

Brüssel, 16. detsember 2021
(OR. en)

15114/21

Institutsioonidevaheline
dokument:
2021/0419(COD)

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

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	15. detsember 2021
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2021) 813 final
Teema:	Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV, millega muudetakse direktiivi 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2021) 813 final.

Lisatud: COM(2021) 813 final



EUROOPA
KOMISJON

Strasbourg, 14.12.2021
COM(2021) 813 final

2021/0419 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse direktiivi 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega

(EMPs kohaldatav tekst)

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

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

Ettepanek käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi vastuvõtmist ning sellega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiivi 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega¹.

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Liikuvus ja transport on olulised nii Euroopa kodanike kui ka kogu Euroopa majanduse jaoks. Inimeste ja kaupade vaba liikumine sisepiiridel on Euroopa Liidu ja selle ühtse turu üks põhivabadus. Euroopa Komisjon võttis 2020. aasta detsembris vastu teatise säästva ja aruka liikuvuse strateegia kohta² (edaspidi „strateegia“), milles tehakse ettepanek Euroopa transpordisüsteemi põhjalikult ümber kujundada, et saavutada säästva, aruka ja vastupidava liikuvuse eesmärk. Digiüleminek on selle ümberkujundamise vältimatu edasiviiv jõud. See muudab kogu transpordisüsteemi toimimise sujuvamaks ja tõhusamaks. Samuti muudab see valdkonna veel ohutumaks, turvalisemaks, usaldusväärsemaks ja mugavamaks.

Strateegias nimetatakse intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõttu põhimeetmeks ühendatud ja automatiseeritud mitmeliigilise liikuvuse süsteemi loomisel. See süsteem hõlmab uusi arengusuundi, milleks on näiteks liikuvus kui teenus (MaaS) ning koostoimeline, ühendatud ja automatiseeritud liikuvus. Koostoimeline, ühendatud ja automatiseeritud liikuvus muudab sõidukijuhi sellise jagatud sõidukipargi kasutajaks, mis on täielikult lõimitud mitmeliigilise transpordi süsteemi, mille muudavad sujuvaks digitaalsed mitmeliigilise liikuvuse teenused, näiteks MaaS rakendused.

Strateegia sõnum on selge: et muuta transport tõepoolest säästvamaks, tuleb tagada tõhus ja sujuv mitmeliigilisus, kasutades teekonna igas etapis kõige tõhusamat transpordiliiki. Lisaks peab iga transpordiliik muutuma tõhusamaks; maanteetranspordi puhul tähendab see, et jagatud lahendused pakuvad üha enam arvestatavat alternatiivi erasõiduki omamisele. See soodustab ka heiteta sõidukite kasutuselevõttu, kuna jagatud liikuvusteenuste kasutajate käsutuses on kogu sõidukipark. Sellega väheneb mure seoses sõiduulatuses või ostukuludega, eriti juhul, kui sõidukid saavad ennast automaatselt ise laadida. Teisisõnu võivad kujunemisjärgus intelligentsete transpordisüsteemide teenused kiirendada heiteta sõidukite kasutuselevõttu ja aidata neid tõhusamalt kasutada.

Maanteeliikluse sujuvamaks muutmine (arvestades, et heiteta sõidukite pargid ei tohiks tuua kaasa heiteta liiklusummikuid) aitab samuti kaasa säästvamale transpordile. Ideaaljuhul toimivad jagatud heiteta sõidukid olemasolevate ja veelgi tõhusamate transpordiliikide toite-teenustena nii reisijate kui ka kauba puhul, pakkudes sujuvat ja kaasavat sõiduvõimalusi. Ummikud lähevad ELi majandusele maksma igal aastal rohkem kui 1 % SKPst,³ seda nii kodanike ja töötajate kaotatud aja kui ka seetõttu, et logistika, millest majandus sõltub, on ebausaldusväärne ja ebatõhus. Vahejuhtumite vähendamise ja liikluskorralduse parandamisega võivad intelligentsed transpordisüsteemid aidata vähendada

¹ ELT L 207, 6.8.2010, lk 1.

² COM(2020) 789 final.

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

ummikuid ning oluliselt suurendada majanduslikku tasuvust ja ELi majanduse konkurentsivõimet. Intelligentsete transpordisüsteemid parandavad oluliselt liiklusohutust, liikluse tõhusust ja mugavust, aidates transpordikasutajatel õigeid otsuseid teha ja liiklusolukorraga kohaneda. Intelligentsete transpordisüsteemid võimaldavad paremini kasutada ka olemasolevat taristut, suurendada mitmeliigilise transpordi võimalusi ja parandada liikluskorraldust.

