



Briselē, 2022. gada 23. maijā
(OR. fr, en)

9114/22

Starpiestāžu lieta:
2021/0419(COD)

TRANS 285
TELECOM 220
IND 169
CODEC 694
DATAPROTECT 153
DIGIT 99
IA 73

ZIŅOJUMS

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Padome
Iepri. dok. Nr.:	8883/22
K-jas dok. Nr.:	15114/21 + ADD1
Temats:	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 – vispārēja pieeja

I. IEVADS

1. Komisija 2021. gada 15. decembrī iesniedza Eiropas Parlamentam un Padomei priekšlikumu, ar ko groza Direktīvu 2010/40/ES par pamatu inteligēnto transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem ("ITS direktīva"), kas ir daļa no četru iniciatīvu kopuma, kuru mērķis ir modernizēt Savienības transporta sistēmu un atbalstīt pāreju uz tīrāku, videi nekaitīgāku un viedāku mobilitāti.

2. Šā uz LESD 91. pantu balstītā priekšlikuma galvenie mērķi ir šādi: a) ņemt vērā tehnikas progresu, piemēram, satīklotu un automatizētu mobilitāti vai lietotnes mobilitātei kā pakalpojumam, un b) uzlabot datu pieejamību, atkalizmantošanu un sadarbību.
3. Priekšlikums tika izstrādāts pēc spēkā esošās direktīvas novērtējuma 2019. gadā, kurā tika konstatētas šādas problēmas: i) lietotņu sadarbības un nepārtrauktības nepilnības; ii) saskaņošanas un efektīvas sadarbības trūkums starp ieinteresētajām personām; un iii) nepietiekama datu pieejamība un nevēlēšanās apmainīties ar tiem.
4. Lai novērstu šīs nepilnības, Komisija cita starpā ierosina paplašināt direktīvas darbības jomu un padarīt noteiktas ar ceļu satiksmes drošību, satiksmi un multimodāliem ceļojumiem saistītas informācijas digitalizāciju par obligātu TEN-T ¹ tīklā un visā autoceļu tīklā. Tajā pašā laikā dažu būtisku ITS pakalpojumu ieviešana arī būtu noteikta par obligātu.
5. Priekšlikums ietilpst likumdošanas iniciatīvu paketē, kuras mērķis ir sekmēt dekarbonizācijas, digitalizācijas un noturības stiprināšanas mērķu sasniegšanu transporta infrastruktūrā.
6. Attiecībā uz digitalizāciju tā ir daļa no 2020. gada februāra Eiropas Datu stratēģijas ², kurā tika paziņots, ka tiks izveidotas deviņas kopīgas Eiropas datu telpas stratēģiskās ekonomikas nozarēs un sabiedrības interešu jomās, to vidū ir kopējā Eiropas mobilitātes datu telpa. Eiropadome 2021. gada 22. oktobra secinājumos ³ aicināja panākt strauju progresu šādu nozaru datu telpu izveidei vajadzīgo pasākumu īstenošanā.

¹ Eiropas transporta tīkls, kura pamatnostādnes ir noteiktas Regulā (ES) Nr. 1315/2013. Šīs regulas pārskatīšana ir galvenā iniciatīva "efektīvas un videi nekaitīgas mobilitātes tiesību aktu kopumā".

² COM(2020) 66 final.

³ EUCO 17/21.

7. ITS direktīvas pārskatīšana kā daļa no šīs kopējās Eiropas datu telpas palīdz nodrošināt pilnveidotas palīgsistēmas vadītajam, piemēram, jaunas transportlīdzekļu sistēmas tādā nozīmē kā Regulā (ES) 2019/2144 par vispārīgo drošību ⁴. Turklāt priekšlikums papildina 2021. gada 14. jūlija priekšlikumu jaunai regulai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu ("*AFIR* regula") ⁵ attiecībā uz datiem par uzlādes un uzpildes punktiem. *AFIR* regula dos iespēju ieviest sīkāk izstrādātas specifikācijas nekā tās, kas pieņemtas saskaņā ar direktīvu, kurā galvenā uzmanība tika pievērsta tehniskiem jautājumiem.

II. PĀRBAUDE, KO VEIC CITAS IESTĀDES

8. Eiropas Parlaments ir izraudzījis Transporta un tūrisma komiteju (*TRAN*) par komiteju, kas ir atbildīga par priekšlikumu, un *Rovana Plumb* kundze (RO, S&D) ir iecelta par tās referenti. Eiropas Parlamentam sava nostāja pirmajā lasījumā būtu jāpieņem 2022. gada februārī.
9. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja atzinumu par priekšlikumu sniedza 2022. gada 23. martā, savukārt Eiropas Reģionu komiteja atzinumu vēl nav sniegusi.

III. PĀŠREIZĒJĀ SITUĀCIJA PADOMĒ

10. Transporta jautājumu darba grupa – intermodālo pārvadājumu jautājumi un tīkli darbu pie priekšlikuma sāka 2022. gada 10. janvārī un turpināja darbu 2022. gada 17. un 24. janvārī, 2. un 16. februārī, 7., 14. un 28. martā, 4., 11. un 28. aprīlī un 5. un 11. maijā. Komisijas veiktais ietekmes novērtējums tika apspriests grupā 2022. gada 17. janvārī. Vairākas delegācijas izteica šaubas par to, vai Komisijas paredzētā pieeja ir samērīga un par dažām no tām izrietošajām izmaksu aplēsēm. Delegācijas, kas bija iesniegušas parlamentārās izpētes atrunas (DK, PL, SK, SE), tās jau ir atcēlušas. Vairākas delegācijas ir iesniegušas vispārēju izpētes atrunu.

⁴ OV L 325, 16.12.2019., 1. lpp.

⁵ ST 10877/21 + ADD1.

11. Delegācijas kopumā puda gandarījumu par priekšlikumu un vēlējās, lai ITS direktīvā paredzētās lietojumprogrammas un pakalpojumi tiktu pilnveidoti un stiprināti, izmantojot labāku sadarbību un koordināciju. Galvenie diskusiju jautājumi bija šādi: jaunais pienākums noteiktus datus darīt pieejamus digitālā, mašīnlasāmā formātā; lēmumu pieņemšanas process obligāti sniedzamo datu veidu noteikšanai, kā arī ar tiem saistītais ģeogrāfiskais tvērums un grafiks; to elementu apraksts, kas Savienības līmenī ir iekļaujams specifikācijās; Komisijas pilnvaras ārkārtas situācijās pieņemt pagaidu pasākumus; personas datu aizsardzības un privātuma noteikumi; ITS specifikācijām un to ieviešanai piemērojamie principi un direktīvas transponēšanas termiņš.
12. Pamatojoties uz diskusijām, Komisijas skaidrojumiem un delegāciju rakstiskajiem komentāriem, prezidentvalsts ir sagatavojuši kompromisa projektu, lai Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas padomes (Transports) 2022. gada 2. jūnija sanāksmē panāktu vispārēju pieeju. Galvenās izmaiņas tekstā salīdzinājumā ar sākotnējo Komisijas priekšlikumu ir šādas:

Datu pieejamība un obligāto ITS pakalpojumu ieviešana (1. panta 2.a punkts, 6.a pants, 7. pants⁶; III un IV pielikums)

13. Kompromisā pieturas pie principa, ka dalībvalstīm ir jānodrošina, lai konkrēti datu veidi būtu pieejami mašīnlasāmā, digitālā formātā un lai tiktu nodrošināta konkrētu ITS pakalpojumu ieviešana (1. panta 2.a punkts, 6.a pants, III un IV pielikums).

⁶ Atsauces uz pantiem ir numurētas atbilstoši direktīvai, kas grozīta ar priekšlikuma noteikumiem.

14. Tomēr, ņemot vērā to, ka tas var ļoti ietekmēt valstu resursus, delegācijas stingri uzstāja, lai lēmumu pieņemšanas process labāk tiktu uzraudzīts un lai tajā vairāk tiktu iesaistītas dalībvalstis gan attiecībā uz sākotnējās saistību darbības jomas noteikšanu, gan attiecībā uz tās attīstību laika gaitā. Tādēļ ar prezidentvalsts kompromisa tekstu direktīvā tiek noteikti tie datu veidi un pakalpojumi, uz kuriem attiecas pieejamības un ieviešanas pienākums. Attiecīgo datu un pakalpojumu sarakstus var grozīt ar deleģēto aktu (1. panta 2.a punkts, 7. pants, III un IV pielikums). Tajā pašā laikā kompromisa tekstā tiek norādīts uz īstenošanas aktiem, lai noteiktu ģeogrāfisko darbības jomu (aptveramie tīkli) un īstenošanas grafiku (6.a pants, 12.a apsvērums). Tekstā tiek arī nostiprināta Komisijai piešķirto pilnvaru deleģēšanas sistēma šādu deleģēto un īstenošanas aktu pieņemšanai (6.a panta 3. punkts un 7. pants). Tajā ir saglabāts arī mērķis par obligātu padarīt noteiktu datu veidu pieejamību un iespēja šo sarakstu atjaunināt ar deleģēto aktu, vienlaikus stiprinot dalībvalstu iesaistīšanos attiecībā uz tiem aspektiem, kas saistīti ar šā mērķa sasniegšanu, t. i., ģeogrāfiskā pārklājuma un grafika noteikšanu.
15. Turklāt kompromisā ir precizēts, ka pienākums konkrētus datus darīt pieejamus mašīnlasāmā, digitālā formātā attiecas tikai uz tiem datiem, par kuriem attiecīgā pamatinformācija jau pastāv neatkarīgi no tās noformējuma formāta.
16. Lielākā daļa delegāciju panāca pietiekami līdzsvarotu kompromisu par šo lēmumu pieņemšanas struktūru. Tomēr dažas delegācijas pauda šaubas, apsverot optimālo forumu lēmumu pieņemšanai par jomām un termiņiem, un vienlaikus uzsvēra, cik svarīgi ir nesamazināt ITS pakalpojumu attīstības mērķu vērienu.

