

I

(Leģislatīvi akti)

DIREKTĪVAS

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

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ta infrastruktūras paplašināšanu. Izvēloties Savienībai piemērotākos risinājumus, būtiska nozīme būs novatorismam.

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atziņumu ⁽¹⁾,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽²⁾,

tā kā:

(1) Ar Eiropas Savienības ekonomikas izaugsmi un iedzīvotāju mobilitātes vajadzību paplašināšanos saistītais autotransporta apjoma pieaugums Savienībā ir arvien lielākas ceļu infrastruktūras pārslogotības un augoša energopatēriņa, kā arī vides un sociālo problēmu galvenais iemesls.

(2) Šīs nozīmīgās problēmas nevar risināt ar tradicionāliem pasākumiem vien, cita starpā ar pašreizējās autotranspor-

(3) Inteligentās transporta sistēmas (ITS) ir progresīvas lietotnes, kurām gan nepiemīt intelīgences kā tāda, tomēr to mērķis ir nodrošināt novatoriskus pakalpojumus attiecībā uz dažādiem transporta veidiem un satiksmes vadību un dot iespēju dažādiem lietotājiem labāk piekļūt informācijai un drošāk, saskaņotāk un gudrāk izmantot transporta tīklus.

(4) ITS saista telekomunikācijas, elektroniku un informācijas tehnoloģijas ar transporta inženieriju, lai plānotu, izstrādātu, izmantotu, uzturētu un apsaimniekotu transporta sistēmas. Informācijas un sakaru tehnoloģiju izmantošana autotransporta nozarē un tās saskarnēs ar citiem transporta veidiem būs ievērojams ieguldījums, kas ļaus uzlabot vides situāciju, efektivitāti, arī energoefektivitāti, autotransporta drošumu un drošību, tostarp bīstamu preču pārvadāšanu, sabiedrības drošību un pasažieru un kravu mobilitāti, vienlaikus nodrošinot iekšējā tirgus darbību, kā arī paaugstinātu konkurētspējas un nodarbinātības līmeni. Tomēr ITS lietotnēm nevajadzētu skart valsts drošības un aizsardzības intereses.

(5) Progresam, kas panākts informācijas un sakaru tehnoloģiju piemērošanas jomā citos transporta veidos, tagad būtu jāatspoguļojas arī autotransporta nozares attīstībā, jo īpaši cenšoties nodrošināt plašāku autotransporta integrāciju ar citiem transporta veidiem.

(6) Dažās dalībvalstīs jau ievieš šo tehnoloģiju izmantošanu autotransporta nozarē. Tomēr šī ieviešana joprojām ir sadrumstalota un nekoordinēta, nespējot nodrošināt ITS pakalpojumu ģeogrāfisku nepārtrauktību visā Savienībā un uz tās ārējām robežām.

⁽¹⁾ OV C 277, 17.11.2009., 85. lpp.

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta 2009. gada 23. aprīļa Nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta), Padomes 2010. gada 10. maija Nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta), Eiropas Parlamenta 2010. gada 6. jūlija Nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta).

- (7) Lai nodrošinātu koordinētu un efektīvu ITS ieviešanu visā Savienībā, būtu jāizstrādā specifikācijas, tostarp, attiecīgā gadījumā, standarti, kas nosaka turpmākos noteikumus un procedūras. Pirms specifikāciju pieņemšanas Komisijai būtu jānovērtē to atbilstība dažiem noteiktiem principiem, kas izklāstīti II pielikumā. Prioritāte vispirms būtu jāpiešķir četrām galvenajām ITS izstrādes un ieviešanas jomām. Šajās četrās jomās būtu jānosaka prioritāras darbības specifikāciju un standartu izstrādei un izmantošanai. Turpmākā ITS īstenošanas gaitā būtu jāņem vērā pastāvošā ITS infrastruktūra, ko ievieš atsevišķas dalībvalstis, – tehnoloģiskā progresa un finanšu ieguldījuma ziņā.
- (8) Savukārt, kad ir pieņemts šīs direktīvas 6. panta 2. punkta otrajā daļā minētais leģislatīvais akts, attiecīgi būtu jāgroza 5. panta 1. punkta otrais teikums.
- (9) Specifikāciju sagatavošanā cita starpā būtu jāņem vērā un par pamatu jāizmanto jau esošā pieredze un rezultāti ITS jomā, jo īpaši saistībā ar e-drošības iniciatīvu, ko Komisija uzsāka 2002. gada aprīlī. Saskaņā ar šo iniciatīvu Komisija izveidoja e-drošības forumu, lai sekmētu un īstenotu ieteikumus saistībā ar atbalstu e-drošības sistēmu izstrādei, ieviešanai un izmantošanai.
- (10) Šajā direktīvā noteiktajām prasībām un procedūrām nebūtu jāattiecas uz transportlīdzekļiem, kuri tiek izmantoti galvenokārt to vēsturiskās vērtības dēļ un kuri sākotnēji reģistrēti un/vai kuriem piešķirts tipa apstiprinājums, un/vai kuri laisti aprītē pirms šīs direktīvas un tās īstenošanas pasākumu stāšanās spēkā.
- (11) ITS pamatā vajadzētu būt sadarbībspējīgām sistēmām, kuras veidotas pēc atvērtiem un publiskiem standartiem un kuras vienlīdz nediskriminējošā veidā pieejamas visiem lietotņu un pakalpojumu piegādātājiem un lietotājiem.
- (12) ITS lietotņu un pakalpojumu ieviešana un izmantošana būs saistīta ar personas datu apstrādi. Šāda apstrāde būtu jāveic atbilstīgi Savienības tiesību aktiem, kas cita starpā jo īpaši izklāstīti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 95/46/EK (1995. gada 24. oktobris) par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti⁽¹⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2002/58/EK (2002. gada 12. jūlijs) par personas datu apstrādi un privātās dzīves aizsardzību elektronisko komunikāciju nozarē⁽²⁾. Cita starpā ITS lietotnēm būtu jāpiemēro mērķa ierobežošanas un datu minimizācijas principi.
- (13) Būtu jānodrošina izmantot personas datu anonimizāciju, kas ir viens no personu privātuma nostiprināšanas principiem. Attiecībā uz datu aizsardzību un ar privātumu saistītiem jautājumiem ITS lietotņu un pakalpojumu ieviešanas jomā Komisijai attiecīgā gadījumā būtu papildus jākonsultējas ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju un jādod atzinums no Darba grupas par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas 95/46/EK 29. pantu.
- (14) ITS lietotņu un pakalpojumu, jo īpaši satiksmes un maršruta informācijas pakalpojumu, ieviešana un izmantošana būs saistīta ar tādu ceļa, satiksmes un maršruta datu apstrādi un izmantošanu, kas veido daļu no dalībvalsts valsts sektora struktūru dokumentācijas. Šāda apstrāde un izmantošana būtu jāveic atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2003/98/EK (2003. gada 17. novembris) par valsts sektora informācijas atkalizmantošanu⁽³⁾.
- (15) Attiecīgos gadījumos vispārējās specifikācijās būtu jāiekļauj sīki izstrādāti noteikumi, ar kuriem nosaka procedūru, ar ko regulē komponentu atbilstības vai lietošanas piemērotības novērtēšanu. Šo noteikumu pamatā vajadzētu būt Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumam Nr. 768/2008/EK (2008. gada 9. jūlijs) par produktu tirdzniecības vienotu sistēmu⁽⁴⁾, jo īpaši attiecībā uz atbilstības novērtēšanas procedūru dažādu stadiju moduļiem. Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK⁽⁵⁾ jau izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to daļu vai saistītā aprīkojuma tipa apstiprināšanai, un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/24/EK⁽⁶⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/37/EK⁽⁷⁾ attiecīgi paredz noteikumus divriteņu vai trīsriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem un lauksaimniecības vai mežsaimniecības traktoriem un to daļu vai saistītā aprīkojuma tipa apstiprinājumam. Tādēļ atbilstības novērtēšanas paredzēšana attiecībā uz iekārtām un lietotnēm, kas ietilpst minēto direktīvu darbības jomā, būtu darba dublēšanās. Tajā pašā laikā, lai gan šīs direktīvas piemēro transportlīdzekļos ierīkotām, ar ITS saistītām iekārtām, tās nav piemērojamas ārējās ceļu infrastruktūras ITS iekārtām un programmatūrai. Tādos gadījumos specifikācijās varētu paredzēt atbilstības novērtēšanas procedūras. Šādām procedūrām vajadzētu sastāvēt tikai no pasākumiem, kas ir vajadzīgi katram atsevišķam gadījumam.

