) S-ITS uzticamības saraksta pārvaldītājs;
- (c) S-ITS kontaktpunkts.

Par šo funkciju izpildes nodrošināšanu atbild Komisija.”;

- (12) direktīvas 12. panta 2. punktā frāzi “no 2017. gada 27. augusta” aizstāj ar “no [Publikāciju birojam: ievietot direktīvas spēkā stāšanās datumu]”;

- (13) direktīvas 15. pantu aizstāj ar šādu:

“15. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz Eiropas ITS komiteja (EIK). Minētā komiteja ir komiteja Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 182/2011* nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 4. pantu.
3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 8. pantu saistībā ar tās 5. pantu. Atbilstīgi šim punktam pieņemtie īstenošanas akti ir spēkā, kamēr tie nav atcelti. Komisija atceļ šos aktus agrākajā no šiem diviem gadījumiem — tiklīdz ārkārtas situācija ir beigusies vai tiklīdz atbilstošais deleģētais akts, kas papildina šo direktīvu, ir grozīts, lai risinātu situāciju.
4. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

Ja komitejas atzinums ir jāsaņem rakstiskā procedūrā, minēto procedūru izbeidz, nepanākot rezultātu, ja atzinuma sniegšanas termiņā tā nolemj komitejas priekšsēdētājs vai to pieprasa komitejas locekļu vienkāršs vairākums.

Ja komiteja atzinumu nesniedz, Komisija īstenošanas akta projektu nepieņem, un tiek piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešā daļa.

* Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).”;

(14) direktīvas 17. pantu aizstāj ar šādu:

“17. pants

Ziņošana un darba programma

1. Dalībvalstis līdz [spēkā stāšanās datums + 12 mēneši] iesniedz Komisijai ziņojumu par šīs direktīvas un to papildinošo deleģēto aktu īstenošanu, par valsts pasākumiem un projektiem saistībā ar prioritārajām jomām un par 6.a un 6.b panta īstenošanu.
2. Komisija ar īstenošanas aktiem nosaka, kāda veidne jāizmanto sākotnējo un progresu ziņojumu sagatavošanā, tostarp uzskaitot galvenos darbības rādītājus, kuri jāiekļauj ziņojumos. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 15. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru.
3. Pēc sākotnējā ziņojuma iesniegšanas dalībvalstis ik pēc trīs gadiem ziņo par progresu šīs direktīvas un visu to papildinošo deleģēto aktu īstenošanā, kā minēts 1. punktā.
4. Komisija 18 mēnešus pēc kārtējā dalībvalstīm noteiktā ziņošanas termiņa sniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par progresu šīs direktīvas īstenošanā. Ziņojumam pievieno analīzi par darbību un 5.–11. panta un 16. panta īstenošanu, tostarp par izmantotajiem un vajadzīgajiem finanšu resursiem, un attiecīgā gadījumā tajā izvērtē nepieciešamību grozīt šo direktīvu.
5. Līdz [spēkā stāšanās datums + 12 mēneši] Komisija pēc apspriešanās ar attiecīgajām ieinteresētajām personām pieņem darba programmu, izdodot attiecīgu īstenošanas aktu. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar 15. panta 4. punktā minēto pārbaudes procedūru. Darba programmā iekļauj mērķus un to izpildes termiņus katram gadam, kā arī uzskaita datu kategorijas un ITS pakalpojumus, par kuriem Komisija var pieņemt deleģētos aktus atbilstīgi 7. panta 1.a un 1.b punktam.

Pirms deleģēto aktu pieņemšanas pilnvaru kārtējās pagarināšanas par vēl pieciem gadiem saskaņā ar 12. panta 2. punktu Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem jaunu darba programmu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 15. panta 4. punktā. ”;

- (15) direktīvas I un II pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas I un II pielikuma tekstu;
- (16) direktīvai pievieno III un IV pielikumu atbilstoši šīs direktīvas III un IV pielikumam.

2. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstis nodrošina, ka normatīvie un administratīvie akti, kas nepieciešami, lai izpildītu šīs direktīvas prasības, stājas spēkā vēlākais [spēkā stāšanās datums + 18 mēneši]. Dalībvalstis tūlīt dara zināmus Komisijai minēto noteikumu tekstus.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.
2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus savu tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

4. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*