



2023/2661

30.11.2023.

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA (ES) 2023/2661**

(2023. gada 22. novembris),

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

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu <sup>(1)</sup>,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru <sup>(2)</sup>,

tā kā:

- (1) Komisijas 2020. gada 9. decembra paziņojumā "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija – Eiropas transporta virzība uz nākotni" ("Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija") 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 papildina pasākumus, ko paredz pamatiniciatīvas stratēģija par kravu pārvadājumu zaļināšanu multimodālas loģistikas veicināšanai. Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā arī paziņots, ka 2022. gadā tiks pārskatīta Komisijas Deleģētā regula (ES) 2017/1926 <sup>(3)</sup>, lai iekļautu tajā prasību par obligātu piekļuvi dinamiskajām datu kopām, kā arī tiks izvērtēta regulatīvo pasākumu nepieciešamība attiecībā uz multimodālo digitālo pakalpojumu sniedzēju tiesībām un pienākumiem līdztekus ar iniciatīvu par biļešu, tostarp dzelzceļa transporta biļešu, pārdošanu. Ar šo direktīvu būtu jānodrošina, ka ITS lietotnes autotransporta jomā ļauj bez aizķeršanās integrēt citus transporta veidus, tādus kā dzelzceļš vai aktīva mobilitāte, tādējādi, kad vien iespējams, atvieglojot pāreju uz minētajiem transporta veidiem, lai uzlabotu efektivitāti un pieejamību.
- (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 <sup>(4)</sup> darbības jomā, piemēram, eZvans, ar ceļu satiksmes drošību saistīti informācijas pakalpojumi un informācijas pakalpojumi attiecībā uz drošām un aizsargātām stāvvietām kravu un komerciālajiem transportlīdzekļiem, kas sertificētas saskaņā ar Komisijas Deleģēto regulu (ES) 2022/1012 <sup>(5)</sup>.

<sup>(1)</sup> OV C 290, 29.7.2022., 126. lpp.

<sup>(2)</sup> Eiropas Parlamenta 2023. gada 3. oktobra nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2023. gada 23. oktobra lēmums.

<sup>(3)</sup> 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.).

<sup>(4)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/40/ES (2010. gada 7. jūlijs) par pamatu intelektisko transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem (OV L 207, 6.8.2010., 1. lpp.).

<sup>(5)</sup> Komisijas Deleģētā regula (ES) 2022/1012 (2022. gada 7. aprīlis), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006 papildina uz standartiem, ar kuriem nosaka drošu un aizsargātu stāvvietu pakalpojuma līmeni un drošību, un attiecībā uz to sertificēšanas procedūrām (OV L 170, 28.6.2022., 27. lpp.).

- (3) Komisijas 2019. gada 11. decembra paziņojumā "Eiropas zaļais kurss" uzsvērts, ka līdztekus viedajām satiksmes vadības sistēmām, kas kļuva 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 uzlabot mobilitāti, samazināt sastrēgumus un piesārņojumu, jo īpaši pilsētās, un sekmēt pārkārtošanos uz tīrākiem transporta veidiem, veicinot pāreju uz citiem transporta veidiem un labāku satiksmes pārvaldību. Lai atbalstītu šo attīstību, var būt pamatoti apsvērt atbilstošus tehniskās pārbaudes kritērijus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2020/852 <sup>(6)</sup> (arī dēvēta par Taksonomijas regulu) nolūkā atbalstīt investīcijas ITS.
- (4) Tā kā prasmīga datu izmantošana kļūst aizvien nozīmīgāka pārvadājumu ķēžu ilgtspējas, drošuma, 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, piemēram, kopīgā Eiropas mobilitātes datu telpa un tās komponenti, Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1056 <sup>(7)</sup> un Digitālā transporta un loģistikas foruma (DTLF) darbība, vienlaikus ņemot vērā noteikumus par datu aizsardzību un privātumu.
- (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) Digitalizācija un inovācija autotransporta nozarē rada nodarbinātības iespējas, pateicoties jaunai projektu izstrādei šajā nozarē.
- (7) Daudzas dalībvalstis autotransporta nozarē jau ievieš intelektiskas transporta sistēmas un pakalpojumus, kas izstrādāti valsts līmenī. Tomēr, neskatoties uz uzlabojumiem kopš Direktīvas 2010/40/ES 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.
- (8) Īstenojot Komisijas Deleģētās regulas (ES) Nr. 885/2013 <sup>(8)</sup>, (ES) Nr. 886/2013 <sup>(9)</sup>, (ES) 2015/962 <sup>(10)</sup> un (ES) 2017/1926, kas papildina Direktīvu 2010/40/ES, dalībvalstis ir izveidojušas valsts piekļuves punktus. Valsts piekļuves punkti organizē piekļuvi ar transportu saistītiem datiem un to atkalizmantošanu, lai sekmētu sadarbīgu maršruta un satiksmes ITS pakalpojumu nodrošināšanu galalietotājiem ES mērogā. Šiem ar transportu saistītajiem datiem vajadzētu būt pieejamiem mašīnlasāmā formātā, ciktāl tas paredzēts šajā direktīvā. Saskaņā ar Eiropas Datu stratēģiju valsts piekļuves punkti, kā arī reģionālie un vietējie piekļuves punkti, kuri varētu pastāvēt dalībvalstīs, ir svarīga vienotas Eiropas mobilitātes datu telpas sastāvdaļa, un uz tiem būtu jāpaļaujas, jo īpaši attiecībā uz datu pieejamību. Dalībvalstīm, sadarbojoties datu piekļuves atvieglošanā, izmantojot valsts piekļuves punktus, būtu jācenšas uzlabot valsts piekļuves punktu efektivitāti, sadarbību un sadarbību visā Savienībā, kā arī atvieglot datu lietotāju piekļuvi tiem. Lai gan valsts piekļuves punkti darbojas visās dalībvalstīs, joprojām ir jāuzlabo tāda veida datu pieejamība, kas tiek uzskatīti par būtiskiem, lai atbalstītu tādu pamatpakalpojumu ieviešanu, kas nodrošina nepieciešamo informāciju galalietotājiem.

<sup>(6)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/852 (2020. gada 18. jūnijs) par regulējuma izveidi ilgtspējīgu ieguldījumu veicināšanai un ar ko groza Regulu (ES) 2019/2088 (OV L 198, 22.6.2020., 13. lpp.).

<sup>(7)</sup> 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.).

<sup>(8)</sup> 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.).

<sup>(9)</sup> Komisijas Deleģētā regula (ES) Nr. 886/2013 (2013. gada 15. maijs), ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz datiem un procedūrām, lai lietotājiem, ja iespējams, nodrošinātu vispārējas ar ceļu satiksmes drošību saistītas bezmaksas informācijas minimumu (OV L 247, 18.9.2013., 6. lpp.).

<sup>(10)</sup> 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.).