⁽¹⁾ OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.

⁽²⁾ OV L 201, 31.7.2002., 37. lpp.

⁽³⁾ OV L 345, 31.12.2003., 90. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 218, 13.8.2008., 82. lpp.

⁽⁵⁾ OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.

⁽⁶⁾ OV L 124, 9.5.2002., 1. lpp.

⁽⁷⁾ OV L 171, 9.7.2003., 1. lpp.

- (16) 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, piemēram, tādas, kas paredzētas Padomes Regulā (EK) Nr. 1/2005 (2004. gada 22. decembris) par dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas un saistīto darbību laikā⁽¹⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 683/2008 (2008. gada 9. jūlijs) par Eiropas satelītu radionavigācijas programmu (EGNOS un Galileo) turpmāku īstenošanu⁽²⁾.
- (17) ITS lietotņu izstrādē būtu jāizmanto novatoriskas tehnoloģijas, piemēram, radiofrekvenču identifikācijas ierīces (RFID) vai EGNOS/Galileo, jo īpaši – lai uzraudzītu un izsekotu kravu visa maršruta garumā un visos transporta veidos.
- (18) Tādām galvenajām iesaistītajām personām kā ITS pakalpojumu sniedzējiem, ITS lietotāju apvienībām, transporta un iekārtu operatoriem, ražošanas nozares pārstāvjiem, sociālajiem partneriem, profesionālajām apvienībām un vietējām iestādēm vajadzētu būt iespējai konsultēt Komisiju par komerciālajiem un tehniskajiem aspektiem, kas saistīti ar ITS ieviešanu Savienībā. Lai to paveiktu, Komisijai, nodrošinot ciešu sadarbību ar ieinteresētajām personām un dalībvalstīm, būtu jāizveido ITS konsultatīvā grupa. Konsultatīvās grupas darbs būtu jāveic pārredzami un tā rezultāti būtu jā dara pieejami komitejai, ko izveido saskaņā ar šo direktīvu.
- (19) Lai pieņemtu vadlīnijas un nesaistošus pasākumus, kas veicinātu dalībvalstu sadarbību attiecībā uz ITS prioritārajām jomām, kā arī attiecībā uz vadlīnijām dalībvalstu ziņojumu sniegšanai un darba programmu, būtu jānodrošina vienoti īstenošanas nosacījumi.
- (20) Saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 291. pantu noteikumus un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kas attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru piemērošanu, nosaka jau iepriekš ar regulu, ko pieņem saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru. Līdz šīs jaunās regulas pieņemšanai turpina piemērot Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību⁽³⁾, izņemot attiecībā uz regulatīvo kontroles procedūru, kuru nepiemēro.
- (21) Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt deleģētus aktus saskaņā ar LESD 290. pantu attiecībā uz specifikāciju pieņemšanu. Ir īpaši būtiski, lai Komisija sagatavošanas darbā atbilstīgi apspriestos, tostarp ekspertu līmenī.
- (22) Lai garantētu koordinētu pieeju, Komisijai būtu jānodrošina saskaņotība starp šajā direktīvā izveidotās komitejas

darbībām un to komiteju darbībām, kuras izveidotas ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/52/EK (2004. gada 29. aprīlis) par ceļu lietotāju nodokļa elektronisko iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību Kopienā⁽⁴⁾, Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 (1985. gada 20. decembris) par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā⁽⁵⁾, un Direktīvu 2007/46/EK, kā arī tās komitejas darbībām, kuras izveidotas ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/2/EK (2007. gada 14. marts), ar ko izveido Telpiskās informācijas infrastruktūru Eiropas Kopienā (INSPIRE)⁽⁶⁾.