17. Saistībā ar attiecīgajiem datu veidiem kompromisa tekstā ir paplašināts saraksts (III pielikums), pievienojot tam dažus datu veidus, kas minēti nesen pieņemtajā deleģētajā regulā par reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu specifikācijām ⁷. Attiecībā uz datu un pakalpojumu veidu izklāstu III un IV pielikumā kompromisa teksta pamatā ir Komisijas priekšlikums, taču, ņemot vērā normu hierarhiju un ja tas nav absolūti nepieciešams, tajā izvairās dot tiešu atsauci uz deleģētajiem aktiem, kuros ir sīkāka informācija.

Definīcijas (4. pants)

18. Kompromisa tekstā ir veikti nelieli pielāgojumi dažās definīcijās (ITS pakalpojums, sadarbīgas intelektiskās transporta sistēmas, datu pieejamība).

Darba programma (4.a pants)

19. Ņemot vērā nozīmi, kāda priekšlikumā (17. panta 5. punkts) ir piešķirta darba programmas pieņemšanai un saturam un dažādu darbību hronoloģiskajai secībai, kompromisa tekstā šis daudzgadu plānošanas instruments ir iekļauts to noteikumu sākumā, kuri reglamentē ITS lietotņu un pakalpojumu ieviešanu (jauns 4.a pants), un ir uzsvērtā ciešā saikne starp šo instrumentu un specifikāciju izstrādi Savienības līmenī.

⁷ OV L 122, 25.4.2022., 1. lpp.

Specifikāciju piemērošana un sadarbība starp dalībvalstīm (5. pants)

20. Kompromisa tekstā lielā mērā ir saglabāti tie priekšlikuma noteikumi, kuru mērķis ir stiprināt dalībvalstu sadarbību ITS lietotņu un pakalpojumu ieviešanā, tostarp attiecībā uz darbības aspektiem (5. pants). Kompromisa tekstā ir precizēti daži no šiem elementiem.

Specifikāciju noteikšana ar deleģēto aktu (6. pants)

21. Kompromisā ir iekļauti arī grozījumi, kas priekšlikumā ir izdarīti attiecībā uz specifiku saturu (6. pants). Tajā tiek papildināts, ka ir jānosaka parametri, lai novērtētu datu kvalitāti, un ka dalībvalstis var izraudzīties vienu vai vairākas iestādes prasību ievērošanas izvērtēšanai (6. punkts un 18. apsvērums). Tajā ir arī noteikts, ka katram no deleģētajiem aktiem būtu jāattiecas uz atsevišķu prioritāro jomu.

Pagaidu pasākumi (7.a pants)

22. Delegācijām šaubas radīja tas, ka priekšlikumā minētās ārkārtas situācijas gadījumā (7.a pants un 14. apsvērums) Komisija ir pilnvarota pieņemt tūlītēji piemērojamus īstenošanas aktus. Saglabājot minēto principu, kompromisa tekstā šie noteikumi tiek pilnveidoti un precizēti, koncentrējoties uz procedūru, izpildāmajiem nosacījumiem un saziņu starp Komisiju un dalībvalstīm. Nebija iespējams pilnībā kļedēt dažu delegāciju šaubas par šāda pilnvarojuma nepieciešamību, neapšaubot pašu kompromisu kopumā.

Personas datu aizsardzība (10. pants)

23. Kompromisa tekstā pants par personas datu aizsardzību (10. pants) tiek papildināts ar noteikumu par personas datu apstrādes nolūku saskaņā ar direktīvu (10. panta 1. punkts). Turklāt šis pants tiek papildināts ar atsauci uz ietekmes novērtējumu, kas jāveic, sagatavojot deleģēto aktu, kura rezultātā tiktu veikta šādu datu apstrāde (2. punkts), un ar atsauci uz pseidonimizācijas paņēmieni (3. punkts; skatīt arī 15. apsvērumu).

Ziņošana (17. pants) un nobeiguma noteikumi

24. Kompromisa tekstā ir saglabāts pants par dalībvalstu un Komisijas ziņojumiem (17. pants). Tomēr pirmās datums, kad dalībvalstīm jāziņo (17. panta 1. punkts), tika pārcelts uz laiku, kas ir 18 mēneši pēc stāšanās spēkā (saskaņā ar transponēšanas termiņu), Komisijas pilnvaras noteikt darbības rādītājus tika grozītas, un tām tika piemērota pārbaudes procedūra (17. panta 2. punkts), un tika uzsvērts, ka mērķis ir ziņošanu vienkāršot (17. panta 3. punkts un 22.a apsvēruma). Viena no delegācijām būtu vēlējusies, lai dalībvalstu ziņojumu sniegšanas laiks sakristu ar darba programmu ik pēc pieciem gadiem.

I pielikums

25. Priekšlikuma I pielikumā ir aprakstīti elementi, kuriem izstrādājamās specifikācijas attiecībā uz prioritārām darbības jomām Savienības līmenī. Kompromisa grozījumi šajā pielikumā aprobežojas tikai ar dažiem precizējumiem.

II pielikums

26. II pielikumā, kurā uzskaitīti ITS specifikācijām un ieviešanai piemērojamie principi, kompromisa teksts galvenokārt atbilst Komisijas ierosinātajiem grozījumiem (attiecībā uz f), h), j) un m) apakšpunktu). Tajā ir sniegti daži precizējumi par h) apakšpunktu "veicina vienlīdzīgu piekļuvi", j) apakšpunktu "nodrošina kvalitatīvu laika noteikšanu un pozicionēšanu" un m) apakšpunkts "nodrošināt pārredzamību un uzticamību" un ir grozīts l) apakšpunkts "ievēro konsekvenci", lai atgādinātu, ka to Savienības standartu vidū, kuri ir jāievēro, ir tehnoloģiskās neitralitātes princips, kas noteikts Direktīvā (ES) 2018/1972 par Eiropas Elektronisko sakaru kodeksa izveidi un kas ir arī minēts grozītajā 8.a apsvērumā. Darba grupā bija dažādi viedokļi par jautājumu, vai ir iespējams pievienot atsauci uz "tehnoloģiskās neitralitātes" principu. Kompromisa tekstā uz priekšlikuma pamata ir mēģināts panākt līdzsvaru, bet tas tiek darīts, skaidri uzsverot, kāda nozīme specifikāciju izstrādē ir šim principam, kas ir noteikts Eiropas elektronisko sakaru kodeksā.
27. Pastāvīgo pārstāvju komitejas 2022. gada 18. maija sanāksmē dalībvalstis apstiprināja savu atbalstu prezidentvalsts kompromisa tekstam. Pēc daudzu delegāciju lūguma, kuras atsaucās uz administratīvām grūtībām, kas saistītas ar direktīvas noteikumu transponēšanu valstu līmenī, transponēšanas termiņš tika pagarināts uz 24 mēnešiem (2. pants priekšlikumā, ar ko groza ITS direktīvu). Komiteja arī ir ņēmusi vērā priekšlikumu grozīt "atpakaļsaderības" principa aprakstu (II pielikuma f) punkts), lai uzsvērtu, ka, izstrādājot ITS specifikācijas, tā piemērošana ir jāpamato; divas delegācijas neatbalstīja šīs izmaiņas. Šā ziņojuma pielikumā izklāstītajā kompromisa tekstā šie pielāgojumi ir ņemti vērā.

28. Vairākas delegācijas izteica bažas par izvēli, kas vēlāk ir jāizdara attiecībā uz ģeogrāfiskajām darbības jomām un datumiem, kad konkrēti dati un pakalpojumi ir jādara pieejami. Šīs šaubas ir saistītas ar nepieciešamajiem ieguldījumiem, ar samērīgumu attiecībā uz satiksmes blīvumu konkrētos ceļa posmos, administratīvo koordināciju un noteiktu datu ticamību.
29. Šajā procedūras posmā Komisijas pārstāvis uztur spēkā procesuālu atrunu par visiem grozījumiem tās priekšlikumā. Komisijas pārstāvis īpaši uzstāja uz sākotnējo priekšlikuma struktūru, kurā ir noteikti datumi un ģeogrāfiskās darbības jomas attiecībā uz konkrētu veidu datu sniegšanu un konkrētu pakalpojumu ieviešanu, paredzot iespēju tos grozīt ar deleģēto aktu.

IV. SECINĀJUMS

30. Ņemot vērā minēto, Padome tiek aicināta, pamatojoties uz šā ziņojuma pielikumā izklāstīto kompromisa tekstu, panākt vispārēju pieeju attiecībā uz priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2010/40/ES par pamatu inteligēnto transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem.

ITS direktīvas grozījumi

[...]

tā kā:

- (1) Komisijas *Paziņojumā par ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju* ⁸ teikts, ka intelektisko transporta sistēmu (ITS) ieviešana ir būtisks 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 Deleģētā regula (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/ES ⁹ darbības jomā, piemēram, eZvans, ar ceļu satiksmes drošību saistīti informācijas pakalpojumi un drošas stāvvietas ¹⁰.

⁸ COM(2020) 789 final.

⁹ 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.).

¹⁰ Sertificētas saskaņā ar Komisijas Deleģēto regulu (ES) .../... (2022. gada 7. aprīlis), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006 papildina attiecībā uz standartiem, ar kuriem nosaka drošu un aizsargātu stāvvietu pakalpojuma līmeni un drošību, un attiecībā uz to sertifikēšanas procedūrām (C(2022) 2055 (final)).

- (3) Eiropas zaļajā kursā ¹¹ uzsvērts, ka līdztekus viedajām satiksmes vadības sistēmām, kas kļūva iespējamas, pateicoties digitalizācijai, aizvien nozīmīgāka kļūst automatizēta un satīklota multimodālā mobilitāte, un norādīts, 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 perspektīvu ¹².
- (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 ¹³ pieņemšanas 2010. gadā, tās izvērtējumā 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.

¹¹ Komisijas paziņojums "Eiropas zaļais kurss", COM(2019) 640 final.

¹² 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.