- (9) Būtu jāpastiprina dalībvalstu sadarbība attiecībā uz ITS ieviešanas specifikāciju piemērošanu. Komisijai būtu jāveicina dalībvalstu sadarbība attiecībā uz prioritārajām jomām, piemēram, pieņemot pamatnostādnes nolūkā veicināt ITS harmonizētu un savlaicīgu ieviešanu Savienībā un racionalizēt III pielikumā uzskaitīto datu veidu kopīgošanu.
- (10) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2023/1804 <sup>(1)</sup> 20. pants nosaka, ka visā Savienības teritorijā ir jānodrošina konkrētu ar alternatīvo degvielu infrastruktūru saistītu statisko un dinamisko datu un pakalpojumu pieejamība un pieklūstamība, izmantojot valsts piekļuves punktus, tādējādi atbalstot uzlabotu informācijas pakalpojumu ieviešanu galalietotājiem. Minētais noteikums arī paredz, ka tiks pieņemti noteikumi, kuri papildinās tos, kas attiecībā uz datu pārraidi, sniegšanu un kvalitātes standartiem izklāstīti Komisijas Deleģētajā regulā (ES) 2022/670 <sup>(2)</sup>.
- (11) Lai nodrošinātu koordinētu, efektīvu un sadarbspējīgu 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.
- (12) Būtu jānodrošina, jo īpaši attiecībā uz sadarbīgu intelektisku transporta sistēmu (S-ITS), lai ITS sistēmām izvirzītās prasības nedz pieprasītu, nedz diskriminētu noteikta veida tehnoloģijas izmantošanu atbilstoši tehnoloģiju neitralitātes principam, kā izklāstīts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2018/1972 <sup>(3)</sup>. Ja var izmantot savstarpēji papildinošas, uzticamas un praksē pārbaudītas S-ITS tehnoloģijas, būtu jānodrošina to vienlaikus lietojums, līdztekus nodrošinot ITS sistēmu sadarbspēju.
- (13) Izstrādājot specifikācijas, būtu jāņem vērā un jāizmanto pieredze un rezultāti, kas jau gūti ITS, S-ITS un sadarbīgas, satīklotas un automatizētas mobilitātes (CCAM) jomā, jo īpaši saistībā ar S-ITS un CCAM platformām, Eiropas forumu multimodālai pasažieru mobilitātei, Digitālā transporta un loģistikas forumu un Eiropas eZvana īstenošanas platformu.
- (14) Specifikācijām būtu jāveicina inovācija. Piemēram, plašākai datu pieejamībai būtu jāveicina jaunu ITS pakalpojumu izstrāde un otrādi, proti, inovācijai būtu jāsniedz izpratne par to, kas jāiekļauj specifikācijās nākotnē. Saskaņā ar pamatprogrammu "Apvārsnis Eiropa" izveidotajai Eiropas partnerībai sadarbīgai, satīklotai un automatizētai mobilitātei būtu jāveicina S-ITS pakalpojumu nākamās kārtas izstrāde un testēšana, pamatojoties uz specifikācijām, kas tiks pieņemtas attiecībā uz S-ITS pakalpojumiem, un palīdzot integrēt augsti automatizētus transportlīdzekļus jaunajos multimodālās mobilitātes pakalpojumos. Jaunās tehnoloģijas, jo īpaši attiecībā uz S-ITS, pirms ieviešanas ir jātestē reālos ceļu satiksmes apstākļos, lai pārliecinātos par tām kā par uzticamu pakalpojumu.
- (15) 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, īstenojot politiku par publiskās atslēgas infrastruktūras (PKI) izmantošanu. Minētās PKI augstākajam līmenim vajadzētu būt Eiropas

<sup>(1)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/1804 (2023. gada 13. septembris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Direktīvu 2014/94/ES (OV L 234, 22.9.2023., 1. lpp.).

<sup>(2)</sup> 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.).

<sup>(3)</sup> 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.).

sertifikātu uzticamības sarakstam (ECTL), kurā ir iekļautas visas uzticamās galvenās sertificēšanas 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 PKI atļauju pārvaldībā, ii) uzticamības saraksta pārvaldītāja lomu 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 publiskās atlēgas sertifikātu un ECTL. Komisija pašlaik arī nodrošina, ka Eiropas galvenā sertifikācijas iestāde pilda savu lomu. Minēto iestādi vajadzības gadījumā var saglabāt, piemēram, lai atbalstītu migrācijas plānus gadījumā, ja cita galvenā sertifikācijas iestāde ir apdraudēta.

- (16) Lielākā daļa Direktīvā 2010/40/ES paredzēto pasākumu, izņemot eZvanu, ir bijuši vērsti uz specifiskāciju pieņemšanu, lai nodrošinātu jau mašīnlasāmā digitālā formātā pieejamu datu sadarbību un piekļuvi tiem, un uz ITS pakalpojumu ieviešanu, taču attiecīgajām ieinteresētajām personām nekad nav bijis pienākuma izveidot šādus datus un darīt tos pieejamus šādā formātā vai ieviest konkrētus pakalpojumus. Vairāki ITS pakalpojumi jau tiek plaši izmantoti, piemēram, ar ceļu satiksmes drošību saistīti informācijas pakalpojumi, kas ļauj uzzināt par negadījumiem; tas pats attiecas arī uz būtisku datu izmantošanu 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<sup>(14)</sup>. Dažu ITS pakalpojumu un mašīnlasāmā formātā pieejamu būtisku 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. Piemēram, pamatinformācija pastāv tikai tad, ja kompetentās iestādes ir sniegušas brīdinājumu par nelabvēlīgiem laikapstākļiem, kas skar satiksmi (piemēram, ar radio starpniecību vai izmantojot ceļa zīmju kopnes). Šajā direktīvā nav noteikts, vai ir jāizveido konkrēta informācija par satiksmi (piemēram, jāizstrādā satiksmes kustības plāni) un kādos apstākļos būtu jāsniedz ar drošību saistīts brīdinājums (piemēram, vai vadītāji būtu jābrīdina par sniegu), vai cik būtiskam vajadzētu būt satiksmes regulējumam (piemēram, ātruma ierobežojuma līmenim). Tas viss paliek kompetento iestāžu ziņā, un tas nozīmē, ka praksē pastāv atšķirības (piemēram, viens un tas pats sniega līmenis dažādos reģionos var būt vai nebūt par iemeslu lēmumam sniegt brīdinājumu saistībā ar satiksmi). Turklāt, lai obligāti nodrošinātu dažus ITS pakalpojumus un mašīnlasāmā digitālā formātā pieejamus būtiskus datus, papildu informācijas iegūšanas nolūkiem nav vajadzīgas investīcijas tīkla ceļmalas iekārtās.

Tie datu un pakalpojumu veidi, kuru sniegšana būtu jānosaka par obligātu saskaņā ar šo direktīvu, būtu jānosaka, pamatojoties uz specifiskācijām, ko Komisija pieņēmusi ar deleģētajiem aktiem, kuri papildina Direktīvu 2010/40/ES, jo īpaši ar Deleģētajām regulām (ES) Nr. 885/2013, (ES) Nr. 886/2013, (ES) 2017/1926 un (ES) 2022/670, un atspoguļo tajos minētos datu un pakalpojumu veidus. Specifiskācija, kuras Komisija jau ir pieņēmusi, tostarp tajās minētie standarti, ļauj izdarīt izvēli attiecībā uz tāda informācijas elementa digitālo saturu, kas jādara pieejams mašīnlasāmā formātā. Lai nodrošinātu vienotu pieeju attiecībā uz īstenošanu, varētu būt nepieciešams veikt sagatavošanās darbus, piemēram, standartu profilēšanu. Šādos gadījumos ITS darba programmā būtu jāapraksta veicamie sagatavošanās darbi, un šis papildu darbs būtu jāņem vērā minēto datu veidu un saistīto pakalpojumu sniegšanas piemērošanas datumos.

<sup>(14)</sup> 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.).