- (23) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi – proti, nodrošināt sadarbībspējīgu inteliģentās transporta sistēmas 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.
- (24) Saskaņā ar 34. punktu Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu dalībvalstīm ir ieteikts gan pašu, gan arī Savienības vajadzībām sastādīt tabulas, kas iespējami uzskatāmi atspoguļotu atbilstību starp šo direktīvu un tās transponēšanas pasākumiem, kā arī darīt tās pieejamas sabiedrībai,

IR PIEŅĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Priekšmets un darbības joma

1. Ar šo direktīvu izveido pamatu, lai atbalstītu inteliģento transporta sistēmu (ITS) koordinētu un saskaņotu ieviešanu un izmantošanu Savienībā, jo īpaši pāri robežām starp dalībvalstīm, un nosaka vispārējus nosacījumus šim nolūkam.
2. Ar šo direktīvu nodrošina specifikāciju izstrādi darbībām prioritārās jomās, kuras minētas 2. pantā, kā arī attiecīgā gadījumā vajadzīgo standartu izstrādi.
3. Šo direktīvu piemēro ITS lietotnēm un pakalpojumiem autotransporta jomā un to saskarnēm ar citiem transporta veidiem, neskarot valsts drošības un aizsardzības intereses.

⁽¹⁾ OV L 3, 5.1.2005., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 196, 24.7.2008., 1. lpp.

⁽³⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 166, 30.4.2004., 124. lpp.

⁽⁵⁾ OV L 370, 31.12.1985., 8. lpp.

⁽⁶⁾ OV L 108, 25.4.2007., 1. lpp.

2. pants

Prioritārās jomas

1. Šajā direktīvā specifikāciju un standartu izstrādes un izmantošanas prioritārās jomas ir šādas:

- I. Ceļa, satiksmes un maršruta datu optimāla izmantošana,
- II. Satiksmes un kravu pārvadājumu pārvaldības ITS pakalpojumu nepārtrauktība,
- III. ITS lietotnes saistībā ar ceļu satiksmes drošumu un drošību,
- IV. Transportlīdzekļa saiknes izveide ar transporta infrastruktūru.

2. Prioritāro jomu apjoms ir detalizēti aprakstīts I pielikumā.

3. pants

Prioritārās darbības

Prioritārajās jomās ir šādas prioritārās darbības specifikāciju un standartu izstrādei un izmantošanai, kā noteikts I pielikumā:

- a) nodrošināt multimodālus maršruta informācijas pakalpojumus visā ES;
- b) nodrošināt multimodālus reālā laika satiksmes pakalpojumus visā ES;
- c) nodrošināt datus un procedūras, lai lietotājus, ja iespējams, bez maksas nodrošinātu ar ceļu drošību saistītu minimālo vispārējo satiksmes informāciju;
- d) saskaņoti nodrošināt visā ES piemērojamu, sadarbībspējīgu *eCall* sistēmu;
- e) kravu un komerciālajiem transportlīdzekļiem nodrošināt informācijas pakalpojumus par drošām stāvvietām;
- f) kravu un komerciālajiem transportlīdzekļiem nodrošināt rezervēšanas pakalpojumus drošām stāvvietām.

4. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā izmanto šādas definīcijas:

- 1) “inteligentas transporta sistēmas” vai “ITS” ir tādas sistēmas, kurās informācijas un sakaru tehnoloģijas izmanto auto-transporta jomā, ietverot infrastruktūru, transportlīdzekļus un lietotājus, un satiksmes un mobilitātes pārvaldībā, kā arī lai nodrošinātu saskarni ar citiem transporta veidiem;

- 2) “sadarbspēja” ir sistēmu un ar tām saistīto uzņēmējdarbības procesu spēja veikt datu apmaiņu un nodrošināt informācijas un zināšanu apriti;
- 3) “ITS lietotne” ir darbības instruments ITS piemērošanai;
- 4) “ITS pakalpojums” ir ITS lietotnes nodrošināšana ar skaidri noteiktu organizatorisku un operacionālu pamatu, lai sekmētu lietošanas drošumu, efektivitāti, komfortu un/vai atvieglotu vai veicinātu transporta sistēmas darbību;
- 5) “ITS pakalpojuma sniedzējs” ir ikviens ITS pakalpojuma sniedzējs – gan publisks, gan privāts;
- 6) “ITS lietotājs” ir ikviens ITS lietotņu vai pakalpojumu izmantotājs, arī pasažieri, neaizsargātie satiksmes dalībnieki, autotransporta infrastruktūras lietotāji un operatori, autoparku vadītāji un neatliekamās palīdzības dienestu operatori;
- 7) “neaizsargātie satiksmes dalībnieki” ir nemotorizēti ceļu satiksmes dalībnieki, piemēram, gājēji un riteņbraucēji, kā arī motociklisti un personas ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās un orientācijas spējām;
- 8) “pārnēsājamā ierīce” ir portatīva sakaru vai informācijas ierīce, ko transportlīdzekļa vadītājs var ņemt līdzi transportlīdzeklī, lai atvieglotu braukšanu un/vai transporta darbības;
- 9) “platforma” ir iebūvēta vai neiebūvēta vienība, kas ļauj ieviest, nodrošināt, izmantot un integrēt ITS lietotnes un pakalpojumus;
- 10) “arhitektūra” ir konceptuāls projekts, kurā noteikta attiecīgas sistēmas struktūra, veids un tās integrēšana apkārtējā vidē;
- 11) “saskarne” ir iekārta starp sistēmām, kura nodrošina starpniecības līdzekli, ar kuru tās var savienoties un mijiedarboties;
- 12) “savietojamība” ir vispārēja ierīces vai sistēmas spēja darboties ar citu ierīci vai sistēmu bez modifikāciju veikšanas;
- 13) “pakalpojumu nepārtrauktība” ir spēja nodrošināt vienmērīgus pakalpojumus transporta tīklos visā Savienībā;
- 14) “ceļa dati” ir dati par ceļu infrastruktūras iezīmēm, tostarp stacionārām ceļa zīmēm vai to regulatīviem drošības atribūtiem;
- 15) “satiksmes dati” ir senāki un reālā laika dati par autosatiksmes iezīmēm;