¹³ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive_en

- (7) Īstenojot Komisijas deleģētās regulas ¹⁴, kas papildina Direktīvu 2010/40/ES, dalībvalstis ir izveidojušas valsts piekļuves punktus ¹⁵. Valsts piekļuves punkti organizē piekļuvi ar transportu saistītiem datiem un to atkalizmantošanu, lai sekmētu sadarbbspējīgu maršruta un satiksmes ITS pakalpojumu nodrošināšanu galalietotājiem ES mērogā. Saskaņā ar Eiropas Datu stratēģiju ¹⁶ valsts piekļuves punkti ir svarīga 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.

¹⁴ 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 procedūram, 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.).

¹⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/national-access-points_en

¹⁶ COM(2020) 66 final.

- (8.a) Būtu jānodrošina, jo īpaši attiecībā uz S-ITS, lai ITS sistēmām izvirzītās prasības nedz pieprasītu, nedz diskriminētu noteikta veida tehnoloģijas izmantošanu atbilstoši tehnoloģiju neitralitātes principam, kā izklāstīts Direktīvā (ES) 2018/1972 ¹⁷. Ja var izmantot savstarpēji papildinošas, uzticamas un praksē pārbaudītas S-ITS tehnoloģijas, būtu jānodrošina to vienlaikus lietojums.
- (9) Izstrādājot specififikācijas, 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-ITS ¹⁸ un *CCAM* platformām ¹⁹, Eiropas forumu multimodālai pasažieru mobilitātei ²⁰ un Eiropas eZvana īstenošanas platformu ²¹.
- (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 specififikācijās nākotnē. Jaunās tehnoloģijas, jo īpaši attiecībā uz S-ITS, pirms ieviešanas ir jātestē reālos ceļu satiksmes apstākļos, lai pārliecinātos par tām kā par uzticamu pakalpojumu. 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.

¹⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/1972 (2018. gada 11. decembris) par Eiropas Elektronisko sakaru kodeksa izveidi (OV L 321, 17.12.2018., 36. lpp.).

¹⁸ Komisijas Ekspertu grupu un citu līdzīgu struktūru reģistra kods E03188.

¹⁹ Komisijas Ekspertu grupu un citu līdzīgu struktūru reģistra kods E03657.

²⁰ Komisijas Ekspertu grupu un citu līdzīgu struktūru reģistra kods E03826.

²¹ Komisijas Ekspertu grupu un citu līdzīgu struktūru reģistra kods E02481.

- (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, lai nodrošinātu uzticamību starp visām S-ITS stacijām neatkarīgi no izmantotajām sakaru tehnoloģijām. Šāds uzticamības modelis būtu jāievieš, pieņemot politiku par publiskās atslēgas infrastruktūras (*PKI*) izmantošanu. Minētās *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 centrālā līmenī. Komisijai būtu jānodrošina, ka minētie būtiskie uzdevumi tiek izpildīti, jo īpaši attiecībā uz i) S-ITS sertifikātu politikas iestādes lomu sertifikātu politikas un publiskās atslēgas infrastruktūras atļauju pārvaldībā, ii) uzticamības saraksta pārvaldītāja lomu Eiropas sertifikātu uzticamības saraksta (*ECTL*) izveidē un atjaunināšanā un – attiecībā uz regulārām darbībām – ziņošanā S-ITS sertifikātu politikas iestādei par S-ITS uzticamības modeļa vispārēju drošu darbību un iii) S-ITS kontaktpunkta lomu, veicot visu saziņu ar galvenās sertifikācijas iestādes vadītājiem un publicējot uzticamības saraksta pārvaldnieka un *ECTL* publiskās atslēgas sertifikātu. Komisija pašlaik arī nodrošina Eiropas galvenās sertifikācijas iestādes lomu, kuru vajadzības gadījumā var saglabāt, piemēram, lai atbalstītu migrācijas plānus gadījumā, ja cita galvenā sertifikācijas iestāde ir apdraudēta.

- (12) Lielākā daļa Direktīvā 2010/40/ES paredzēto pasākumu, izņemot eZvanu, ir bijuši vērsti uz specifikāciju pieņemšanu, lai nodrošinātu jau digitālā mašīnlasāmā formātā pieejamu datu sadarbību un piekļuvi tiem, un uz ITS pakalpojumu ieviešanu, taču tie neuzlika attiecīgajām ieinteresētajām personām pienākumu darīt šādus datus pieejamus šādā formātā vai ieviest konkrētus pakalpojumus. Vairāki no ITS pakalpojumiem jau tiek plaši izmantoti, piemēram, ar ceļu satiksmes drošību saistīti informācijas pakalpojumi, kas ļauj uzzināt par negadījumiem, vai dati citās prioritārās jomās, kas noteiktas šajā direktīvā, 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) 2019/2144 ²². Dažu ITS pakalpojumu un dažu mašīnlasāmā formātā pieejamu datu obligātu sniegšanu uzskata par nepieciešamu, lai nodrošinātu gan šādu datu, gan pakalpojumu nepārtrauktu pieejamību visā Savienībā. Tas nozīmē, ka mašīnlasāmajos datos atspoguļojamā pamatinformācija jau pastāv neatkarīgi no formāta vai datu nesēja, kādā tā tiek sniegta. Tie datu un pakalpojumu veidi, kuru sniegšana būtu jānosaka par obligātu saskaņā ar šo direktīvu, būtu jānosaka, pamatojoties uz specifikācijām, ko Komisija pieņēmusi ar deleģētajiem aktiem, kuri papildina Direktīvu 2010/40/ES, jo īpaši ar Komisijas Deleģētajām regulām (ES) Nr. 2022/670 ²³, (ES) 885/2013, (ES) 886/2013 un (ES) 2017/1926, un atspoguļo tajos minētos datu un pakalpojumu veidus.
- (12.a) Nepārtrauktības nolūkā datu veidiem un pakalpojumiem, kuru sniegšana būtu jānosaka par obligātu saskaņā ar šo direktīvu, būs jābūt pieejamiem konkrētā ģeogrāfiskā darbības jomā.

²² 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.).

²³ Komisijas Deleģētā regula (ES) 2022/670 (2022. gada 2. februāris), ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanu visā ES (OV L 122, 25.4.2022., 1. lpp.);

Lai noteiktu šo darbības jomu, būtu jāievēro pakāpeniska un samērīga pieeja, kuras pamatā ir pieredze un rezultāti, kas jau gūti un kuri tiks gūti paplašināšanās laikā.

- (13) Pētījums "Personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām pieejama transporta kartēšana" ²⁴, 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 progresīvu autovadītāja palīdzības sistēmu vai transportlīdzekļu un infrastruktūras sistēmu kopumā 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. Attiecīgi ITS pakalpojumu integritātes apdraudējums varētu nopietni ietekmēt ceļu satiksmes drošību, piemēram, ja apzināti nepatiesa informācija par briesmām liek transportlīdzekļiem veikt manevrus, kas apdraud satiksmes dalībniekus, un tas varētu izraisīt domino efektu uz Savienības transporta sistēmu. Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus šīs direktīvas īstenošanai, Komisijai situācijās, kad ITS pakalpojumu integritāte ir apdraudēta un steidzami ir nepieciešama iejaukšanās Savienības līmenī, lai nodrošinātu Savienības transporta sistēmas drošu un pareizu funkcionēšanu vai ceļu satiksmes drošību, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras pieņemt pretpasākumus, lai novērstu šādas situācijas cēloņus un sekas. Minētie pasākumi būtu jāveic iespējami drīzāk un jāpiemēro nekavējoties. Tomēr, sagatavojot šādus pretpasākumus, Komisijai būtu jādara viss iespējamais, lai apspriestos ar dalībvalstu ekspertiem. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 ²⁵. Tā kā ir 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.

²⁴ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/dfa0c844-3b5f-11eb-b27b-01aa75ed71a1>

²⁵ 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.).

Šādi pretpasākumi būtu jābeidz, tiklīdz ir ieviests alternatīvs risinājums vai ārkārtas situācija ir noregulēta.

- 15) Jebkāda persondatu apstrāde saskaņā ar šo direktīvu, piemēram, atrašanās vietas datu apstrāde, kas ļauj tieši vai netieši identificēt personu, būtu jāveic saskaņā ar Savienības tiesību aktiem par persondatu un privātuma aizsardzību, proti, saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2016/679 ²⁶ un saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/58/EK ²⁷. Saskaņā ar Regulas (ES) 2016/679 6. pantu šajā direktīvā būtu jāprecizē nolūks, kādā persondatus drīkst apstrādāt saskaņā ar šo direktīvu. Ja šajā direktīvā paredzēto specifikāciju izstrāde ietver persondatu apstrādi, tajās būtu jāparedz atbilstoši un piemēroti persondatu aizsardzības pasākumi atbilstoši Regulas (ES) 2016/679 un Direktīvas 2002/58/EK prasībām, tostarp attiecībā uz datu uzglabāšanas maksimālo ilgumu, anonimizāciju vai pseidonimizāciju. Jo īpaši, neskarot nekādas konkrētas prasības, kas noteiktas Savienības tiesību aktos attiecībā uz anonīmu vai pseidonimizētu datu izmantošanu ikreiz, kad vien ir iespējams vienādi sasniegt izvirzītos mērķus, būtu jāveicina anonimizācija vai pseidonimizācija kā paņēmieni personas privātuma uzlabošanai atbilstoši integrētas datu aizsardzības principam. Turklāt minētajās specifikācijās vai attiecīgā gadījumā valsts tiesību aktos saskaņā ar Regulas (ES) 2016/679 un Direktīvas 2002/58/EK prasībām būtu jānosaka aizsardzības pasākumi, jo īpaši pret ļaunprātīgu izmantošanu, tostarp nelikumīgu piekļuvi, grozīšanu vai zudumu.
- (17) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/95/EK par produktu vispārēju drošību ²⁸ 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

²⁶ 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.).

²⁷ 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 privāto dzīvi un elektronisko komunikāciju) (OV L 201, 31.7.2002., 37. lpp.).

²⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/95/EK (2001. gada 3. decembris) par produktu vispārēju drošību (OV L 11, 15.1.2002., 4. lpp.).

piemērotības novērtēšanu. Attiecībā uz noteikumiem 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. Minētajiem noteikumiem būtu jābalstās uz Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu Nr. 768/2008/EK ²⁹, jo īpaši attiecībā uz atbilstības novērtējuma dažādu posmu moduļiem un tirgus uzraudzības procedūrām. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 ³⁰ nosaka regulējumu mehānisko transportlīdzekļu un to detaļu vai saistītā aprīkojuma tipa apstiprināšanai un tirgus uzraudzībai, un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 167/2013 ³¹ un (ES) Nr. 168/2013 ³² paredz 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 tikai tas, kas būtu nepieciešams katrā atsevišķā gadījumā, un attiecīgā gadījumā to mērķim vajadzētu būt sistemātiskai pieejai noteikumiem par atbilstības novērtēšanas struktūru iecelšanu un piemērojamām procedūrām, jo īpaši attiecībā uz pārrobežu lietojumiem un pakalpojumiem.

²⁹ 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.).

³⁰ 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.).

³¹ 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.).

³² 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.).

- (19) Ja ITS aprīkojuma un programmatūras ieviešana un izmantošana ietver mākslīgā intelekta sistēmas, būtu jāņem vērā topošā Mākslīgā intelekta akta ³³ 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 sinerģija starp Savienības transporta un kosmosa nozarēm. Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/696 ³⁴ 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.

³³ 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).

³⁴ 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.).

- (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.
- (22.a) Noteikumi par ziņošanu būtu jāvienkāršo, un tiem būtu jāļauj labāk veikt salīdzinošu analīzi. Tāpēc vienam dalībvalsts ziņojumam, kuru sniedz reizi trijos gados un kurš attiecas uz direktīvas un visu deleģēto un īstenošanas aktu īstenošanu, būtu jāaizstāj dažādie esošie ziņošanas pienākumi, un būtu jāizveido vienota veidne, kā arī konkrēti galvenie darbības rādītāji. Pamatojoties uz pieredzi, kas gūta, ziņojumos izmantojot brīvprātīgus galvenos darbības rādītājus, Komisijai vajadzētu būt iespējai izvēlēties dažus no šiem rādītājiem, kas jāiekļauj saskaņotajā veidnē.
- (23) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs direktīvas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai attiecībā uz darba programmu pieņemšanu un atjaunināšanu, ģeogrāfiskā tvēruma noteikšanu un attiecīgajiem termiņiem obligāto datu veidu un ITS pakalpojumu ieviešanai dalībvalstīs, kā arī attiecībā uz dalībvalstu sniegto ziņojumu veidnes pieņemšanu. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 ³⁵.
- (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 notiktu saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas

³⁵ 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.).

procesu ³⁶. 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. 165/2014 ³⁷, (ES) 2019/1239 ³⁸, (ES) 2020/1056 ³⁹ un (ES) 2018/858 un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvām 2007/2/EK ⁴⁰ un (ES) 2019/520 ⁴¹.
- (26) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi — proti, nodrošināt sadarbībspējīgu intelektisko (inteligento) 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 dokumentiem ⁴² dalībvalstis ir apņēmušās, paziņojot savus transponēšanas pasākumus, pamatotos gadījumos pievienot vienu vai vairākus dokumentus, kuros paskaidrota saikne starp direktīvas sastāvdaļām un atbilstīgajām daļām valsts transponēšanas

³⁶ Iestāžu nolīgums starp Eiropas Parlamentu, Eiropas Savienības Padomi un Eiropas Komisiju par labāku likumdošanas procesu (OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.).

³⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 165/2014 (2014. gada 4. februāris) par tahogrāfiem autotransportā (OV L 60, 28.2.2014., 1. lpp.).

³⁸ 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.).

³⁹ 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.).

⁴⁰ 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.).

⁴¹ 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.).

⁴² OV C 369, 17.12.2011., 14. lpp.

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) 2018/1725 ⁴³ 42. panta 1. punktu, un tas sniedza atzinumu 2022. gada 2. martā,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. 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, kas norādītas 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. ITS pakalpojumi sadarbīgai, satīklotai un automatizētai mobilitātei.";

⁴³ 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.).

3) direktīvas 4. pantu groza šādi:

-a) panta 4) punktu aizstāj ar šādu:

"4) "ITS pakalpojums" ir ITS lietotnes nodrošināšana ar skaidri noteiktu organizatorisku un operacionālu pamatu, lai sekmētu lietošanas drošumu, efektivitāti, ilgtspējīgu mobilitāti, komfortu un/vai atvieglotu vai veicinātu transporta sistēmas darbību;"

a) panta 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:

"19) "sadarbīgas inteliģentas transporta sistēmas" jeb "S-ITS" ir ITS, kas ļauj ITS lietotājiem mijiedarboties un veikt koordināciju, droši un uzticami apmainoties ar ziņojumiem bez iepriekšējas informācijas citam par citu;

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" (VPP) ir dalībvalsts izveidota digitāla saskarne, kas darbojas kā vienots piekļuves punkts, nodrošinot piekļuvi datiem saskaņā ar specifikācijām, kuras pieņemtas, ievērojot 6. pantu;

23) "iespēja piekļūt datiem" ir iespēja 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 objektu atrašanās vietu, 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.";

3.a) iekļauj šādu pantu:

"4.a pants

Darba programma ⁴⁴

1. 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 ietver vismaz šādus elementus:

a) tās īstenošanas mērķi un datumu katram gadam, norādot, kuriem darba punktiem būtu jāizstrādā specifikācijas saskaņā ar 6. pantu;

b) datu veidi un ITS pakalpojumi, attiecībā uz kuriem Komisija var pieņemt deleģētos aktus, ievērojot 7. panta 1. un 2. punktu.

⁴⁴ Teksts daļēji tika pārcelts no priekšlikuma 17. panta 5. punkta.

2. Pirms deleģēto aktu pieņemšanas pilnvaru kārtējās pagarināšanas par vēl pieciem gadiem saskaņā ar 12. panta 2. punktu Komisija ar īstenošanas aktiem nāk klajā ar jaunu darba programmu, kurā iekļauti vismaz tie elementi, kas minēti šā panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 15. panta 4. punktā.";

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 ievieš šādas lietotnes un pakalpojumus savā teritorijā. Šīs tiesības neskar 6.a pantu.

2. Attiecīgā gadījumā dalībvalstis sadarbojas saistībā ar prioritārajām jomām, kamēr nav pieņemtas specifikācijas, kas attiecas uz šīm prioritārajām jomām.

3. Dalībvalstis arī sadarbojas, piemēram, izmantojot ES atbalstītus koordinācijas projektus, un vajadzības gadījumā ar attiecīgajām ieinteresētajām personām darba jautājumos, kas saistīti ar Komisijas pieņemto specifikāciju, piemēram, standartu un ES saskaņoto profilu, vienotu definīciju, vienotu metadatu, vienotu kvalitātes prasību, īstenošanu, un jautājumos, kas saistīti ar valsts piekļuves punktu arhitektūras sadarbību, vienotiem datu apmaiņas nosacījumiem, kā arī ar kopīgu apmācību un informatīvajiem pasākumiem. Attiecībā uz specifikācijās izklāstītajām prasībām datu sniedzējiem, datu lietotājiem un ITS pakalpojumu sniedzējiem dalībvalstis attiecīgā gadījumā sadarbojas arī attiecībā uz praksi, kā novērtēt atbilstību minētajām prasībām, un atbilstības nodrošināšanas mehānismu izstrādi.";

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. Specifikācijas attiecīgā gadījumā pamato uz jebkuru no standartiem, kas minēti 8. pantā.

Specifikācijās iekļauj noteikumus par tādu parametru noteikšanu, kas saistīti ar kvalitāti un piemērotību lietošanai. 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.

Dalībvalstis var izraudzīties vienu vai vairākas struktūras, kas ir kompetentas novērtēt atbilstību specifikācijās noteiktajām prasībām, ievērojot visus īpašos novērtēšanas noteikumus, kas var būt noteikti specifikācijās.

Specifikācijas atbilst II pielikumā izklāstītajiem principiem.";

c) iekļauj šādu 8. punktu:

"8. Komisija pieņem šajā pantā minētās specifikācijas, izmantojot deleģētos aktus saskaņā ar 12. pantu. Katrs deleģētais akts attiecas tikai uz vienu prioritāro jomu, un to pieņem attiecībā uz katru no prioritārajām darbībām." ⁴⁵

* 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) iekļauj šādu 6.a pantu:

"6.a pants

Datu pieejamība un ITS pakalpojumu ieviešana

1. Dalībvalstis nodrošina, ka, ja pamatinformācija jau pastāv, visiem III pielikumā uzskaitītajiem datu veidiem dati ir pieejami konkrētajam datu veidam atbilstošā ģeogrāfiskā tvērumā pēc iespējas drīzāk, bet ne vēlāk kā attiecīgajā datumā, kas noteikts 3. punktā minētajos īstenošanas aktos.

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

2. Dalībvalstis nodrošina IV pielikumā norādīto ITS pakalpojumu ieviešanu ģeogrāfiskajā tvērumā ne vēlāk kā attiecīgajā datumā, kas noteikts 3. punktā minētajos īstenošanas aktos.

⁴⁵ Piezīme. Šajā 8. punktā daļēji ir ietverts šobrīd spēkā esošās direktīvas 7. panta 1. un 2. punkta saturs.

3. Komisija ar īstenošanas aktiem, kas pieņemti saskaņā ar 15. panta 4. punktu, nosaka:

a) ģeogrāfisko tvērumu attiecībā uz datu veidiem, kas uzskaitīti III pielikumā, un īstenošanas termiņus;

b) ģeogrāfisko tvērumu attiecībā uz IV pielikumā uzskaitītajiem ITS pakalpojumiem un īstenošanas termiņus.