- (17) Lai veiktu nepieciešamo pāreju no nedigitālas informācijas uz informāciju mašīnlasāmā digitālā formātā, ir vajadzīga pakāpeniska un samērīga pieeja, ņemot vērā iesaistīto ieinteresēto personu lielo skaitu un to nevienlīdzīgās tehniskās spējas, kā arī lielo informācijas apjomu. Tāpēc dažu datu obligāta nodrošināšana mašīnlasāmā digitālā formātā pirmajā posmā būtu jāattiecinā uz informāciju, kas radīta vai atjaunināta pēc konkrēta sākuma datuma; otrajā posmā šis pienākums būtu jāattiecinā arī uz iepriekš izveidotu informāciju. Attiecībā uz citiem datiem, kuru informācija ātri noveco, varētu pietikt, ja tiktu sniegta tikai jauna vai atjaunināta informācija.
- (18) Nepārtrauktības nolūkā datu veidiem un pakalpojumiem, kuru sniegšana ir obligāta saskaņā ar šo direktīvu, vajadzētu būt pieejamiem konkrētā ģeogrāfiskā darbības jomā. Minētā darbības joma arī būtu jānosaka, balstoties uz pakāpenisku un samērīgu pieeju. Attiecībā uz datiem par satiksmes regulēšanu pilsētu mezglos, lai nodrošinātu attiecīgo pienākumu samērīgumu un jo īpaši nodrošinātu saprātīgu izmaksu un ieguvumu attiecību, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai ierobežot tvērumu, attiecinot to tikai uz konkrētiem ceļiem, piemērojot šajā direktīvā noteikto satiksmes plūsmas robežvērtību.
- (19) Ceļu satiksmes drošības interesēs dalībvalstis tiek mudinātas pēc iespējas ātrāk, izmantojot valsts piekļuves punktus, darīt pieejamus datus (piemēram, ātruma ierobežojumus vai dinamiskos datus par drošām un aizsargātām stāvvietām), arī par tiem ceļu tīkla posmiem, kas neietilpst III pielikumā noteiktajā ģeogrāfiskajā darbības jomā (piemēram, automaģistrāles, kas nav daļa no Eiropas ceļu tīkla).
- (20) Pētījums "Personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām pieejama transporta kartēšana", kas veikts 2020. gadā, atklāja, ka dati par funkcijām, kas nodrošina piekļuvi, ir nepietiekami, tāpēc pašlaik nav iespējams pašlaik uzbrauciena plānu, kas sagatavots, izmantojot piekļuves iespējas aspektus kā meklēšanas kritērijus. Tas arī parādīja, ka minimālo prasību un standartu noteikšana attiecībā uz informāciju, kas paredzēta personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, būtu jāuzskata par ļoti svarīgu Savienības un dalībvalstu līmenī. Lai vēl vairāk uzlabotu transporta sistēmas piekļūstamību un atvieglotu ceļošanu personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, multimodālajiem digitālās mobilitātes pakalpojumiem ir jānodrošina datu pieejamība piekļuves mezglos un funkcijas, kas ļauj tiem piekļūt.
- (21) Pēc saistītā paziņojuma Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā Komisija tiek aicināta apsvērt, kādi pielāgojumi ir vajadzīgi pašreizējā tiesiskajā regulējumā, lai reaģētu uz jaunām elektronisko sakaru tehnoloģijām, un kā eZvana ārkārtas izsaukumu centrāles (AIC) ietekmē eZvana iespējamu piemērošanu citām transportlīdzekļu kategorijām, piemēram, smagajiem kravas transportlīdzekļiem, autobusiem un tālsatiksmes autobusiem, motorizētiem dīķiem un lauksaimniecības traktoriem. Turklāt papildus šīs direktīvas satvaram Komisija tiek aicināta izvērtēt iespējamus risinājumus jautājumam par eZvana sistēmu novecošanos transportlīdzekļos, kuru aprīkojums atbilst pašreizējām eZvana specifikācijām, brīdī, kad tiks atslēgti ķēžu komutācijas sakaru tīkli (2G un 3G).
- (22) 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 drošā veidā izmantota manevru saskaņošanai un satiksmes plūsmu izlīdzināšanai, tādējādi veicinot arī transporta ilgtspēju. Šādi saziņai starp transportlīdzekļiem un infrastruktūru būtu jāveicina datu uzticamība, precizitāte un pieejamība. Attiecīgi ITS pakalpojumu integritātes apdraudējums varētu nopietni ietekmēt ceļu satiksmes drošību, piemēram, ja apzināti nepatiesā informācija 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 ieviešana Savienības līmenī, lai nodrošinātu Savienības transporta sistēmas drošu un pareizu funkcionēšanu vai ceļu satiksmes drošību, būtu jāpiespīr īstenošanas pilnvaras pieņemt pretpasākumus, lai novērstu šādas situācijas cēloņus un sekas. Minētie pretpasākumi būtu jāveic iespējami drīzāk un jāpiemēro nekavējoties. Tomēr, pirms šādu

pretpasākumu pieņemšanas Komisijai būtu jādara viss iespējama, lai apspriestos ar dalībvalstu ekspertiem. Turklāt, ņemot vērā to, ka dažādos intervences līmeņos var būt izstrādāti ārkārtas situāciju pārvaldības plāni nolūkā novērst virkni iespējamu sistēmisku traucējumu, Komisijai šādi pretpasākumi ārkārtas situācijās būtu jāpieņem tikai tad, ja kompetento valsts iestāžu veiktie stāvokļa uzlabošanas pasākumi nenodrošinās savlaicīgu un efektīvu reakciju. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011<sup>(15)</sup>. Tā kā ir jānodrošina transporta nepārtrauktība, ir atbilstoši izmantot Regulas (ES) Nr. 182/2011 8. panta 2. punktā paredzēto iespēju pagarināt šādu pretpasākumu termiņu, lai tos varētu izmantot ilgāk nekā sešus mēnešus. Šādi pretpasākumi būtu jābeidz, tiklīdz ir ieviests alternatīvs risinājums vai ārkārtas situācija ir noregulēta.

- (23) Jebkāda personas datu 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 personas datu un privātuma aizsardzību, proti, saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2016/679<sup>(16)</sup> un saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/58/EK<sup>(17)</sup>. Saskaņā ar Regulas (ES) 2016/679 6. pantu šajā direktīvā būtu jāprecizē nolūks, kādā personas datus drīkst apstrādāt saskaņā ar šo direktīvu.
- (24) Ja šajā direktīvā paredzēto specifikāciju izstrāde ietver personas datu apstrādi, tajās būtu jāparedz atbilstoši un piemēroti personas datu aizsardzības pasākumi atbilstoši Regulas (ES) 2016/679 un Direktīvas 2002/58/EK prasībām, tostarp attiecībā uz datu uzglabāšanas maksimālo ilgumu un datu 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, apstrādājot personas datus un ja tas ir tehniski iespējams, būtu jāizmanto anonimizēti dati. Citos gadījumos būtu jāveicina pseidonimizētu datu izmantošana, piemēram, izmantojot ES S-ITS drošības akreditācijas datu pārvaldības sistēmu, lai uzlabotu personu privātumu atbilstoši integrētas datu aizsardzības principam. Tādu personas datu izmantošana, kas iegūti no mobilitātes modeļiem vai veicot sejas atpazīšanu, nedrīkst izraisīt nekādu sociālu diskrimināciju. 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.
- (25) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/95/EK<sup>(18)</sup> 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 (arī dēvēts par “drošības tīkls”).
- (26) Ja ir jāveic atbilstības novērtējums, specifikācijās būtu jāiekļauj sīki izstrādāti noteikumi, ar kuriem nosaka procedūru, kas reglamentē komponentu atbilstības vai lietošanas piemērotības novērtēšanu. Attiecībā uz noteiktiem ITS pakalpojumiem un jo īpaši S-ITS pakalpojumiem pastāvīga atbilstība konkrētām prasībām un sadarbība ir būtiska sistēmas drošas un pienācīgas darbības nodrošināšanai. Tāpēc, ja nepieciešams, specifikācijās, kas nosaka produktiem izvirzītās prasības, būtu jānosaka arī procedūras saistībā ar tirgus uzraudzību, tostarp drošības klauzula.

<sup>(15)</sup> 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.).

<sup>(16)</sup> 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.).

<sup>(17)</sup> 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.).

<sup>(18)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/95/EK (2001. gada 3. decembris) par produktu vispārēju drošību (OV L 11, 15.1.2002., 4. lpp.).

Minētajiem noteikumiem būtu jābalstās uz Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu Nr. 768/2008/EK <sup>(19)</sup>, jo īpaši attiecībā uz atbilstības novērtējuma dažādu posmu moduļiem un tirgus uzraudzības procedūrām. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 <sup>(20)</sup> 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 <sup>(21)</sup> un (ES) Nr. 168/2013 <sup>(22)</sup> 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.

- (27) Ja ITS aprīkojuma un programmatūras ieviešana un izmantošana ietver mākslīgā intelekta sistēmas, būtu jāņem vērā Eiropas Parlamenta un Padomes regulu, kas nosaka saskaņotas normas mākslīgā intelekta jomā (Mākslīgā intelekta akts) attiecīgie noteikumi.
- (28) 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 <sup>(23)</sup> 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.
- (29) 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. Tas neliedz izmantot citus pārbaudītus mehānismus, kas sniedz tādu pašu uzticamības līmeni, lai nodrošinātu, ka informācija par atrašanās vietu un laiku ir ticama.
- (30) 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, jo īpaši Eiropas ITS konsultatīvo grupu, un komitejām, kas nodarbojas ar transporta digitālajiem aspektiem.