- 16) "maršruta dati" ir pamatdati (piemēram, sabiedriskā transporta kustības grafiki un tarifi), kas vajadzīgi, lai sniegtu multimodālu maršruta informāciju pirms brauciena un tā laikā, lai atvieglotu maršruta plānošanu, rezervēšanu un pielāgošanu;
- 17) "specifikācija" ir saistošs pasākums, ar ko paredz noteikumus, ietverot prasības, procedūras vai jebkādu citus atbilstīgus noteikumus;
- 18) "standarts" ir standarts saskaņā ar definīciju, kas dota Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 98/34/EK (1998. gada 22. jūnijs), ar ko nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko standartu un noteikumu jomā⁽¹⁾, 1. panta 6. punktā.

5. pants

ITS ieviešana

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, kad tie tiek ieviesti. Tas neskar katras dalībvalsts tiesības pieņemt lēmumus par to veikto šādu lietotņu un pakalpojumu ieviešanu savā teritorijā. Šīs tiesības neskar tiesību aktus, kas pieņemti saskaņā ar 6. panta 2. punkta otro daļu.
2. Dalībvalstis arī cenšas sadarboties saistībā ar prioritārajām jomām, kamēr nav pieņemtas specifikācijas.

6. pants

Specifikācijas

1. Komisija vispirms pieņem specifikācijas, kas vajadzīgas, lai nodrošinātu ITS ieviešanas un izmantošanas sadarbību, savietojamību un nepārtrauktību attiecībā uz prioritārajām darbībām.
2. Komisija tiecas pieņemt specifikācijas vienai vai vairākām prioritārajām darbībām līdz 2013. gada 27. februārim.

Vēlākais dienā, kad pagājuši 12 mēneši pēc to specifikāciju pieņemšanas, kas vajadzīgas noteiktai prioritārai darbībai, Komisija, iepriekš veikusi ietekmes novērtējumu, ietverot izmaksu un ieguvumu analīzi, vajadzības gadījumā saskaņā ar LESD 294. pantu iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei priekšlikumu par šīs prioritārās darbības izvēšanu.

3. Pēc tam, kad ir pieņemtas prioritārajām darbībām vajadzīgās specifikācijas, Komisija pieņem specifikācijas, nodrošinot ITS ieviešanas un izmantošanas sadarbību, savietojamību un nepārtrauktību citām darbībām prioritārajās jomās.

4. Attiecīgā gadījumā un atbilstīgi specifikācijas jomai specifikācijā ietver vienu vai vairākus šāda veida noteikumus:

- a) funkcionālos noteikumus, kas apraksta dažādu iesaistīto personu uzdevumus un informācijas plūsmu starp šīm personām;
- b) tehniskos noteikumus, kas nodrošina tehniskos līdzekļus, lai izpildītu darbības noteikumus;
- c) organizatoriskos noteikumus, kas apraksta dažādu iesaistīto personu procesuālās saistības;
- d) pakalpojumu noteikumus, kas apraksta ITS lietotnēm un pakalpojumiem pakalpojumu saturu un to dažādos līmeņus.

5. Neskarot procedūras saskaņā ar Direktīvu 98/34/EK, 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.

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

Attiecīgā gadījumā specifikācijās paredz atbilstības novērtēšanu saskaņā ar Lēmumu Nr. 768/2008/EK.

Specifikācijas atbilst II pielikumā izklāstītajiem principiem.

7. Pirms specifikāciju pieņemšanas Komisija veic ietekmes novērtējumu, ietverot izmaksu un ieguvumu analīzi.

7. pants

Deleģētie akti

1. Komisija var pieņemt deleģētus aktus attiecībā uz specifikācijām saskaņā ar LESD 290. pantu. Pieņemot šādus deleģētos aktus, Komisija rīkojas saskaņā ar attiecīgiem šīs direktīvas noteikumiem, jo īpaši ar 6. pantu un II pielikumu.

2. Atsevišķu deleģēto aktu pieņem katrai no prioritārajām darbībām.

3. Šajā pantā minētajiem deleģētajiem aktiem piemēro 12., 13. un 14. pantā noteikto procedūru.

⁽¹⁾ OV L 204, 21.7.1998., 37. lpp.

8. pants

Standarti

1. Standartus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu ITS ieviešanas un izmantošanas sadarbību, savietojamību un nepārtrauktību, izstrādā prioritārajās jomās un prioritārajām darbībām. Lai to panāktu, Komisija, apspriedusies ar 15. pantā minēto komiteju, lūdz attiecīgas standartizācijas struktūras atbilstīgi Direktīvā 98/34/EK noteiktajai procedūrai pielikt visas iespējamās pūles, lai ātri pieņemtu minētos standartus.

2. Piešķirot pilnvaras standartizācijas iestādēm, tiek ievēroti II pielikumā izklāstītie principi, kā arī visi funkcionālie noteikumi, kas ietverti specifikācijā, kura pieņemta saskaņā ar 6. pantu.

9. pants

Nesaistoši pasākumi

Komisija var pieņemt pamatnostādnes un citus nesaistošus pasākumus, lai sekmētu dalībvalstu sadarbību attiecībā uz prioritārajām jomām atbilstīgi 15. panta 2. punktā minētajai konsultēšanās procedūrai.

10. pants

Noteikumi attiecībā uz privātumu, drošību un informācijas atkārtotu izmantošanu

1. Dalībvalstis nodrošina, ka saistībā ar ITS lietotņu darbību un pakalpojumiem personas datu apstrādi veic saskaņā ar Savienības noteikumiem par privātpersonu pamattiesību un brīvību aizsardzību, jo īpaši ar Direktīvas 95/46/EK un Direktīvas 2002/58/EK noteikumiem.

2. Dalībvalstis jo īpaši nodrošina personas datu aizsardzību pret ļaunprātīgu izmantošanu, cita starpā nelikumīgu piekļuvi, sagrozīšanu vai nozaudēšanu.