Pieņemot šādus īstenošanas aktus, Komisija ņem vērā risku, ka var notikt iejaukšanās personālos, kā arī izmaksas un cilvēkresursus, kas vajadzīgi, lai attiecīgos datus darītu pieejamus un ieviestu attiecīgos pakalpojumus pietiekamā kvalitātē nolūkā nodrošināt, ka minētās izmaksas un resursi, jo īpaši tie, kas rodas publiskajām iestādēm, tiek samazināti līdz minimumam. Komisija ņem vērā arī izmaksas un administratīvo slogu privātiem operatoriem, kuriem var būt noteikta prasība sniegt datus un pakalpojumus. Ja par datu veidu vai pakalpojumu iekļaušanu III un IV pielikumā ir veikta izmaksu un ieguvumu analīze un ietekmes novērtējums saskaņā ar 7. panta 1. vai 2. punktu, Komisija saviem apsvērumiem var izmantot arī minētās analīzes un ietekmes novērtējuma rezultātus.";

7) direktīvas 7. pantu aizstāj ar šādu:

"7. pants

Grozījumi III un IV pielikumā

"1. ⁴⁶ Pēc izmaksu un ieguvumu analīzes un ietekmes novērtējuma, tostarp pēc pienācīgas apspriešanās, Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 12. pantu, ņemot vērā tirgus un tehnoloģiju attīstību visā Savienībā, lai grozītu III pielikumā iekļauto datu veidu sarakstu:

- a) pievienojot vai mainot datu veidus, kas ir cieši saistīti ar I pielikumā minētajām prioritārajām jomām un uzskaitīti specifikācijās, kas izstrādātas, ievērojot 6. panta 8. punktu, ja šādu datu veidu pieejamība saskaņā ar izmaksu un ieguvumu analīzi un ietekmes novērtējumu sniedz būtiskus un skaidri pamatotus ieguvumus un uzlabojumus transporta ilgtspējas, transporta drošuma un drošības vai transporta efektivitātes un pārvaldības ziņā, vai
- b) skaidri pamatotos gadījumos svītrojot III pielikumā iekļautos datu veidus.

Katrs deleģētais akts atbilst datu veidiem, kas iekļauti jaunākajā darba programmā, kura pieņemta saskaņā ar 4.a pantu, un aptver tikai vienu prioritāro jomu.

⁴⁶ Piezīme. Pašreizējais 1. punkts ir iekļauts 6. panta jaunajā 8. punktā.

2. Pēc izmaksu un ieguvumu analīzes un ietekmes novērtējuma, tostarp pēc pienācīgas apspriešanās, Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 12. pantu, ņemot vērā tirgus un tehnoloģiju attīstību visā Savienībā, lai grozītu IV pielikumā iekļauto ITS pakalpojumu sarakstu:

a) pievienojot vai mainot pakalpojumus I pielikuma darbības jomā, kuru vajadzībām, ievērojot 6. panta 8. punktu, ir izstrādātas specifikācijas, ja šādu pakalpojumu sniegšana saskaņā ar izmaksu un ieguvumu analīzi un ietekmes novērtējumu sniedz būtiskus un skaidri pamatotus ieguvumus un uzlabojumus transporta ilgtspējas, transporta drošuma un drošības vai transporta efektivitātes un pārvaldības ziņā, vai

b) skaidri pamatotos gadījumos svītrojot IV pielikumā iekļautos pakalpojumus.

Katrs deleģētais akts atbilst ITS pakalpojumu sarakstam, kas iekļauts jaunākajā darba programmā, kura pieņemta saskaņā ar 4.a pantu, un aptver tikai vienu prioritāro jomu.

3. Pieņemot deleģētos aktus, ievērojot šo pantu, Komisija pienācīgi ņem vērā risku, ka var notikt iejaukšanās personātos, kā arī izmaksas un cilvēkresursus, kas vajadzīgi, lai attiecīgos datus darītu pieejamus vai ieviestu attiecīgos pakalpojumus pietiekamā kvalitātē, lai nodrošinātu, ka minētās izmaksas un resursi, jo īpaši tie, kas rodas publiskajām iestādēm, tiek samazināti līdz minimumam. Komisija ņem vērā arī izmaksas un administratīvo slogu privātiem operatoriem, kuriem var būt noteikta prasība sniegt datus un pakalpojumus.";

8) iekļauj šādu 7.a pantu:

"7.a pants

Pagaidu noregulējuma pasākumi

1. Neskarot gatavības incidentiem un reaģēšanas uz tiem mehānismus, piemēram, tos, kas izveidoti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/1148 *, Komisija pēc dalībvalsts pieprasījuma vai pēc savas iniciatīvas ārkārtas situācijā var pieņemt nekavējoties piemērojamus īstenošanas aktus, nosakot pretpasākumus, lai novērstu minētās situācijas cēloņus un sekas, piemēram, apturēt pienākumu izpildi 2. pantā noteikto prioritāro jomu ietvaros. Komisija pēc iespējas drīz informē dalībvalstis, ja tā uzskata, ka ir radusies ārkārtas situācija.
2. Komisija var pieņemt īstenošanas aktus saskaņā ar 1. punktu tikai tad, ja rodas neparedzēta ārkārtas situācija, ko izraisa tādu ITS pakalpojumu pieejamības vai integritātes apdraudējums, uz kuriem attiecas specifikācijas, kas pieņemtas saskaņā ar 6. pantu, ja šāda situācija var apdraudēt Savienības transporta sistēmas drošu un pareizu darbību vai negatīvi ietekmēt ceļu satiksmes drošību, un tikai tad, ja nav paredzams, ka incidentu reaģēšanas mehānisma piemērošana vai specifikāciju grozīšana saskaņā ar 6. pantu būs savlaicīga un efektīva reakcija. Komisijas pieņemtie pasākumi attiecas tikai uz šādu ārkārtas situācijas cēloņu un seku novēršanu.
3. Pagaidu noregulējuma pasākumu pieņemšana saskaņā ar šo pantu neskar dalībvalstu kompetenci rīkoties ārkārtas situācijā saistībā ar valsts drošības vai aizsardzības jautājumiem, kas ietekmē to teritorijā ieviestās ITS lietotnes un pakalpojumus.

4. Šā panta 1. punktā minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 15. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru. Minēto īstenošanas aktu termiņš nepārsniedz 8 mēnešus. Komisija informē dalībvalstis, ja tā uzskata, ka ārkārtas situācija ir beigusies, un atceļ minētos aktus, tiklīdz minētā situācija ir beigusies, vai ja Komisija ir grozījusi attiecīgās specifikācijas, lai situāciju labotu, atkarībā no tā, kas notiek agrāk. ⁴⁷;

*Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/1148 (2016. gada 6. jūlijs) par pasākumiem nolūkā panākt vienādi augsta līmeņa tīklu un informācijas sistēmu drošību visā Savienībā (OV L 194, 19.7.2016., 1. lpp.). PIEZĪME. Atjaunināt pēc TID2 direktīvas stāšanās spēkā (priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar ko paredz pasākumus nolūkā panākt vienādi augsta līmeņa kiberdrošību visā Savienībā un ar ko atceļ Direktīvu (ES) 2016/1148 (2020/0359(COD))).

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

1. Datus, kas ir persondati Regulas (ES) 2016/679 * 4. panta 1. punkta nozīmē, apstrādā saskaņā ar šo direktīvu tikai tiktāl, ciktāl šāda apstrāde ir vajadzīga I pielikumā norādīto ITS lietotņu, pakalpojumu un darbību veikšanai, lai nodrošinātu ceļu satiksmes drošību vai drošumu un uzlabotu satiksmes, mobilitātes vai incidentu pārvaldību.

⁴⁷ Piezīme. Pēdējais teikums ir pārcelts no 15. panta 3. punkta.

2. Ja specifikācijas, kas pieņemtas, ievērojot 6. pantu, attiecas uz tādu datu apstrādi, kuri ir persondati atbilstoši definīcijai Regulas (ES) 2016/679 4. panta 1. punktā, tajās nosaka šo datu kategorijas un paredz atbilstošus pasākumus persondatu aizsardzībai atbilstīgi Regulai (ES) 2016/679 un Direktīvai 2002/58/EK. Tādā gadījumā 6. panta 7. punktā ⁴⁸ minētajā ietekmes novērtējumā iekļauj analīzi par šādas apstrādes ietekmi uz attiecīgo persondatu aizsardzību.

3. Piemērotos gadījumos ir vēlams izmantot anonīmus vai pseidonimizētus 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 6. panta 8. punktā paredzētās pilnvaras, nosaka I pielikuma 4.3. punktā minēto ES S-ITS drošības akreditācijas datu pārvaldības sistēmu. Nosaka šādas minētās sistēmas funkcijas:

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

Komisija ir atbildīga par šo funkciju izpildes nodrošināšanu." ;

⁴⁸ Piezīme. 6. panta 7. punktā teikts: "Pirms specifikāciju pieņemšanas Komisija veic ietekmes novērtējumu, ietverot izmaksu un ieguvumu analīzi."