<sup>(19)</sup> 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.).

<sup>(20)</sup> 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.).

<sup>(21)</sup> 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.).

<sup>(22)</sup> 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.).

<sup>(23)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/696 (2021. gada 28. aprīlis), ar ko izveido Savienības kosmosa programmu un Eiropas Savienības Kosmosa programmas aģentūru un atceļ Regulas (ES) Nr. 912/2010, (ES) Nr. 1285/2013 un (ES) Nr. 377/2014 un Lēmumu Nr. 541/2014/ES (OV L 170, 12.5.2021., 69. lpp.).

- (31) 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 šīs 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.
- (32) Komisija un dalībvalstis tiek mudinātas veicināt sadarbību ar trešām valstīm, jo īpaši ar Savienības kandidātvalstīm un tām trešām valstīm, kurās atrodas tranzīta koridori, kas savieno dalībvalstis. Komisija tiek mudināta arī veicināt sadarbību starptautiskā līmenī.
- (33) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs direktīvas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai attiecībā uz darba programmu pieņemšanu un atjaunināšanu, kā arī attiecībā uz dalībvalstu sniegto ziņojumu veidnes pieņemšanu. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar (ES) Nr. 182/2011.
- (34) Lai sasniegtu šīs direktīvas mērķus, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai tā piecu gadu laikā pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā varētu grozīt sarakstu, kurā norādīti datu veidi, kuru pieejamība dalībvalstīm ir jānodrošina. 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 atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī un ar ieinteresētajām personām, kas pārstāv visu veidu ceļu satiksmes dalībniekus un citas attiecīgās puses, un lai minētās apspriešanās notiktu saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu<sup>(24)</sup>. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, 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.
- (35) Lai nodrošinātu koordinētu pieeju, Komisijai būtu jānodrošina saskaņība starp darbībām, ko veic ar šo direktīvu izveidotā komiteja un komitejas, kas izveidotas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulām (ES) Nr. 165/2014<sup>(25)</sup>, (ES) 2019/1239<sup>(26)</sup>, (ES) 2020/1056 un (ES) 2018/858 un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvām 2007/2/EK<sup>(27)</sup> un (ES) 2019/520<sup>(28)</sup>.
- (36) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi – proti, nodrošināt sadarbībspējīgu ITS 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.

<sup>(24)</sup> Iestāžu nolīgums starp Eiropas Parlamentu, Eiropas Savienības Padomi un Eiropas Komisiju par labāku likumdošanas procesu (OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.).

<sup>(25)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 165/2014 (2014. gada 4. februāris) par tahogrāfiem autotransportā, ar kuru atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu (OV L 60, 28.2.2014., 1. lpp.).

<sup>(26)</sup> 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.).

<sup>(27)</sup> 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.).

<sup>(28)</sup> 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.).



- (37) Saskaņā ar Dalībvalstu un Komisijas 2011. gada 28. septembra kopīgo politisko deklarāciju par skaidrojošiem dokumentiem <sup>(29)</sup> 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 instrumentos. Attiecībā uz šo direktīvu likumdevējs uzskata, ka šādu dokumentu nosūtīšana ir pamatota.
- (38) Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1725 <sup>(30)</sup> 42. panta 1. punktu ir notikusi apspriešanās ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju, kas 2022. gada 2. martā sniedza atzinumu,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

### 1. pants

## Grozījumi Direktīvā 2010/40/ES

Direktīvu 2010/40/ES groza šādi:

- 1) direktīvas 1. pantā iekļauj šādu punktu:

“2.a Ar šo direktīvu nodrošina datu pieejamību un ITS pakalpojumu ieviešanu 2. pantā minētajās prioritārajās jomās, III pielikumā nosakot konkrētu ģeogrāfisko tvērumu attiecībā uz datiem un IV pielikumā nosakot konkrētu ģeogrāfisko tvērumu attiecībā uz ITS pakalpojumiem.”;

- 2) direktīvas 2. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

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

- a) I prioritārā joma: Informācijas un mobilitātes ITS pakalpojumi;
- b) II prioritārā joma: Maršruta, transporta un satiksmes pārvaldības ITS pakalpojumi;
- c) III prioritārā joma: Ceļu satiksmes drošuma un drošības ITS pakalpojumi;
- d) IV prioritārā joma: ITS pakalpojumi sadarbīgai, satīklotai un automatizētai mobilitātei.”;

- 3) direktīvas 4. pantu groza šādi:

- a) panta 2) punktu aizstāj ar šādu:

“2) “sadarbspēja” ir sistēmu un ar tām saistīto uzņēmējdarbības procesu spēja veikt datu apmaiņu un nodrošināt informācijas un zināšanu apriti, padarot iespējamu ITS pakalpojumu nepārtrauktību.”;

- b) 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 vai komfortu vai atvieglotu vai veicinātu transporta sistēmas darbību.”;

- c) panta 14) punktu aizstāj ar šādu:

“14) “ceļa dati” ir dati par ceļu infrastruktūras iezīmēm, tostarp stacionārām ceļa zīmēm vai to regulatīviem drošības atribūtiem, kā arī par infrastruktūru uzlādei un uzpildei ar alternatīvām degvielām.”;

<sup>(29)</sup> OV C 369, 17.12.2011., 14. lpp.

<sup>(30)</sup> 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.).

d) panta 18) punktu aizstāj ar šādu:

“18) “standarts” ir standarts, kā tas definēts 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.);

e) pantam pievieno šādus punktus:

19) “sadarbīgas intelektiskas transporta sistēmas” jeb “S-ITS” ir intelektiskas transporta sistēmas, kas ļauj ITS lietotājiem mijiedarboties un sadarboties, droši un uzticami apmainoties ar ziņojumiem bez nekādas iepriekšējas informācijas citam par citu un nediskriminējošā veidā;

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

21) “datu pieejamība” nozīmē, ka dati ir mašīnlasāmā digitālā formātā;

22) “valsts piekļuves punkts” jeb “VPP” ir dalībvalsts izveidota digitāla saskarne, kas darbojas kā vienots piekļuves punkts, nodrošinot piekļuvi datiem, kā definēts 6. pantā minētajās specifikācijās;

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;

25) “pamatinformācija” ir informācija, kas ir šīs direktīvas darbības jomā un kas ir atzīta par būtisku ceļu satiksmes dalībnieku un ITS lietotāju informēšanai, jo īpaši, ja to atzīst par autoceļiem atbildīgās iestādes, ja tās ir atbildīgas par šādu informāciju;

26) “primārais ceļš” ir ceļš ārpus pilsētu teritorijām, ko izraudzījusi dalībvalsts un kas savieno nozīmīgas pilsētas un/vai reģionus un kas nav klasificēts kā daļa no visaptverošā Eiropas ceļu tīkla vai kā automaģistrāle.”;

4) direktīvā iekļauj šādu pantu:

“4.a pants

### **Darba programma**

1. Līdz 2024. gada 21. decembrim Komisija pēc apspriešanās ar Eiropas ITS konsultatīvo grupu, kas izveidota ar Komisijas 2011. gada 4. maija lēmumu (\*), un attiecīgām ieinteresētajām personām pieņem īstenošanas aktu, ar ko izveido darba programmu. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar 15. panta 4. punktā minēto pārbaudes procedūru. Darba programmā ietver vismaz šādus elementus:

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

b) datu veidi, kurus Komisija apsver pievienot III pielikumam vai svītrot no tā ar 7. panta 1.a punktā minētajiem deleģētajiem aktiem;

c) sagatavošanas darbs, kas Komisijai jāveic sadarbībā ar ieinteresētajām personām un dalībvalstīm, ievērojot 7. panta 1. punktu.