3. Neskarot 1. punktu, lai nodrošinātu privātumu, attiecībā uz ITS lietotnēm un pakalpojumiem attiecīgos gadījumos veicina anonīmu datu izmantošanu.

Neskarot Direktīvu 95/46/EK, personas datus apstrādā vienīgi tiktāl, ciktāl šāda apstrāde vajadzīga ITS lietotņu darbībai un pakalpojumu sniegšanai.

4. Attiecībā uz Direktīvas 95/46/EK piemērošanu, un jo īpaši – ja iesaistītas īpašas personas datu kategorijas, dalībvalstis arī nodrošina, ka ir ievēroti visi noteikumi par piekrišanu tādu personas datu apstrādei.

5. Piemēro Direktīvu 2003/98/EK.

11. pants

Noteikumi par atbildību

Dalībvalstis nodrošina to, ka jautājumus, kas saistīti ar atbildību attiecībā uz ITS lietotņu un pakalpojumu ieviešanu un izmantojumu, kā izklāstīts specifikācijās, kuras pieņemtas saskaņā ar 6. pantu, risina saskaņā ar Savienības tiesību aktiem, tostarp jo īpaši Padomes Direktīvu 85/374/EEK (1985. gada 25. jūlijs) par dalībvalstu normatīvo un administratīvo aktu tuvināšanu attiecībā uz atbildību par produktiem ar trūkumiem ⁽¹⁾, kā arī attiecīgajiem valstu tiesību aktiem.

12. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt 7. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai ir piešķirtas uz septiņu gadu laikposmu pēc 2010. gada 27. augusta. Komisija iesniedz ziņojumu par deleģētajām pilnvarām ne vēlāk kā sešus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām pēc 2010. gada 27. augusta.

2. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

3. Komisijai piešķirtās pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot 13. un 14. pantā izklāstītos nosacījumus.

13. pants

Deleģēšanas atsaukšana

1. Eiropas Parlaments vai Padome var atsaukt 7. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu.

2. Iestāde, kura ir uzsākusi iekšēju procedūru, lai pieņemtu lēmumu par to, vai atsaukt pilnvaru deleģēšanu, vēlākais vienu mēnesi pirms galīgā lēmuma pieņemšanas informē otru iestādi un Komisiju, norādot, kuras deleģētās pilnvaras varētu atsaukt un šīs atsaukšanas iemeslus.

3. Ar atsaukšanas lēmumu tiek izbeigta minētajā lēmumā norādīto pilnvaru deleģēšana. Lēmums stājas spēkā nekavējoties vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošo deleģēto aktu derīgumu. Lēmumu publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

⁽¹⁾ OV L 210, 7.8.1985., 29. lpp.

14. pants

Iebildumi pret deleģētajiem aktiem

1. Eiropas Parlaments vai Padome var izteikt iebildumus pret deleģēto aktu divu mēnešu laikā no tā paziņošanas dienas.

Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo termiņu var pagarināt par diviem mēnešiem.

2. Ja pēc šā termiņam beigām ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus pret deleģēto aktu, to publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* un tas stājas spēkā dienā, kas tajā noteikta.

Deleģēto aktu var publicēt *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, un tas var stāties spēkā pirms šā termiņa beigām, ja gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par to, ka ir nolēmuši neizteikt iebildumus.

3. Ja Eiropas Parlaments vai Padome izsaka iebildumus pret deleģēto aktu, tas nestājas spēkā. Iestāde, kas izsaka iebildumus, iebildumus pamato.

15. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz Eiropas ITS komiteja (EIK).

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 3. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

16. pants

Eiropas ITS konsultatīvā grupa

Komisija izveido Eiropas ITS konsultatīvo grupu, kura konsultē Komisiju attiecībā uz komerciāliem un tehniskiem aspektiem, kas saistīti ar ITS ieviešanu un lietošanu Savienībā. Šajā grupā ir augsta līmeņa pārstāvji no attiecīgajiem ITS pakalpojumu sniedzējiem, lietotāju apvienībām, transporta un iekārtu operatoriem, ražošanas nozares, sociālajiem partneriem, profesionālām apvienībām, vietējām iestādēm un citiem attiecīgajiem forumiem.

17. pants

Ziņojumu sagatavošana

1. Līdz 2011. gada 27. augustam dalībvalstis iesniedz Komisijai ziņojumu par valsts pasākumiem un projektiem saistībā ar prioritārajām jomām.

2. Līdz 2012. gada 27. augustam dalībvalstis informē Komisiju par saviem turpmāko piecu gadu rīcības plāniem saistībā ar ITS.

Pamatnostādnes attiecībā uz dalībvalstu ziņojumiem pieņem saskaņā ar 15. panta 2. punktā minēto konsultatīvo procedūru.

3. Pēc sākotnējā ziņojuma dalībvalstis ik pēc trīs gadiem ziņo par progresu, kāds panākts 1. punktā minēto darbību ieviešanā.

4. Reizi trīs gados Komisija sniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par panākumiem šīs direktīvas ieviešanā. Ziņojumam pievieno analīzi par darbību un 5. līdz 11. panta un 16. panta īstenošanu, tostarp par izmantotajiem un vajadzīgajiem finanšu resursiem, vajadzības gadījumā izvērtējot nepieciešamību grozīt šo direktīvu.

5. Atbilstīgi 15. panta 2. punktā minētajai konsultēšanās procedūrai Komisija līdz 2011. gada 27. februārim pieņem darba programmu. Darba programmā iekļauj katra gada mērķus un datumus tās īstenošanai un vajadzības gadījumā ierosina vajadzīgos pielāgojumus.

18. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstis stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības līdz 2012. gada 27. februārim.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarīt šādas atsauces un to formulējumu.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņēmušas jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

*19. pants***Stāšanās spēkā**

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

*20. pants***Adresāti**

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā, 2010. gada 7. jūlijā

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
J. BUZEK

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
O. CHASTEL

I PIELIKUMS

PRIORITĀRĀS JOMAS UN DARBĪBAS

(kā minēts 2. un 3. pantā)

— I prioritārā joma. Ceļa, satiksmes un maršruta datu optimāla izmantošana

Ceļa, satiksmes un maršruta datu optimālas izmantošanas specifikācijās un standartos iekļauj turpmāk minēto.