- 12) direktīvas 12. panta 2. punktā frāzi "no 2017. gada 27. augusta" aizstāj ar "no [Publikāciju birojā lūgums ievietot šīs 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.
4. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

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 ⁴⁹

1. Dalībvalstis līdz [spēkā stāšanās datums + 18 mēneši] iesniedz Komisijai ziņojumu par šīs direktīvas un uz tās pamata pieņemto deleģēto aktu īstenošanu, kā arī par galvenajiem valstu pasākumiem un projektiem saistībā ar prioritārajām jomām un III un IV pielikumā uzskaitīto datu un pakalpojumu pieejamību.
2. Komisija ar īstenošanas aktiem nosaka veidni sākotnējiem ziņojumiem un progresa ziņojumiem, tostarp sarakstu ar galvenajiem darbības rādītājiem, lai novērtētu šīs direktīvas un uz tās pamata pieņemto deleģēto un īstenošanas aktu īstenošanu. Minētajos īstenošanas aktos, ņemot vērā proporcionalitātes principu un pamatojoties uz paraugpraksi, nošķir obligātos galvenos darbības rādītājus, kas jāiekļauj ziņojumos, un papildu rādītājus, ko attiecīgā gadījumā var iekļaut šādos ziņojumos. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 15. panta 4. punktā.
3. Pēc sākotnējā ziņojuma iesniegšanas dalībvalstis ik pēc trīs gadiem ziņo par progresu šīs direktīvas un uz tās pamata pieņemto deleģēto un īstenošanas aktu īstenošanā. Komisija nodrošina, ka ziņošanas termiņi, kas noteikti deleģētajos aktos, kuri pieņemti, pamatojoties uz 6. pantu, ir saskaņoti ar minēto biežumu.
4. Komisija ne vēlāk kā 18 mēnešus pēc kārtējā dalībvalstīm noteiktā ziņošanas termiņa sniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par progresu šīs direktīvas un uz tās pamata pieņemto deleģēto un īstenošanas aktu 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.

⁴⁹ Piezīme. Darba programmas noteikumi ir pārcelti uz jaunu 4.a pantu.

- 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 + 24 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 to 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.

[...]

PRIORITĀRĀS JOMAS

(kā minēts 2. pantā)

1. I prioritārā joma. Informācijas un mobilitātes ITS pakalpojumi

Pasažieriem paredzēto informācijas un mobilitātes ITS pakalpojumu specifikācijās un standartos iekļauj tālāk minēto.

1.1. Specifikācijas ES mēroga multimodāliem digitālās mobilitātes pakalpojumiem (tostarp ES mēroga multimodāliem maršruta informācijas pakalpojumiem)

Nosaka prasības, kas nepieciešamas, lai ES mēroga multimodāli digitālās mobilitātes pakalpojumi un tamlīdzīgi pakalpojumi, kas nodrošina informatīvās, rezervēšanas vai iegādes funkcijas attiecībā uz vairākiem pārvadātājiem, kuri sniedz tā paša transporta veida pakalpojumus, būtu precīzi un pieejami ITS lietotājiem pāri robežām, balstoties uz šādiem kritērijiem:

- 1.1.1. multimodālajiem digitālās mobilitātes pakalpojumiem izmantojamu, aktuālu un precīzu multimodālu satiksmes un maršruta datu pieejamība un iespēja piekļūt tiem ITS pakalpojumu sniedzējiem, neskarot ar drošību un transporta pārvaldību saistītos ierobežojumus;
- 1.1.2. datu elektroniskas pārrobežu apmaiņas sekmēšana starp attiecīgajām publiskajām iestādēm un ieinteresētajām personām, un attiecīgajiem ITS pakalpojumu sniedzējiem, jo īpaši izmantojot standartizētas saskarnes;
- 1.1.3. multimodālajiem digitālās mobilitātes pakalpojumiem izmantojamu pieejamo multimodālo satiksmes un maršruta datu laicīga atjaunināšana, ko veic attiecīgās publiskās iestādes un ieinteresētās personas;
- 1.1.4. multimodālas maršruta informācijas, tostarp attiecīgā gadījumā ar transporta pakalpojumu rezervēšanu un iegādi saistītas informācijas laicīga atjaunināšana, ko veic ITS pakalpojumu sniedzēji.
- 1.2. Specifikācijas ES mēroga ceļu satiksmes informācijas un navigācijas pakalpojumiem (tostarp ES mēroga reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumiem)

Nosaka prasības, kas nepieciešamas, lai ES mēroga ceļu satiksmes informācijas un navigācijas pakalpojumi būtu precīzi un pieejami ITS lietotājiem pāri robežām, balstoties uz šādiem kritērijiem:

- 1.2.1. reāllaika satiksmes informācijas sniegšanā un digitālajās kartēs izmantojamu, aktuālu un precīzu ceļa un satiksmes datu, tostarp reāllaika datu, pieejamība un iespēja piekļūt tiem ITS pakalpojumu sniedzējiem un citām attiecīgajām ieinteresētajām personām, neskarot ar drošību un transporta pārvaldību saistītos ierobežojumus;
- 1.2.2. datu, tostarp atsauksmju par datu kvalitāti, elektroniskas pārrobežu apmaiņas sekmēšana starp attiecīgajām publiskajām iestādēm, ieinteresētajām personām un attiecīgajiem ITS pakalpojumu sniedzējiem;
- 1.2.3. reāllaika satiksmes informācijas sniegšanā izmantojamu pieejamo ceļa un satiksmes datu laicīga atjaunināšana, ko veic attiecīgās publiskās iestādes un ieinteresētās personas;
- 1.2.4. ceļu satiksmes dalībniekiem un citām attiecīgajām ieinteresētajām personām paredzētas reāllaika satiksmes informācijas laicīga atjaunināšana, ko veic ITS pakalpojumu sniedzēji.
- 1.3. Specifikācijas ES mēroga multimodāliem digitālās mobilitātes pakalpojumiem un ceļu satiksmes informācijas un navigācijas pakalpojumiem
 - 1.3.1. Nosaka prasības attiecībā uz ceļa un satiksmes datu (t. i., satiksmes kustības plāni, satiksmes noteikumi un ieteicamie maršruti, īpaši attiecībā uz smagajiem kravas transportlīdzekļiem) iegūšanu, ko veic attiecīgās publiskās iestādes un/vai attiecīgā gadījumā privātais sektors, un šo datu piegādi ITS pakalpojumu sniedzējiem, balstoties uz šādiem kritērijiem:
 - 1.3.1.1. attiecīgo publisko iestāžu un/vai privātā sektora iegūto aktuālo ceļa un satiksmes datu (t. i., satiksmes kustības plāni, satiksmes noteikumi un ieteicamie maršruti) pieejamība ITS pakalpojumu sniedzējiem;
 - 1.3.1.2. datu elektroniskas apmaiņas sekmēšana starp attiecīgajām publiskajām iestādēm un ITS pakalpojumu sniedzējiem, un citām attiecīgajām ieinteresētajām personām;
 - 1.3.1.3. ceļa un satiksmes datu (t. i., satiksmes kustības plāni, satiksmes noteikumi un ieteicamie maršruti) laicīga atjaunināšana, ko veic attiecīgās publiskās iestādes un/vai attiecīgā gadījumā privātais sektors;
 - 1.3.1.4. šos ceļa un satiksmes datus izmantojošo ITS pakalpojumu un lietotņu laicīga atjaunināšana, ko veic ITS pakalpojumu sniedzēji.
 - 1.3.2. Nosaka prasības, kas nepieciešamas, lai nodrošinātu, ka digitālajās kartēs izmantotie ceļa, satiksmes un attiecīgie maršruta un multimodālās infrastruktūras dati ir precīzi un iespēju robežās pieejami digitālo karšu ražotājiem un pakalpojumu sniedzējiem, balstoties uz šādiem kritērijiem:
 - 1.3.2.1. digitālajās kartēs izmantoto aktuālo ceļa, satiksmes un attiecīgu maršruta un multimodālās infrastruktūras datu, tostarp ar norādītiem piekļuves mezgliem, pieejamība digitālo karšu ražotājiem un pakalpojumu sniedzējiem;
 - 1.3.2.2. datu elektroniskas apmaiņas sekmēšana starp attiecīgajām publiskajām iestādēm un ieinteresētajām personām, un privātajiem digitālo karšu ražotājiem un pakalpojumu sniedzējiem;

1.3.2.3. digitālajām kartēm nepieciešamo ceļa un satiksmes datu laicīga atjaunināšana, ko veic attiecīgās publiskās iestādes un ieinteresētās personas;

1.3.2.4. digitālo karšu savlaicīga atjaunināšana, ko veic digitālo karšu ražotāji un pakalpojumu sniedzēji.

2. II prioritārā joma. Maršruta, transporta un satiksmes pārvaldības ITS pakalpojumi

Maršruta, transporta un satiksmes pārvaldības ITS pakalpojumu specififikācijās un standartos iekļauj tālāk minēto.

2.1. Pilnveidotas satiksmes un incidentu pārvaldības pakalpojumu specififikācijas

Nosaka prasības, kas nepieciešamas, lai atbalstītu un saskaņotu pilnveidotas satiksmes un incidentu pārvaldības pakalpojumus, balstoties uz šādiem kritērijiem:

2.1.1. satiksmes un incidentu pārvaldības pakalpojumiem nepieciešamu, aktuālu un precīzu ceļa un satiksmes datu un datu par negadījumiem un incidentiem pieejamība un iespēja piekļūt tiem;

2.1.2. datu, tostarp satiksmes un incidentu pārvaldībai būtisku kravas datu (piemēram, bīstamu kravu pārvadājumi, ar kravām saistīti piekļuves ierobežojumi, lielgabari kravu pārvadājumi), elektroniskas pārrobežu apmaiņas sekmēšana starp satiksmes vadības centriem, satiksmes informācijas centriem, ieinteresētajām personām un attiecīgajiem ITS pakalpojumu sniedzējiem, jo īpaši izmantojot standartizētas saskarnes;

2.1.3. uzlabotiem satiksmes un incidentu pārvaldības pakalpojumiem nepieciešamu pieejamo ceļu un satiksmes datu un datu par negadījumiem un incidentiem savlaicīga atjaunināšana, ko veic attiecīgās ieinteresētās personas;

2.1.4. datu pieejamība un sinerģija ar citām iniciatīvām, kuru mērķis ir atbalstīt multimodalitāti, transporta veidu integrāciju un veicināt transporta veidu maiņu Eiropas transporta tīklā uz ilgtspējīgākajiem transporta veidiem, saskaņojot un atvieglojot datu kopīgošanu ⁵⁰.