2. Pirms deleģēto aktu pieņemšanas pilnvaru kārtējās pagarināšanas par vēl pieciem gadiem saskaņā ar 12. panta 2. punktu Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar ko izveido jaunu darba programmu, kurā iekļauti vismaz tie elementi, kas minēti šā panta 1. punkta a)–c) apakšpunktā. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 15. panta 4. punktā minēto pārbaudes procedūru.

(\*) Komisijas Lēmums (2011. gada 4. maijs) par Eiropas ITS konsultatīvās grupas izveidi (2011/C 135/03) (OV C 135, 5.5.2011., 3. lpp.);

5) 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, kad minētās ITS lietotnes un pakalpojumi tiek ieviesti. Tas neskar katras dalībvalsts tiesības pieņemt lēmumus par to veikto šādu lietotņu un pakalpojumu ieviešanu savā teritorijā. Šīs tiesības neskar 6.a pantu.

2. Attiecīgā gadījumā dalībvalstis sadarbojas, tostarp ar attiecīgām ieinteresētajām personām, saistībā ar prioritārajām jomām, kamēr nav pieņemtas specifikācijas, kas attiecas uz attiecīgajām prioritārajām jomām.

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

6) 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 situācijas, kādās dalībvalstis drīkst, paziņojušas par to Komisijai, paredzēt papildu noteikumus par ITS pakalpojumu sniegšanu visā to teritorijā vai tās daļā. Minētie noteikumi netraucē sadarbībai.

(\*) 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.);

b) panta 6. punktu aizstāj ar šādu:

“6. Specifikācijas attiecīgā gadījumā pamato uz jebkuru no 8. pantā minētajiem standartiem.

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 noteikti specifikācijās.

Specifikācijas atbilst II pielikumā noteiktajiem principiem.”;

c) pievieno šādu punktu:

“8. Komisija pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 12. pantu, nosakot šajā pantā minētās specifikācijas. Minētie deleģētie akti attiecas tikai uz vienu prioritāro jomu, un tos pieņem attiecībā uz katru no prioritārajām darbībām.”;

7) direktīvā iekļauj šādu pantu:

“6.a pants

#### **Datu pieejamība un ITS pakalpojumu ieviešana**

1. Dalībvalstis nodrošina, ka, ja pamatinformācija jau pastāv, dati ir pieejami par ģeogrāfisko tvērumu attiecībā uz katru III pielikumā uzskaitīto datu veidu.

Dalībvalstis nodrošina, ka dati, kas atbilst pamatinformācijai, kura izveidota vai atjaunināta III pielikuma trešajā slejā norādītajā datumā vai pēc tam, tiek darīti pieejami nekavējoties.

Dalībvalstis arī nodrošina, ka, ja vien III pielikumā nav noteikts citādi, citi dati, kas atbilst visai pastāvošajai pamatinformācijai, kura izveidota vai atjaunināta pirms minētā pielikuma ceturtajā slejā norādītā datuma, tiek darīti pieejami nekavējoties pēc šā datuma.

Ja III pielikuma ceturtajā slejā datums nav norādīts, piemērojamos datumus nosaka ar deleģēto aktu, ko pieņem saskaņā ar 7. pantu.

Šajā punktā noteiktie termiņi attiecas tikai uz esošo infrastruktūru. Attiecībā uz infrastruktūru, ko pabeidz vēlāk, minētos termiņus saprot kā pabeigšanas datumus.

Līdz tam pašam datumam dalībvalstis nodrošina, ka minētajiem datiem iespējams piekļūt, izmantojot valsts piekļuves punktus.

2. Dalībvalstis nodrošina IV pielikumā norādīto ITS pakalpojumu ieviešanu attiecīgajā ģeogrāfiskajā tvērumā pēc iespējas drīzāk un jebkurā gadījumā ne vēlāk kā minētajā pielikumā noteiktajos attiecīgajos datos.”;

8) direktīvas 7. pantu aizstāj ar šādu:

“7. Pants

#### **Grozījumi III pielikumā**

1. Pirms deleģēto aktu pieņemšanas saskaņā ar šo pantu Komisija periodiskas apspriešanās procesa ietvaros un kopā ar dalībvalstu ieceltiem ekspertiem un ar ieinteresētajām personām pārliecinās par to datu veidu digitālā satura aprakstu gatavību, kuri jā dara pieejami saskaņā ar 6.a pantu, un nodrošina, ka tiek pabeigts atbilstošs sagatavošanas darbs.

1.a Pēc izmaksu un ieguvumu analīzes un pienācīgas apspriešanās, un ņemot vērā tirgus un tehnoloģiju attīstību visā Savienībā, Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 12. pantu, lai grozītu III pielikumu:

a) pievienojot datu veidus, kas ir vienas no III pielikumā minēto datu kategoriju vai apakškategoriju darbības jomā un kas ir uzskaitīti specifikācijās, kuras izstrādātas, ievērojot 6. panta 8. punktu, ja šādu datu veidu pieejamība saskaņā ar izmaksu un ieguvumu analīzi sniedz būtiskus un skaidri pamatotus ieguvumus un uzlabojumus transporta ilgtspējas, transporta drošuma un drošības vai transporta efektivitātes un pārvaldības ziņā, un nosakot piemērojamos datumus;

b) skaidri pamatotos gadījumos no III pielikuma svītrojot datu veidus;

c) nosakot piemērojamos datumus attiecībā uz III pielikumā uzskaitīto datu veidiem gadījumos – sākot ar 2023. gada 20. decembri –, kad datumi nav noteikti.

2. Deleģētie akti, ko pieņem saskaņā ar šā panta 1.a punktu, atbilst datu veidiem, kas iekļauti jaunākajā darba programmā, kura pieņemta saskaņā ar 4.a pantu. Minētie deleģētie akti attiecīgā gadījumā attiecas uz digitālo saturu, kas noteikts, veicot šā panta 1. punktā minēto sagatavošanas darbu. Minētie deleģētie akti aptver ne vairāk kā vienu prioritāro jomu.

3. Šā panta 1.a punkta a) un c) apakšpunktā minētā datu veida ģeogrāfiskais tvērums ir vai nu tāds pats kā vai ierobežotāks nekā III pielikumā noteiktais tvērums attiecībā uz kategorijām vai apakškategorijām, pie kurām datu veids pieder, attiecīgā gadījumā ievērojot pakāpenisku pieeju.

4. Datumi, kas noteikti 1.a punkta a) un c) apakšpunktā minētajos deleģētajos aktos, ir:

a) attiecībā uz III pielikuma trešo sleju – ne agrāk kā divus gadus pēc attiecīgā deleģētā akta spēkā stāšanās datuma, un attiecīgā gadījumā ievēro pakāpenisku pieeju;

b) attiecībā uz III pielikuma ceturto sleju – ne agrāk kā četrus gadus pēc attiecīgā deleģētā akta spēkā stāšanās datuma.

Ja III pielikumā datums jau ir norādīts trešajā slejā, ceturtais slejas datums ir:

a) ne agrāk kā divus gadus pēc trešajā slejā norādītā datuma un ne agrāk kā divus gadus pēc attiecīgā deleģētā akta spēkā stāšanās datuma;

b) attiecībā uz statistiskajiem multimodālo maršrutu datiem ES mēroga multimodāliem maršruta informācijas pakalpojumiem (informācija par to, kur atrodas norādītie piekļuves mezgli) visā Savienības transporta tīklā – ne agrāk kā 2032. gada 31. decembrī.

Tomēr, ja tādu esošo datu pieejamība, kas atbilst informācijai, kura izveidota vai atjaunināta pirms III pielikuma trešajā slejā norādītā datuma, netiek uzskatīta par nepieciešamu, pamatojoties uz to, ka attiecīgā informācija ātri noveco, deleģētajos aktos, ko pieņem, ievērojot šā panta 1.a punkta a) un c) apakšpunktu, III pielikuma ceturtajā slejā var norādīt, ka 6.a panta 1. punkta ceturtajā daļā noteiktais pienākums uz šādiem datiem neattiecas.