1. Specifikācijas a) prioritārajai darbībai

To prasību noteikšana, kas vajadzīgas, lai visu Eiropas Savienību aptverošus multimodālus maršruta informācijas pakalpojumus darītu precīzus un pieejamus pāri robežām ITS lietotājiem, pamatojoties uz:

- multimodālas maršruta informācijas sagatavošanai izmantojamu pastāvošu un precīzu ceļa un reālā laika satiksmes datu pieejamību ITS pakalpojumu sniedzējiem, neskarot drošības un transporta pārvaldības prasības,
- pārrobežu elektronisko datu apmaiņas sekmēšanu starp attiecīgajām valsts iestādēm un iesaistītajām personām, un attiecīgajiem ITS pakalpojumu sniedzējiem,
- multimodālas maršruta informācijas sagatavošanai izmantojamu pieejamu ceļa un satiksmes datu savlaicīgu atjaunināšanu, ko veic attiecīgās valsts iestādes un iesaistītās personas,
- multimodālas maršruta informācijas savlaicīgu atjaunināšanu, ko veic ITS pakalpojumu sniedzēji.

2. Specifikācijas b) prioritārajai darbībai

To prasību noteikšana, kas vajadzīgas, lai visu Eiropas Savienību aptverošus reālā laika satiksmes informācijas pakalpojumus darītu precīzus un pieejamus ITS lietotājiem, pamatojoties uz:

- reālā laika satiksmes informācijas sagatavošanai izmantojamu pastāvošu un precīzu ceļa un reālā laika satiksmes datu pieejamību ITS pakalpojumu sniedzējiem, neskarot drošības un transporta pārvaldības prasības,
- pārrobežu elektronisko datu apmaiņas sekmēšanu starp attiecīgajām valsts iestādēm un iesaistītajām personām, un attiecīgajiem ITS pakalpojumu sniedzējiem,
- reālā laika satiksmes informācijas sagatavošanai izmantojamu ceļa un satiksmes datu savlaicīgu atjaunināšanu, ko veic attiecīgās valsts iestādes un iesaistītās personas,
- reālā laika satiksmes informācijas savlaicīgu atjaunināšanu, ko veic ITS pakalpojumu sniedzēji.

3. Specifikācijas a) un b) prioritārajai darbībai

3.1. To prasību noteikšana, kas vajadzīgas attiecībā uz ceļa un satiksmes datu (proti, satiksmes kustības plāni, satiksmes noteikumi un ieteicamie maršruti, īpaši attiecībā uz smagkravas transportlīdzekļiem) vākšanu, ko veic attiecīgās valsts iestādes un/vai – attiecīgā gadījumā – privātais sektors, un šo datu piegādi ITS pakalpojumu sniedzējiem, pamatojoties uz:

- ITS pakalpojumu sniedzēju iespējām piekļūt pastāvošiem ceļa un satiksmes datiem (proti, satiksmes kustības plāni, satiksmes noteikumi un ieteicamie maršruti), kurus vāc attiecīgās valsts iestādes un/vai privātais sektors,
- elektronisko datu apmaiņas sekmēšanu starp attiecīgajām valsts iestādēm un ITS pakalpojumu sniedzējiem,
- ceļa un satiksmes datu (proti, satiksmes kustības plāni, satiksmes noteikumi un ieteicamie maršruti) savlaicīgu atjaunināšanu, ko veic attiecīgās valsts iestādes un/vai – attiecīgā gadījumā – privātais sektors,
- ITS lietotņu un pakalpojumu savlaicīgu atjaunināšanu, kuru, izmantojot šos ceļa un satiksmes datus, veic ITS pakalpojumu sniedzēji.

3.2. To prasību noteikšana, kas vajadzīgas, lai nodrošinātu, ka digitālajās kartēs izmantotie ceļa, satiksmes un transporta pakalpojumu dati ir precīzi un pieejami, ja iespējams, digitālo karšu ražotājiem un pakalpojumu sniedzējiem, pamatojoties uz:

- digitālajās kartēs izmantoto pastāvošo ceļa un satiksmes datu pieejamību digitālo karšu ražotājiem un pakalpojumu sniedzējiem,
- elektronisko datu apmaiņas sekmēšanu starp attiecīgajām valsts iestādēm un iesaistītajām personām, un privātajiem digitālo karšu ražotājiem un pakalpojumu sniedzējiem,
- digitālajām kartēm vajadzīgo ceļa un satiksmes datu savlaicīgu atjaunināšanu, ko veic attiecīgās valsts iestādes un iesaistītās personas,
- digitālo karšu savlaicīgu atjaunināšanu, ko veic digitālo karšu ražotāji un pakalpojumu sniedzēji.

4. Specifikācijas c) prioritārajai darbībai

Minimālo prasību noteikšana attiecībā uz tādas ar ceļu satiksmes drošību saistītas "universālas satiksmes informācijas" nodrošināšanu visiem lietotājiem, – bez maksas, ja iespējams, kā arī tās ziņojumu minimālo saturu, pamatojoties uz:

- tāda standartizēta saraksta identificēšanu un izmantošanu, kurā iekļauti ar satiksmes drošību saistīti notikumi ("universālie satiksmes ziņojumi") un kuru vajadzētu bez maksas darīt zināmu ITS lietotājiem,
- "universālo satiksmes ziņojumu" savietojamību un integrēšanu ITS pakalpojumos, kas sniedz reālā laika satiksmes un multimodālu maršruta informāciju.

— II prioritārā joma. Satiksmes un kravu pārvadājumu pārvaldības ITS pakalpojumu nepārtrauktība

Specifikācijās un standartos attiecībā uz satiksmes un kravu pārvadājumu vadības pakalpojumu nepārtrauktību un sadarbību, jo īpaši TEN-T tīklā, iekļauj turpmāk minēto.