2.2. Mobilitātes pārvaldības pakalpojumu specififikācijas

Nosaka prasības, kas nepieciešamas, lai sniegtu atbalstu publiskajām transporta iestādēm precīzu mobilitātes pārvaldības pakalpojumu izstrādē, balstoties uz šādiem kritērijiem:

2.2.1. mobilitātes pārvaldībai nepieciešamu, aktuālu un precīzu ceļa un multimodālu maršruta un satiksmes datu pieejamība un iespēja piekļūt tiem attiecīgajām publiskajām iestādēm, neskarot datu aizsardzības prasības;

2.2.2. datu elektroniskas pārrobežu apmaiņas sekmēšana starp attiecīgajām publiskajām iestādēm un ieinteresētajām personām, un attiecīgajiem ITS pakalpojumu sniedzējiem;

⁵⁰ Piemēram, 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.

- 2.2.3. mobilitātes pārvaldībai nepieciešamu un pieejamu ceļa un multimodālu maršruta un satiksmes datu laicīga atjaunināšana, ko veic attiecīgās publiskās iestādes un ieinteresētās personas.

2.3. ES satvars ITS arhitektūrai

Nosaka pasākumus, kas nepieciešami, lai izstrādātu ES ITS pamatarhitektūru, kura īpaši risina jautājumus, kas ir saistīti ar ITS sadarbību, pakalpojumu nepārtrauktību un multimodalitātes aspektiem, un kuras ietvaros dalībvalstis un to kompetentās iestādes sadarbībā ar privāto sektoru var izstrādāt savu ITS arhitektūru valsts, reģionāla vai vietēja mēroga mobilitātei.

2.4. ITS lietotnes un kravu pārvadājumu loģistika

Nosaka prasības, kas nepieciešamas, lai atbalstītu ITS lietotņu izstrādi kravu pārvadājumu loģistikas vajadzībām, jo īpaši kravu uzraudzīšanai un izsekošanai un citu vizuālās uzraudzības pakalpojumu sniegšanai visa maršruta garumā un visos transporta veidos, balstoties uz šādiem kritērijiem:

- 2.4.1. attiecīgu ITS tehnoloģiju pieejamība ITS lietotņu izstrādātājiem un šo tehnoloģiju izmantošana;
- 2.4.2. tādu ar kravu saistītu datu pieejamība, kuriem piekļūst saskaņā ar citiem īpašiem regulējumiem par datu kopīgošanu ⁵¹;
- 2.4.3. pozicionēšanas rezultātu integrēšana satiksmes vadības rīkos un centros.

3. III prioritārā joma. Ceļu satiksmes drošuma un drošības ITS pakalpojumi

Ceļu satiksmes drošuma un drošības ITS pakalpojumu specifikācijās un standartos iekļauj tālāk minēto.

3.1. Specifikācijas sadarbējīgai ES mēroga eZvana sistēmai

Nosaka pasākumus, kas nepieciešami sadarbējīgas ES mēroga eZvana sistēmas saskaņotai nodrošināšanai, tostarp:

- 3.1.1. datu apmaiņai nepieciešamo transportlīdzekļa ITS datu pieejamība;
- 3.1.2. nepieciešamā aprīkojuma pieejamība ārkārtas palīdzības izsaukumu centros, kuri saņem transportlīdzekļu raidītos datus;
- 3.1.3. datu elektroniskas apmaiņas veicināšana starp transportlīdzekļiem un neatliekamās palīdzības izsaukumu centriem, tostarp iespējamu mijiedarbību ar datiem, kas ietilpst

⁵¹ Piemēram, Regula (ES) 2020/1056.

Regulas (ES) 2020/1056 darbības jomā, un ar *e-CMR* *, piemēram, bīstamu kravu gadījumā.

* Konvencijas par kravu starptautisko autopārvadājumu līgumu (*CMR*) Papildprotokols par elektronisko pavadzīmi

3.2. Specifikācijas informācijas un rezervēšanas pakalpojumu sniegšanai kravas automobiļiem un komerciālajiem transportlīdzekļiem attiecībā uz drošām stāvvietām

Nosaka pasākumus, kas nepieciešami, lai sniegtu kravas automobiļiem un komerciālajiem transportlīdzekļiem ITS atbalstītus informācijas un attiecīgā gadījumā rezervēšanas pakalpojumus attiecībā uz drošām stāvvietām, jo īpaši ceļmalas atpūtas zonās un pakalpojumu centros, balstoties uz šādiem kritērijiem:

- 3.2.1. informācijas par transportlīdzekļu novietošanas iespējām pieejamība lietotājiem;
- 3.2.2. datu elektroniskas apmaiņas sekmēšana starp transportlīdzekļu novietošanas zonām, platībām un centriem un transportlīdzekļiem;
- 3.2.3. attiecīgo ITS tehnoloģiju integrēšana gan transportlīdzekļos, gan stāvlaukumu infrastruktūrā, lai nodrošinātu informācijas atjaunināšanu par pieejamām stāvvietām rezervēšanas nolūkiem.

3.3. Specifikācijas vispārējas, ar ceļu satiksmes drošību saistītas informācijas minimumam

Nosaka minimālās prasības tādai ar ceļu satiksmes drošību saistītai "vispārējai satiksmes informācijai", ko nodrošina visiem lietotājiem, ja iespējams – bez maksas, un šīs informācijas obligāto saturu, balstoties uz šādiem kritērijiem:

- 3.3.1. ar drošību saistītiem satiksmes informācijas un incidentu pārvaldības pakalpojumiem nepieciešamu precīzu, ar drošību saistītu notikumu un apstākļu datu pieejamība un iespēja piekļūt tiem;
- 3.3.2. ar drošību saistītu notikumu un apstākļu atklāšanai vai konstatēšanai paredzētu līdzekļu ieviešana vai izmantošana;
- 3.3.3. tāda standartizēta saraksta izstrāde un izmantošana, kurā iekļauti ar satiksmes drošību saistīti notikumi ("universālie satiksmes ziņojumi"), par kuriem ITS lietotāji būtu jāinformē bez maksas;
- 3.3.4. "universālo satiksmes ziņojumu" saderība un integrēšana ITS pakalpojumos, lai sniegtu reāllaika satiksmes un multimodālu maršruta informāciju.

3.4. Specifikācijas citām darbībām

- 3.4.1. Nosaka pasākumus, kas nepieciešami, lai veicinātu ceļu satiksmes dalībnieku drošību saistībā ar to transportlīdzekļos integrēto cilvēka un mašīnas saskarni un portatīvo ierīču lietošanu, lai atvieglotu braukšanu un/vai transporta darbības, kā arī transportlīdzekļu sakaru sistēmu drošību, un kas neietilpst Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/858 ⁵², Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 167/2013 ⁵³ un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 168/2013 ⁵⁴ darbības jomā.
- 3.4.2. Nosaka pasākumus, kas nepieciešami, lai uzlabotu neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku drošību un ērtības saistībā ar visām attiecīgajām ITS lietotnēm, un kas neietilpst Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/858, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 167/2013 un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 168/2013 darbības jomā.
- 3.4.3. Nosaka pasākumus, kas nepieciešami, lai integrētu transportlīdzekļos un ceļu infrastruktūrā progresīvas autovadītāja palīdzības informācijas sistēmas, un kas neietilpst Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/858, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 167/2013 un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 168/2013 darbības jomā.
- 3.4.4. Nosaka pasākumus, kas nepieciešami, lai atvieglotu informācijas apmaiņu starp pakalpojumu sniedzējiem, kuri nodrošina ar drošību saistītas ITS lietotnes, piemēram, palīdzību nozagtu transportlīdzekļu vai preču atgūšanā, un attiecīgajām publiskajām iestādēm, pienācīgi ņemot vērā citus esošus vai topošus regulējumus ar mērķi atvieglot datu kopīgošanu mobilitātes un transporta jomā, un kas neietilpst Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/858, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 167/2013 un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 168/2013 darbības jomā.

⁵² 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.).

⁵³ 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.).

⁵⁴ 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.).

4. IV prioritārā joma. ITS pakalpojumi sadarbīgai, satīklotai un automatizētai mobilitātei

Specifikācijās un standartos transportlīdzekļu sasaistīšanai ar ceļu infrastruktūru, izpratnes palielināšanai un augsti automatizētu mobilitātes pakalpojumu ieviešanai, neskarot specifiku un standartus, kas paredzēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2018/858, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 167/2013 un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 168/2013, iekļauj tālāk minēto.

- 4.1. Nosaka pasākumus, kas nepieciešami, lai turpinātu izstrādāt un ieviest sadarbīgas (starp transportlīdzekļiem, starp transportlīdzekli un infrastruktūru, starp infrastruktūrām) intelektiskās transporta sistēmas, jo īpaši, lai atbalstītu sadarbīgu, satīklotu un automatizētu mobilitāti, balstoties uz šādiem kritērijiem:
 - 4.1.1. datu vai informācijas apmaiņas sekmēšana starp transportlīdzekļiem, starp infrastruktūrām un starp transportlīdzekļiem un infrastruktūrām, kā arī starp citiem satiksmes dalībniekiem un transportlīdzekļiem un infrastruktūrām;
 - 4.1.2. attiecīgo pārraidāmo datu vai informācijas pieejamība attiecīgajiem transportlīdzekļiem vai ceļu infrastruktūras dalībniekiem;
 - 4.1.3. standartizēta ziņojumu formāta izmantošana datu vai informācijas apmaiņā starp transportlīdzekli un infrastruktūru;
 - 4.1.4. saziņas infrastruktūras noteikšana datu vai informācijas apmaiņai starp transportlīdzekļiem, starp infrastruktūrām un starp transportlīdzekļiem un infrastruktūrām;
 - 4.1.5. standartizācijas procesu izmantošana attiecīgo arhitektūru pieņemšanā.
- 4.2. Pakalpojumu specifiku
 - 4.2.1. S-ITS informācijas un brīdinājuma pakalpojumi, kas balstās uz datiem par ceļa stāvokli un uzlabo transportlīdzekļu lietotāju informētību par satiksmes situāciju viņu maršrutā;
 - 4.2.2. S-ITS informācijas un brīdinājuma pakalpojumi, kas balstās uz novērojumiem un vēl vairāk uzlabo transportlīdzekļu, tostarp sistēmai nepieslēgtu transportlīdzekļu, lietotāju informētību par satiksmes situāciju viņu maršrutā;
 - 4.2.3. S-ITS pakalpojumi, kas balstās uz nodomiem ļaut transportlīdzekļiem tikt galā ar sarežģītām satiksmes situācijām un izmantot augsti automatizētu transportlīdzekļa vadīšanu;
 - 4.2.4. S-ITS pakalpojumi, kas atbalsta automatizētu transportlīdzekļa vadīšanu.
- 4.3. Specifikācijas ES S-ITS drošības akreditācijas datu pārvaldības sistēmai
 - 4.3.1. sertifikātu politika S-ITS pakalpojumiem izmantojamu publiskās atslēgas sertifikātu pārvaldībai;
 - 4.3.2. S-ITS sertifikātu politikas iestādes, S-ITS uzticamības saraksta pārvaldītāja un S-ITS kontaktpunkta uzdevumu noteikšana;
 - 4.3.3. drošības politika S-ITS informācijas drošības pārvaldībai.