5. Pieņemot deleģētos aktus, ievērojot šo pantu, Komisija ņem vērā Regulas (ES) 2016/679 un Direktīvas 2002/58/EK prasības, jo īpaši attiecībā uz risku, ka var notikt iekļaušanās personas datus, kā arī izmaksas un cilvēkresursus, kas vajadzīgi, lai attiecīgos datus darītu pieejamus pietiekamā kvalitātē nolūkā nodrošināt, ka minētā iekļaušanās, 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.”;

9) direktīvā iekļauj šādu pantu:

“7.a pants

### **Pagaidu noregulējuma pasākumi**

1. Neskarot gatavības incidentiem un reaģēšanas 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 tvērumā. 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. Komisija minētos īstenošanas aktus atceļ, tiklīdz minētā situācija ir beigusies vai, kad Komisija ir grozījusi attiecīgās specifikācijas, lai situāciju labotu, atkarībā no tā, kas notiek agrāk.

(\*) 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.).”;

10) direktīvas 8. pantu aizstāj ar šādu:

“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 attiecīgās standartizācijas struktūras atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2015/1535 (\*) 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.

(\*) 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.).”;

11) direktīvas 10. pantu aizstāj ar šādu:

“10. *Pants*

#### **Noteikumi attiecībā uz datu aizsardzību un privātumu**

1. Datus, kas ir personas dati, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/679 (\*) 4. panta 1) punktā, apstrādā, ievērojot šo direktīvu, tikai tiktāl, ciktāl šāda apstrāde ir vajadzīga šīs direktīvas I pielikumā norādīto ITS lietotņu, pakalpojumu un darbību veikšanai, lai nodrošinātu ceļu satiksmes drošību vai drošumu un uzlabotu satiksmes, mobilitātes vai incidentu pārvaldību.

2. Ja specifikācijas, kas pieņemtas, ievērojot 6. pantu, attiecas uz tādu datu apstrādi, kuri ir personas dati, kā tie definēti Regulas (ES) 2016/679 4. panta 1. punktā, tajās nosaka šo datu kategorijas un paredz atbilstošus pasākumus personas datu aizsardzībai, ievērojot Regulu (ES) 2016/679 un Direktīvu 2002/58/EK. Šādos gadījumos šīs direktīvas 6. panta 7. punktā minētajā ietekmes novērtējumā iekļauj analīzi par šādas apstrādes ietekmi uz fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi.

3. Ja anonimizācija ir tehniski īstenojama un datu apstrādes nolūkus var sasniegt ar anonimizētiem datiem, izmanto anonimizētus datus.

4. Ja anonimizācija nav tehniski īstenojama vai datu apstrādes nolūkus nevar sasniegt ar anonimizētiem datiem, datus pseidonimizē ar noteikumu, ka pseidonimizācija ir tehniski īstenojama un datu apstrādes nolūkus var sasniegt, izmantojot 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.).”;

12) direktīvā iekļauj šādu pantu:

“10.a pants

#### **ES S-ITS drošības akreditācijas datu pārvaldības sistēma**

Specifikācijas, ko attiecībā uz 2. panta 1. punkta d) apakšpunktā minēto prioritāro jomu Komisija pieņem, izmantojot savas 6. panta 8. punktā paredzētās pilnvaras, attiecas uz I pielikuma 4.3. punktā minēto ES S-ITS drošības akreditācijas datu pārvaldības sistēmu. Minētās sistēmas specifikācijās nosaka pienākumus šādām funkcijām:

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

Komisija ir atbildīga par šo funkciju pienākumu izpildes nodrošināšanu.”;

13) direktīvas 12. pantu groza šādi:

a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Pilnvaras pieņem 6. un 7. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2023. gada 20. decembra. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.”;

b) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 6. un 7. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.”;

c) panta 6. punktu aizstāj ar šādu:

“6. Saskaņā ar 6. vai 7. pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.”;

14) 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.).”;

15) direktīvas 17. pantu aizstāj ar šādu:

“17. *Pants*

#### **Ziņošana**

1. Dalībvalstis līdz 2025. gada 21. martam 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 saistībā ar III un IV pielikumā uzskaitīto datu un pakalpojumu pieejamību.

2. Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros nosaka veidni sākotnējiem ziņojumiem un progresa ziņojumiem, tostarp sarakstu ar galvenajiem darbības rādītājiem, lai novērtētu šīs direktīvas un uz tās pamata pieņemto deleģēto 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 15. panta 4. punktā minēto pārbaudes procedūru.

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 12 mēnešus pēc tam, kad iestājas kārtējais dalībvalstīm noteiktais ziņošanas termiņš, sniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par progresu šīs direktīvas un uz tās pamata pieņemto deleģēto aktu īstenošanā. Ziņojumam pievieno analīzi par 5.–11. panta un 16. panta darbību un īstenošanu, tostarp par izmantotajiem un prasītajiem finanšu resursiem. Ziņojumā arī izvērtē nepieciešamību attiecīgā gadījumā grozīt šo direktīvu.”;

16) direktīvā iekļauj šādu pantu:

“18.a *pants*

#### **Pārskatīšana**

Līdz 2028. gada 31. decembrim, pamatojoties uz jaunāko Komisijas ziņojumu, kas sagatavots saskaņā ar 17. panta 4. punktu, Komisija pārskata 6.a pantu, 7. pantu un III un IV pielikumu un vajadzības gadījumā var iesniegt priekšlikumu par to grozīšanu. Konkrētāk, Komisija, pamatojoties uz progresu, kas panākts attiecībā uz datu pieejamību un iespēju piekļūt datiem un pakalpojumu izvēršanu, un ņemot vērā to plašāku lietojumu, izmantojot ITS lietotnes, var ierosināt pielāgot konkrētu datu veidu un pakalpojumu ģeogrāfisko tvērumu un pievienot datu veidus un pakalpojumus, ko uzskata par būtiskiem ITS turpmākai ieviešanai.”;



- 17) direktīvas I pielikumu aizstāj ar tekstu šīs direktīvas I pielikumā;
- 18) direktīvas II pielikumu aizstāj ar tekstu šīs direktīvas II pielikumā;
- 19) kā III pielikumu pievieno šīs direktīvas III pielikumā ievietoto tekstu;
- 20) kā IV pielikumu pievieno šīs direktīvas IV pielikumā ievietoto tekstu.

## 2. pants

### Transponēšana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības, līdz 2025. gada 21. decembrim. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju.

Atkāpjoties no pirmās daļas, dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu Direktīvas 2010/40/ES 17. panta 1. punktā noteikto ziņošanas pienākumu, pirms minētajā pantā noteiktā ziņojuma iesniegšanas termiņa.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, 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.

Strasbūrā, 2023. gada 22. novembrī

Eiropas Parlamenta vārdā –  
priekšsēdētāja  
R. METSOLA

Padomes vārdā –  
priekšsēdētājs  
P. NAVARRO RÍOS

## I PIELIKUMS

## "I PIELIKUMS

## 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 un iespēja piekļūt tiem 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 un iespēja piekļūt tiem 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 specifiskācijās un standartos iekļauj tālāk minēto.

### 2.1. Pilnveidotas satiksmes un incidentu pārvaldības pakalpojumu specifiskācijas

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, lielgabarīta 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 iespēja piekļūt tiem 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 (!)\*.

### 2.2. Mobilitātes pārvaldības pakalpojumu specifiskācijas

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

- 2.2.1. standartizētā formātā mobilitātes pārvaldībai nepieciešamu, aktuālu, 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;

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 pārvaldājumu loģistika

Nosaka prasības, kas nepieciešamas, lai atbalstītu ITS lietotņu izstrādi kravu pārvaldājumu 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 <sup>(2)</sup>\*;

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 sadarbībai ES mēroga eZvana sistēmai

Nosaka pasākumus, kas nepieciešami sadarbībai 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 Regulas (ES) 2020/1056 darbības jomā, un ar e-CMR <sup>(3)</sup>\*, piemēram, bīstamu kravu gadījumā.