1. Specifikācijas citām darbībām

1.1. To prasību noteikšana, kas vajadzīgas, lai izstrādātu ES ITS pamatarhitektūru, pievēršoties jautājumiem, kas ir īpaši saistīti ar ITS sadarbību, pakalpojumu nepārtrauktību un multimodalitātes aspektiem, tostarp, piemēram, multimodālu sadarbīgu biļešu pārdošanu, kādos dalībvalstis un to kompetentas iestādes sadarbībā ar privāto sektoru var izstrādāt savu ITS mobilitātes arhitektūru valstu, reģionu vai vietējā mērogā.

1.2. To minimālo prasību noteikšana, kas vajadzīgas, lai nodrošinātu ITS pakalpojumu nepārtrauktību, jo īpaši attiecībā uz pārrobežu pakalpojumiem, pasažieru pārvadājumu pārvaldībai dažādos transporta veidos, pamatojoties uz:

- satiksmes datu un informācijas elektroniskas apmaiņas veicināšanu pārrobežu līmenī un attiecīgā gadījumā starp dažādiem reģioniem vai starp pilsētām un starppilsētu apgabaliem attiecīgo satiksmes informācijas/kontroles centru un iesaistīto personu starpā,
- standartizētu informācijas plūsmu vai satiksmes saskarņu izmantošanu attiecīgo satiksmes informācijas/kontroles centru un dažādu iesaistīto personu starpā.

1.3. To minimālo prasību noteikšana, kas vajadzīgas, lai nodrošinātu ar kravas pārvadājumu vadību saistīto ITS pakalpojumu nepārtrauktību transporta koridoros un dažādos transporta veidos, pamatojoties uz:

- satiksmes datu un informācijas elektroniskas apmaiņas veicināšanu pārrobežu līmenī un attiecīgā gadījumā starp dažādiem reģioniem vai starp pilsētām un starppilsētu apgabaliem attiecīgo satiksmes informācijas/kontroles centru un iesaistīto personu starpā,
- standartizētu informācijas plūsmu vai satiksmes saskarņu izmantošanu attiecīgo satiksmes informācijas/kontroles centru un dažādu iesaistīto personu starpā.

1.4. To pasākumu noteikšana, kas vajadzīgi, lai ITS lietotnes realizētu kravu pārvadājumu loģistikas (*eFreight*) vajadzībām (īpaši kravu uzraudzībai un izsekošanai visa maršruta garumā un visos transporta veidos), pamatojoties uz:

- atbilstīgu ITS tehnoloģiju pieejamību ITS lietotņu izstrādātājiem viņu iespējām šīs tehnoloģijas izmantot,
- pozicionēšanas rezultātu integrēšanu satiksmes vadības instrumentos un centros.

1.5. To saskarņu noteikšana, kas vajadzīgas, lai nodrošinātu sadarbību un savietojamību starp pilsētas ITS arhitektūru un Eiropas ITS arhitektūru, pamatojoties uz:

- to, ka pilsētu vadības centriem un pakalpojumu sniedzējiem ir pieejami dati par sabiedrisko transportu, maršruta plānošanu, transporta pieprasījumu, satiksmi un stāvvietām,
- sabiedriskā un privātā transporta satiksmes datu elektroniskas apmaiņas sekmēšanu starp dažādiem pilsētu vadības centriem un pakalpojumu sniedzējiem un visos iespējamajos transporta veidos,
- visu attiecīgo datu un informācijas iekļaušanu vienotā arhitektūrā.

— III prioritārā joma. ITS lietotnes saistībā ar ceļu satiksmes drošumu un drošību

Specifikācijās un standartos ITS lietotnēm saistībā ar ceļu satiksmes drošumu un drošību iekļauj turpmāk minēto.

1. Specifikācijas d) prioritārajai darbībai

Vajadzīgo pasākumu noteikšana visā ES piemērojamas, sadarbībspējīgas *eCall* sistēmas saskaņotai ieviešanai, ietverot:

- apmaiņai nepieciešamo transportlīdzekli integrēto ITS datu pieejamību,
- vajadzīgo iekārtu pieejamību ārkārtas izsaukumu centros, kas saņem transportlīdzekļu raidītos datus,
- datu elektroniskas apmaiņas sekmēšanu starp transportlīdzekļiem un ārkārtas izsaukumu centriem.

2. Specifikācijas e) prioritārajai darbībai

To pasākumu noteikšana, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu ITS atbalstītas informācijas sistēmas drošām stāvvietām kravu un komerciālajiem transportlīdzekļiem, jo īpaši pieceļu atpūtas zonās un pakalpojumu centros, pamatojoties uz:

- informācijas pieejamību lietotājiem par transporta novietošanas iespējām,
- datu elektroniskas apmaiņas sekmēšanu starp transporta novietošanas zonām, centriem un transportlīdzekļiem.

3. Specifikācijas f) prioritārajai darbībai

To pasākumu noteikšana, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu ITS atbalstītas rezervēšanas sistēmas drošām stāvvietām kravu un komerciālajiem transportlīdzekļiem, pamatojoties uz:

- informācijas pieejamību lietotājiem par transporta novietošanas iespējām,
- datu elektroniskas apmaiņas sekmēšanu starp transporta novietošanas zonām, centriem un transportlīdzekļiem,
- attiecīgo ITS tehnoloģiju integrēšanu gan transportlīdzekļos, gan stāvvietu infrastruktūrā, lai rezervēšanas nolūkā nodrošinātu atjauninātu informāciju par pieejamām transporta novietošanas vietām.

4. Specifikācijas citām darbībām

- 4.1. To pasākumu noteikšana, kas vajadzīgi, lai atbalstītu 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.
- 4.2. To pasākumu noteikšana, kas vajadzīgi, lai neaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem uzlabotu drošību un ērtumu attiecībā uz visām attiecīgām ITS lietotnēm.
- 4.3. To pasākumu noteikšana, kas vajadzīgi, lai integrētu tādas progresīvas autovadītāja palīdzības informācijas sistēmas transportlīdzekļos un ceļu infrastruktūrā, kuras neietilpst Direktīvas 2007/46/EK, 2002/24/EK un 2003/37/EK darbības jomā.