ITS SPECIFIKĀCIJU UN ITS IEVIEŠANAS PRINCIPI**(kā minēts 5., 6., 7. un 8. pantā)**

Specifikāciju pieņemšanā, standartu izstrādes pilnvarojumu piešķiršanā un ITS lietotņu un pakalpojumu atlasē un ieviešanā balstās uz vajadzību izvērtējumu, kas aptver visas attiecīgās ieinteresētās personas, un šajos procesos ievēro tālāk norādītos principus. Šie pasākumi:

a)	ir iedarbīgi	–	sniedz reālu ieguldījumu Eiropas autotransporta galveno problēmu risināšanā (piemēram, mazinot sastrēgumus un emisijas, uzlabojot energoefektivitāti, panākot augstāku drošuma un drošības līmeni, tostarp attiecībā uz neaizsargātiem ceļu satiksmes dalībniekiem);
b)	ir rentabli	–	optimizē izvirzīto mērķu sasniegšanas izmaksu un ieguvumu attiecību;
c)	ir samērīgi	–	attiecīgā gadījumā paredz dažādus pakalpojumu kvalitātes un to ieviešanas līmeņus, ko iespējams sasniegt, ņemot vērā vietēja, reģionāla, valsts un Eiropas mēroga īpatnības;
d)	atbalsta pakalpojumu nepārtrauktību	–	pēc ITS pakalpojumu ieviešanas nodrošina vienmērīgus pakalpojumus visā Savienībā, jo īpaši Eiropas transporta tīklā un, ja iespējams, uz tās ārējām robežām. Pakalpojumu nepārtrauktību nodrošina tādā līmenī, kas pielāgots to transporta tīklu īpatnībām, kuri savieno valstis ar valstīm un attiecīgos gadījumos reģionus ar reģioniem un pilsētas ar lauku apvidiem;
e)	nodrošina sadarbību	–	nodrošina sistēmu un to darbības pamatā esošo procesu spēju veikt datu apmaiņu un kopīgot informāciju un zināšanas, kas ļauj sniegt ITS pakalpojumus lietderīgā veidā;
f)	atbalsta	–	pamatotā gadījumā nodrošina ITS sistēmu spēju strādāt ar

	atpakaļsaderību		pastāvošām sistēmām, ko izmanto tādiem pašiem nolūkiem, nekavējot jaunu tehnoloģiju attīstību un vienlaikus attiecīgos gadījumos atbalstot papildināmību ar jaunām tehnoloģijām vai pāreju uz tām;
g)	ievēro valstu infrastruktūras un tīklu pastāvošās īpatnības	–	ņem vērā atšķirības transporta tīklu raksturlielos, jo īpaši attiecībā uz satiksmes intensitāti un laika apstākļiem uz ceļiem;
h)	veicina vienlīdzīgu piekļuvi	–	neapgrūtina un nediskriminē neaizsargātos ceļu satiksmes dalībniekus attiecībā uz piekļuvi ITS lietotnēm un pakalpojumiem. Attiecīgos gadījumos tiem jābūt pieejamiem personām ar invaliditāti atbilstoši Direktīvas 2019/882 I pielikumā minētajām piekļūstamības prasībām, ja šīs ITS lietotnes un pakalpojumi ir paredzēti, lai mijiedarbotos ar ITS lietotājiem ar invaliditāti vai sniegtu tiem informāciju; ir lietotājdraudzīgi personām ar ierobežotām digitālajām zināšanām;
i)	atbalsta gatavību	–	pēc pienācīga riska novērtējuma apliecina inovatīvo ITS sistēmu stabilu darbību, ko nodrošina pietiekams tehniskās attīstības un ekspluatācijas līmenis;
j)	nodrošina kvalitatīvu laika noteikšanu un pozicionēšanu	–	ITS lietotnēm un pakalpojumiem, kuros izmanto laika noteikšanu un pozicionēšanu, nodrošina saderību vismaz ar <i>Galileo</i> sistēmas nodrošinātajiem navigācijas pakalpojumiem, tostarp atvērta signāla navigācijas ziņojumu autentificēšanu un citiem <i>Galileo</i> sistēmas pakalpojumiem, piemēram, augstas precizitātes pakalpojumu, kad šāds pakalpojums būs ieviests, un Eiropas Ģeostacionārās navigācijas pārklājuma dienesta (<i>EGNOS</i>) sistēmām. Attiecīgos gadījumos nodrošina, ka ITS lietotnes un pakalpojumi, kas izmanto Zemes novērošanas datus, lieto <i>Copernicus</i> sistēmas datus, informāciju vai pakalpojumus.

			Papildus <i>Copernicus</i> datiem drīkst izmantot citus datus un pakalpojumus;
k)	veicina intermodalitāti	–	ITS ieviešanā attiecīgos gadījumos ņem vērā dažādu transporta veidu koordināciju;
l)	nodrošina saskanību	–	ņem vērā esošos Savienības noteikumus, politiku un darbības, kas attiecas uz ITS jomu, jo īpaši standartizācijas jomā, un attiecībā uz specifikācijām – tehnoloģiju neitralitātes principu, kā noteikts Direktīvā 2018/1972;
m)	nodrošina pārredzamību un uzticamību	–	nodrošina pārredzamību, piemēram – piedāvājot klientiem mobilitātes iespējas, nodrošina to ranžēšanas pārredzamību.

"

Datu veidu saraksts

1. Dati, kas attiecas uz ES mēroga ceļu satiksmes informācijas un navigācijas pakalpojumu sniegšanu (kā minēts I pielikuma I prioritārās jomas 1.2. un 1.3. punktā):
1.1. Statiskie un dinamiskie satiksmes noteikumi, attiecīgos gadījumos attiecībā uz šādiem datu veidiem: Datu veidi: – nosacījumi braukšanai pa tuneļiem – nosacījumi braukšanai pa tiltiem – ātruma ierobežojumi – kravu piegādes noteikumi – apdzīšanas aizliegums smagajiem kravas transportlīdzekļiem – kustības virziens mainīvirziena satiksmes joslās – svara/garuma/platuma/augstuma ierobežojumi ⁵⁵ – vienvirziena ielas ⁵⁶
– satiksmes kustības plāni
– pastāvīgi iebraukšanas ierobežojumi – ierobežojumu robežas, aizliegumi vai pienākumi noteiktās zonās, pašreizējās piekļuves statuss un nosacījumi kustībai regulētas satiksmes zonās ⁵⁷

⁵⁵ Piezīme. Papildinājums izriet no Komisijas Deleģētās regulas (ES) 2022/670 (ES mēroga reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumi).

⁵⁶ Sk. iepriekšējo zemsvītras piezīmi.

⁵⁷ Sk. iepriekšējo zemsvītras piezīmi.

1.2. Dati par tīkla stāvokli
<u>Datu veidi:</u> – autoceļa slēgšana – braukšanas joslas slēgšana – ceļa remontdarbi – satiksmes vadības pagaidu pasākumi
2. Dati par informācijas un rezervēšanas pakalpojumiem saistībā ar drošām stāvvietām kravas automobiļiem un komerciālajiem transportlīdzekļiem (kā minēts I pielikuma III prioritārās jomas 3.2. punktā):
<u>Datu veidi:</u> – statiski dati saistībā ar stāvlaukumiem – informācija par stāvlaukuma drošību un aprīkojumu – dinamiski dati par stāvvietu pieejamību, tostarp par to, vai stāvlaukums ir pilns, slēgts vai cik tajā ir brīvu vietu
3. Dati par konstatētiem, ar ceļu satiksmes drošību saistītiem notikumiem vai apstākļiem, kas saistīti ar vispārējas ar ceļu satiksmes drošību saistītas informācijas minimumu (kā minēts I pielikuma III prioritārās jomas 3.3. punktā):
<u>Datu veidi:</u> – īslaicīgi slidens ceļš – dzīvnieki, cilvēki, šķēršļi, atkritumi uz ceļa – nenorobežota negadījuma vieta – īstermiņa ceļa remontdarbi – slikta redzamība – autovadītājs, kas pa brauktuvi brauc nepareizā virzienā – nekontrolēta ceļa aizšķērsošana – ārkārtas laika apstākļi

4. Statiskie multimodālo maršrutu dati attiecībā uz ES mēroga multimodāliem maršruta informācijas pakalpojumiem (kā minēts I pielikuma I prioritārās jomas 1.1. un 1.3. punktā):

Datu veidi:

Informācija par to, kur atrodas visiem līnijasatiksmes veidiem norādītie piekļuves mezgli, tostarp informācija par iespēju piekļūt piekļuves mezgliem un pārvietošanos pārsēšanās punktos (piemēram, liftu un eskalatoru esība)

".

ITS pakalpojumu saraksts

Pakalpojums, kas nodrošina vispārējas ar ceļu satiksmes drošību saistītas informācijas minimumu (kā minēts I pielikuma, III prioritārās jomas, 3.3. punktā)

".