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

Nosaka pasākumus, kas nepieciešami, lai sniegtu kravas automobiļiem un komerciālajiem transportlīdzekļiem ITS atbalstītus informācijas un, ja tādi pieejami, rezervēšanas pakalpojumus attiecībā uz drošām un aizsargātām 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, tostarp mobilo tālrunu, lietošanu, lai atvieglotu braukšanu un/vai transporta darbības, kā arī transportlīdzekļu sakaru sistēmu drošību, un kas neietilpst Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 167/2013 <sup>(4)</sup>\*, (ES) Nr. 168/2013 <sup>(5)</sup>\* un (ES) 2018/858 <sup>(6)</sup>\* 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 Regulu (ES) Nr. 167/2013, (ES) Nr. 168/2013 un (ES) 2018/858 darbības jomā.
- 3.4.3. Nosaka pasākumus, kas nepieciešami, lai integrētu transportlīdzekļos un ceļu infrastruktūrā progresīvas autovadītāja palīdzības informācijas sistēmas, un kas neietilpst Regulu (ES) Nr. 167/2013, (ES) Nr. 168/2013 un (ES) 2018/858 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 Regulu (ES) Nr. 167/2013, (ES) Nr. 168/2013 un (ES) 2018/858 darbības jomā.

#### 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 Regulās (ES) Nr. 167/2013, (ES) Nr. 168/2013 un (ES) 2018/858, 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. precīzas un uzticamas 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.

---

(<sup>1</sup>)\* 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.

(<sup>2</sup>)\* Piemēram, Regula (ES) 2020/1056.

(<sup>3</sup>)\* Konvencijas par kravu starptautisko autopārvadājumu līgumu (CMR) Papildprotokols par elektronisko pavadzīmi

(<sup>4</sup>)\* 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.).

(<sup>5</sup>)\* 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.).

(<sup>6</sup>)\* 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.).”

## II PIELIKUMS

## ""II PIELIKUMS

## 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 svarīgāko ar autotransportu saistīto uzdevumu risināšanā Eiropā (piemēram, sastrēgumu mazināšanā, ārkārtas situāciju un laikapstākļu risināšanā, prognozēšanā, emisiju ierobežošanā, energoefektivitātes uzlabošanā un augstāka drošuma un drošības līmeņa panākšanā, tostarp neaizsargātiem ceļu satiksmes dalībniekiem);
b)	ir izmaksu ziņā efektīvi	–	optimizē izvērto 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 lietotņu, pakalpojumu un to pamatā esošo uzņēmējdarbības procesu spēju veikt datu apmaiņu un kopīgot informāciju un zināšanas standartizētā formātā, ļaujot efektīvi sniegt ITS pakalpojumus;
f)	atbalsta atpakaļsaderību	–	pamatotā gadījumā nodrošina ITS sistēmu spēju strādāt ar 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 raksturlielumos, jo īpaši satiksmes intensitātē, laikapstākļos uz ceļiem un infrastruktūras īpatnības;
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 (ES) 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 atbilstošas riska izvērtēšanas, tostarp attiecīgā gadījumā transportlīdzekļu un ierīču ražotāju un infrastruktūras nodrošinātāju veiktas testēšanas reālos apstākļos, demonstrē inovatīvo ITS sistēmu noturību, nodrošinot pietiekamu tehniskās attīstības un ekspluatācijas līmeni;

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;
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 (ES) 2018/1972;
m)	nodrošina pārredzamību un uzticamību	–	nodrošina pārredzamību, piemēram, piedāvājot klientiem mobilitātes iespējas, nodrošina to ranžēšanas, tostarp par ietekmi uz vidi, pārredzamību.””



III PIELIKUMS

“III PIELIKUMS

Datu veidu saraksts

Datu veids	Ģeogrāfiskais tvērums	Datums, kas minēts 6.a panta 1. punkta otrajā daļā	Datums, kas minēts 6.a panta 1. punkta trešajā daļā
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. Kategorija: Statiskie un dinamiskie satiksmes noteikumi atbilstīgā gadījumā attiecībā uz:			
<p>Apakškategorija:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— nosacījumi braukšanai pa tuneļiem</li> <li>— nosacījumi braukšanai pa tiltiem</li> <li>— ātruma ierobežojumi</li> <li>— apdzīšanas aizliegums smagkravas transportlīdzekļiem</li> <li>— svara/garuma/platuma/augstuma ierobežojumi</li> </ul>	<p>Eiropas ceļu pamattīkls</p>	<p>2025. gada 31. decembris</p>	<p>2027. gada 31. decembris</p>
	<p>Visaptverošais Eiropas ceļu tīkls, citas automaģistrāles un primāro ceļu posmi, kur gada vidējā dienas satiksmes intensitāte ir vairāk nekā 8 500 transportlīdzekļu, un visi ceļi pilsētās katra tāda pilsētas mezgla centrā, kuri definēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1315/2013 <sup>(1)</sup> 3. panta p) punktā un uzskaitīti minētajā regulā, tostarp tie, ko pārvalda pilsētas. Dalībvalsts var izvēlēties pilsētās, kas atrodas pilsētu mezglu centrā, ierobežot tvērumu, to attiecinot uz tām ielām, kurās gada vidējā diennakts satiksmes intensitāte pārsniedz 7 000 transportlīdzekļu. Dalībvalsts, kas pieņem minēto lēmumu, par to paziņo Komisijai līdz 2026. gada 31. decembrim.</p>	<p>2026. gada 31. decembris</p>	<p>2028. gada 31. decembris</p>
<p>Apakškategorija:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— vienvirziena ielas</li> </ul>	<p>Ceļu infrastruktūra pilsētās katra tāda pilsētas mezgla centrā, kas definēts Regulas (ES) Nr. 1315/2013 3. panta p) punktā.</p>	<p>2025. gada 31. decembris</p>	<p>2027. gada 31. decembris</p>
<p>Apakškategorija:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— kravu piegādes noteikumi</li> </ul>	<p>Ceļu infrastruktūra pilsētās katra tāda pilsētas mezgla centrā, kas definēts Regulas (ES) Nr. 1315/2013 3. panta p) punktā.</p>	<p>2026. gada 31. decembris</p>	<p>Deleģētie akti, kas jāpieņem, ievērojot 7. panta 1.a punkta a), b) un c) apakšpunktu</p>

(1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādņiem Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

Datu veids	Ģeogrāfiskais tvērums	Datums, kas minēts 6.a panta 1. punkta otrajā daļā	Datums, kas minēts 6.a panta 1. punkta trešajā daļā
<p>Apakškategorija: — kustības virziens maiņvirziena satiksmes joslās</p>	<p>Eiropas ceļu pamattīkls un visaptverošais tīkls, citas automaģistrāles un primāro ceļu posmi, kur gada vidējā dienas satiksmes intensitāte ir vairāk nekā 8 500 transportlīdzekļu, un visi ceļi pilsētās katra tāda pilsētas mezgla centrā, kuri definēti Regulas (ES) Nr. 1315/2013 3. panta p) punktā un uzskaitīti minētajā regulā, tostarp tie, ko pārvalda pilsētas. Dalībvalsts var izvēlēties pilsētās, kas atrodas pilsētu mezglu centrā, ierobežot tvērumu, to attiecinot uz tām ielām, kurās gada vidējā diennakts satiksmes intensitāte pārsniedz 7 000 transportlīdzekļu. Dalībvalsts, kas pieņem minēto lēmumu, par to paziņo Komisijai līdz 2026. gada 31. decembrim.</p>	<p>2026. gada 31. decembris</p>	<p>Deleģētie akti, kas jāpieņem, ievērojot 7. panta 1.a punkta a), b) un c) apakšpunktu</p>
<p>Apakškategorija: — satiksmes kustības plāni</p>	<p>Eiropas ceļu pamattīkls un visaptverošais tīkls, citas automaģistrāles un primāro ceļu posmi, kur gada vidējā dienas satiksmes intensitāte ir vairāk nekā 8 500 transportlīdzekļu, un visi ceļi pilsētās katra tāda pilsētas mezgla centrā, kuri definēti Regulas (ES) Nr. 1315/2013 3. panta p) punktā un uzskaitīti minētajā regulā, tostarp tie, ko pārvalda pilsētas. Dalībvalsts var izvēlēties pilsētās, kas atrodas pilsētu mezglu centrā, ierobežot tvērumu, to attiecinot uz tām ielām, kurās gada vidējā diennakts satiksmes intensitāte pārsniedz 7 000 transportlīdzekļu. Dalībvalsts, kas pieņem minēto lēmumu, par to paziņo Komisijai līdz 2028. gada 31. decembrim.</p>	<p>2028. gada 31. decembris</p>	<p>Deleģētie akti, kas jāpieņem, ievērojot 7. panta 1.a punkta a), b) un c) apakšpunktu</p>
<p>Apakškategorija: — pastāvīgi iebraukšanas ierobežojumi</p>	<p>Eiropas ceļu pamattīkls un visaptverošais tīkls, citas automaģistrāles un primāro ceļu posmi, kur gada vidējā dienas satiksmes intensitāte ir vairāk nekā 8 500 transportlīdzekļu, un visi ceļi pilsētās katra tāda pilsētas mezgla centrā, kuri definēti Regulas (ES) Nr. 1315/2013 3. panta p) punktā un uzskaitīti minētajā regulā, tostarp tie, ko pārvalda pilsētas. Dalībvalsts var izvēlēties pilsētās, kas atrodas pilsētu mezglu centrā, ierobežot tvērumu, to attiecinot uz tām ielām, kurās gada vidējā diennakts satiksmes intensitāte pārsniedz 7 000 transportlīdzekļu. Dalībvalsts, kas pieņem minēto lēmumu, par to paziņo Komisijai līdz 2026. gada 31. decembrim.</p>	<p>2026. gada 31. decembris</p>	<p>Deleģētie akti, kas jāpieņem, ievērojot 7. panta 1.a punkta a), b) un c) apakšpunktu</p>