— IV prioritārā joma. Transportlīdzekļa saiknes izveide ar transporta infrastruktūru

ITS specifikācijas un standartos transportlīdzekļa sasaiste ar transporta infrastruktūru iekļauj turpmāk minēto.

1. Specifikācijas citām darbībām

- 1.1. To pasākumu noteikšana, kas vajadzīgi, lai integrētu dažādas ITS lietotnes atvērtās transportlīdzekļu iekšējās platformās, pamatojoties uz:
 - funkcionālo prasību identificēšanu attiecībā uz pašreizējām vai plānotām ITS lietotnēm,
 - tādas atvērtas sistēmas arhitektūras noteikšanu, kura definē funkcijas un saskarnes, kas vajadzīgas sadarbībai/starpsavienojumu iespējai ar infrastruktūras sistēmām un iekārtām,
 - nākotnes jaunu vai uzlabotu ITS lietotņu vienkāršu (*Plug and Play*) integrēšanu atvērtajās transportlīdzekļa iekšējās platformās,
 - standartizācijas procesu sistēmas izmantošanu arhitektūras un atvērtā transportlīdzekļa iekārtu specifikāciju izstrādē.
- 1.2. To pasākumu noteikšana, kas vajadzīgi, lai turpinātu progresu attiecībā uz kooperatīvo sistēmu (transportlīdzeklis–transportlīdzeklis, transportlīdzeklis–infrastruktūra, infrastruktūra–infrastruktūra) izstrādi un ieviešanu, pamatojoties uz:
 - datu vai informācijas apmaiņas sekmēšanu starp transportlīdzekļiem, infrastruktūrām un starp transportlīdzekli un infrastruktūru,
 - atbilstīgo pārraidāmo datu vai informācijas pieejamības nodrošināšanu attiecīgajiem transportlīdzekļu vai ceļu infrastruktūru dalībniekiem,
 - standartizētu ziņojumu formātu izmantošanu šo datu vai informācijas apmaiņai starp transportlīdzekli un infrastruktūru,
 - sakaru infrastruktūras noteikšanu datu vai informācijas apmaiņai starp transportlīdzekļiem, infrastruktūrām un starp transportlīdzekli un infrastruktūru,
 - standartizācijas procesu izmantošanu attiecīgās arhitektūras pieņemšanā.

II PIELIKUMS

ITS SPECIFIKĀCIJU UN IEVIEŠANAS PRINCIPI

(kā minēts 5., 6. un 8. pantā)

Specifikāciju pieņemšanu, standartu pilnvarojumu izdošanu un ITS lietotņu un pakalpojumu atlasu un ieviešanu pamato ar vajadzību izvērtējumu, kurā piedalās visas attiecīgās iesaistītās personas, un, to veicot, ievēro šādus principus. Šie pasākumi:

- a) **ir efektīvi** – sniedz reālu ieguldījumu, lai risinātu Eiropas autotransporta galvenās problēmas (piemēram, mazinot pārslogotību, pazeminot emisijas, uzlabojot energoefektivitāti, panākot augstāku drošuma un drošības līmeni, tostarp attiecībā uz neaizsargātiem satiksmes dalībniekiem);
- b) **ir rentabli** – optimizē izmaksu attiecību pret panākto rezultātu, ņemot vērā sasniedzamos mērķus;
- c) **ir samērīgi** – attiecīgā gadījumā nodrošina dažādus panākamas pakalpojumu kvalitātes un ieviešanas līmeņus, ievērojot vietējas, reģionālas, valsts un Eiropas īpatnības;
- d) **atbalsta pakalpojumu nepārtrauktību** – nodrošina vienmērīgus pakalpojumus visā Savienībā, kad ITS pakalpojumi tiek ieviesti, jo īpaši Eiropas transporta tīklā un, kad iespējams, uz tās ārējām robežām. Pakalpojumu nepārtrauktību nodrošina tāda līmenī, kas pielāgots to transporta tīklu īpatnībām, kuri savieno valstis ar valstīm un attiecīgos gadījumos reģionus ar reģioniem un pilsētās ar lauku apgabaliem;
- e) **sniedz sadarbību** – nodrošina, ka sistēmas un to pamatā esošie uzņēmējdarbības procesi spēj apmainīties ar datiem un dalīties informācijā un zināšanās, lai ļautu efektīvi sniegt ITS pakalpojumus;
- f) **atbalsta atgriezenisko savietojamību** – attiecīgā gadījumā nodrošina ITS sistēmu spēju strādāt ar pastāvošām sistēmām, kurām ir vienots mērķis, nekavējot jaunu tehnoloģiju attīstību;
- g) **ievēro pastāvošās valstu infrastruktūru un tīklu īpatnības** – ņem vērā atšķirības transporta tīklu īpatnībās, jo īpaši satiksmes intensitātes apmēros un laika apstākļos uz ceļiem;
- h) **veicina vienlīdzīgu piekļuvi** – netraucē vai nediskriminē neaizsargātos satiksmes dalībniekus attiecībā uz piekļuvi ITS lietotnēm un pakalpojumiem;
- i) **atbalsta gatavību** – pēc pienācīga riska novērtējuma uzrāda novatorisko ITS sistēmu uzticamību, izmantojot pienācīgu tehnikas attīstības un ekspluatācijas līmeni;
- j) **nodrošina laika noteikšanas un pozicionēšanas kvalitāti** – izmanto satelītu infrastruktūras vai jebkādas citas tehnoloģijas, kas nodrošina līdzvērtīgus precizitātes līmeņus ITS lietotņu un pakalpojumu vajadzībām, kuri prasa globālus, nepārtrauktus, precīzus un garantētus laika noteikšanas un pozicionēšanas pakalpojumus;
- k) **veicina intermodalitāti** – ieviešot ITS, vajadzības gadījumā ņem vērā dažādu transporta veidu koordināciju;
- l) **ievēro saskaņotību** – ņem vērā spēkā esošos Savienības noteikumus, politiku un darbības, kas attiecas uz ITS jomu, jo īpaši standartizācijas jomā.