Datu veids	Ģeogrāfiskais tvērums	Datums, kas minēts 6.a panta 1. punkta otrajā daļā	Datums, kas minēts 6.a panta 1. punkta trešajā daļā
<p>Apakš kategorija:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— ierobežojumu robežas, aizliegumi vai pienākumi noteiktās zonās, pašreizējais piekļuves statuss un nosacījumi kustībai regulētas satiksmes zonās</li> </ul>	<p>Eiropas ceļu pamattīkls un visaptverošais tīkls, citas automaģistrāles un primāro ceļu posmi, kur gada vidējā dienas satiksmes intensitāte ir vairāk nekā 8 500 transportlīdzekļu, un visi ceļi pilsētās katrā tāda pilsētas mezgla centrā, kuri definēti Regulas (ES) Nr. 1315/2013 3. panta p) punktā un uzskaitīti minētajā regulā, tostarp tie, ko pārvalda pilsētas. Dalībvalsts var izvēlēties pilsētās, kas atrodas pilsētu mezglu centrā, ierobežot tvērumu, to attiecinot uz tām ielām, kurās gada vidējā diennakts satiksmes intensitāte pārsniedz 7 000 transportlīdzekļu. Dalībvalsts, kas pieņem minēto lēmumu, par to paziņo Komisijai līdz 2026. gada 31. decembrim.</p>	<p>2026. gada 31. decembris</p>	<p>Deleģētie akti, kas jāpieņem, ievērojot 7. panta 1.a punkta a), b) un c) apakšpunktu</p>

1.2. Datu par tīkla stāvokli veidi:

<p>Apakš kategorija:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— autoceļa slēgšana</li> <li>— braukšanas joslas slēgšana</li> <li>— ceļa remontdarbi</li> </ul>	Eiropas ceļu pamattīkls	<p>2025. gada 31. decembris</p>	Nepiemēro (1. piezīme)
	Visaptverošais Eiropas ceļu tīkls	<p>2026. gada 31. decembris</p>	Nepiemēro (1. piezīme)
<p>Apakš kategorija:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— satiksmes pārvaldības pagaidu pasākumi</li> </ul>	Eiropas ceļu pamattīkls un visaptverošais tīkls	<p>2028. gada 31. decembris</p>	Nepiemēro (1. piezīme)

2. Dati par informācijas un rezervēšanas pakalpojumiem saistībā ar drošām un aizsargātām stāvvietām kravas automobiļiem un komerciālajiem transportlīdzekļiem (kā minēts I pielikuma III prioritārās jomas 3.2. punktā):

<p>Kategorija: statistiskie dati</p> <p>Apakš kategorija:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— statistiski dati saistībā ar stāvlaukumiem</li> <li>— informācija par stāvlaukuma drošību un aprīkojumu</li> </ul>	Eiropas ceļu pamattīkls	<p>2025. gada 31. decembris</p>	2026. gada 31. decembris
	Visaptverošais Eiropas ceļu tīkls	<p>2026. gada 31. decembris</p>	2027. gada 31. decembris
<p>Kategorija: dinamiskie dati</p> <p>Apakš kategorija:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— dinamiski dati par stāvvietu pieejamību, tostarp par to, vai stāvlaukums ir pilns, slēgts vai cik tajā ir brīvu vietu</li> </ul>	Eiropas ceļu pamattīkls un visaptverošais tīkls	<p>2027. gada 31. decembris</p>	Nepiemēro (1. piezīme)

Datu veids	Ģeogrāfiskais tvērums	Datums, kas minēts 6.a panta 1. punkta otrajā daļā	Datums, kas minēts 6.a panta 1. punkta trešajā daļā
3. Dati par konstatētiem, ar ceļu satiksmes drošību saistītiem notikumiem vai apstākļiem, kas saistīti ar vispārējās ar ceļu satiksmes drošību saistītas informācijas minimumu (kā minēts I pielikuma III prioritārās jomas 3.3. punktā):			
Kategorija: dinamiskie dati Apakškategorija: — īslaicīgi slidens ceļš — dzīvnieki, cilvēki, šķēršļi, atkritumi uz ceļa — nenorobežota negadījuma vieta — īstermiņa ceļa darbi — autovadītājs, kas pa brauktuvi brauc nepareizā virzienā — nekontrolēta ceļa aizšķērsošana	Eiropas ceļu pamattīkls un visaptverošais tīkls un citas automaģistrāles, kas tajā neietilpst	2025. gada 31. decembris	Nepiemēro (1. piezīme)
Apakškategorija: — sliktā redzamība — ārkārtas laika apstākļi	Eiropas ceļu pamattīkls un visaptverošais tīkls un citas automaģistrāles, kas tajā neietilpst	2026. gada 31. decembris	Nepiemēro (1. piezīme)
4. Statistiskie multimodālo maršrutu dati attiecībā uz ES mēroga multimodāliem maršruta informācijas pakalpojumiem (kā minēts I pielikuma I prioritārās jomas 1.1. un 1.3. punktā):			
Kategorija 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)	Pilsētas mezgli, kā definēts Regulas (ES) Nr. 1315/2013 3. panta p) punktā un uzskaitīts minētajā regulā, tostarp tie, kurus pārvalda pilsētas	2026. gada 31. decembris	Deleģētie akti, kas jāpieņem, ievērojot 7. panta 1.a punkta a), b) un c) apakšpunktu
	Viss Savienības transporta tīkls	2028. gada 31. decembris	Deleģētie akti, kas jāpieņem, ievērojot 7. panta 1.a punkta a), b) un c) apakšpunktu

1. PIEZĪME "Nepiemēro: nav pienākuma datus, kas izveidoti vai atjaunināti pirms šā pielikuma trešajā slejā noteiktā datuma, darīt pieejamus, ievērojot 6.a panta 1. punktu."

## IV PIELIKUMS

## "IV PIELIKUMS

## ITS pakalpojumu saraksts

Pakalpojums	Ģeogrāfiskais tvērums	Datums
Pakalpojums, kas nodrošina vispārējas ar ceļu satiksmes drošību saistītas informācijas minimumu (kā minēts I pielikuma III prioritārās jomas 3.3. punktā)	Eiropas ceļu pamattīkls un visaptverošais tīkls	2026. gada 31. decembris."