Teatistes Euroopa andmestrategie kohta,⁴ mille komisjon võttis vastu 2020. aasta veebruaris, tunnistatakse, et andmepõhine innovatsioon toob üldsusele suurt kasu, kuna annab panuse Euroopa rohelisse kokkuleppesse⁵ ja aitab muuta Euroopa digiajastule vastavaks⁶.

Direktiiv 2010/40/EL (intelligentsete transpordisüsteemide direktiiv) kavandati raamistikuna, mis aitab kiirendada ja koordineerida intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõttu ja kasutamist maanteetranspordis ja selle liidestest teiste transpordiliikidega.

Strateegias teatati, et intelligentsete transpordisüsteemide direktiiv, sealhulgas mõned selle delegeeritud määrused, vaadatakse peagi läbi. Strateegias rõhutati ka komisjoni kavatsust toetada intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi alusel loodud riiklike juurdepääsupunktide koordineerimismehhanismi loomist 2021. aastal.

Komisjon tegi intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi järelhindamise,⁷ milles jõuti järeldusele, et direktiivil on olnud positiivne mõju intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtule kogu ELis. Hindamise käigus järeldati ka seda, et direktiiv on jätkuvalt asjakohane vahend, mille abil lahendada järgmisi probleeme: i) intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtu koordineerimatus kogu ELis ning ii) intelligentsete transpordisüsteemide aeglane, riskantne ja majanduslikult ebasuv kasutuselevõtt. Lisaks märgiti hinnangus, et intelligentsete transpordisüsteemide kasutamine sageneb, kuid vaatamata olukorra paranemisele on nende kasutuselevõtt sageli geograafiliselt piiratud. Endiselt on selge vajadus võtta täiendavaid meetmeid koostalitluse, koostöö ja andmete jagamise valdkonnas, et võimaldada sujuvaid ja järjepidevaid intelligentsete transpordisüsteemide teenuseid kogu ELis.

Komisjon avaldas 2019. aasta oktoobris ka Euroopa Parlamendile ja nõukogule suunatud aruande intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi rakendamise kohta. Aruandes rõhutati i) vajadust veelgi parandada andmete kättesaadavuse koordineerimist; ii) vajadust võtta arvesse intelligentsete transpordisüsteemidega seotud uute teemade ja probleemide esilekerkimist ning iii) vajadust parandada oluliste andmeliikide andmete olemasolu kogu maanteetranspordi võrgustiku kohta (st tehes seda liiki andmed kättesaadavaks masinloetavas digivormingus).

Seetõttu käsitletakse käesolevas ettepanekus järgmisi probleeme: i) rakenduste, süsteemide ja teenuste koostalitluse ja järjepidevuse puudumine; ii) sidusrühmadevahelise kooskõlastatuse ja tõhusa koostöö puudumine ning iii) lahendamata probleemid intelligentsete transpordisüsteemide teenuste aluseks olevate andmete kättesaadavuse ja jagamisega. Selle saavutamiseks laiendatakse direktiivi praegust kohaldamisala, et see käsitleks uusi ja tekkivaid probleeme, ning võimaldatakse muuta olulised intelligentsete transpordisüsteemide

⁴ COM(2020) 66 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

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

⁷ SWD (2019) 368 final.

teenused kogu ELis kohustuslikuks. Intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutuselevõttu toetab usaldusväärse teabe andmiseks vajalike andmete olemasolu, millega tagatakse, et maanteesektori digitaliseerimisest saadavat kasu on võimalik ära kasutada. Täiendavad eeskirjad, mille eesmärk on parandada kooskõla praeguste tavade ja standarditega, aitavad samuti lahendada eespool nimetatud probleeme.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Käesolev ettepanek on osa seadusandlike algatuste paketist, mille eesmärk on aidata kaasa transporditaristu tekitatava CO₂ heite vähendamise, digiülemineku ja vastupanuvõime suurendamise eesmärkide saavutamisele. Lisaks intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi läbivaatamisele vaadatakse selle paketi raames läbi ka TEN-T määrus⁸ ja linnalise liikumiskeskonna pakett,⁹ mis mõlemad sisaldavad intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutuselevõttuga seotud sätteid. Näiteks TEN-T määruse läbivaatamisel käsitletakse liiklusohutusega seotud sündmuste avastamise vahendeid, võimaldades käesoleva ettepaneku alusel anda liiklejatele liiklusohutusega seotud liiکلusteavet.

Käesolev ettepanek on kooskõlas komisjoni 14. juulil 2021 esitatud ettepanekuga võtta vastu uus määrus alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta,¹⁰ millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta¹¹. Kõnealuse määruse alusel kättesaadavaks tehtud andmed laadimis- ja tankimispunktide kohta tuleb teha kättesaadavaks intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi alusel loodud riiklike juurdepääsupunktide kaudu.

Käesolev ettepanek on kooskõlas ja vastavuses ka muude transpordivaldkonna õigusraamistikega, näiteks elektroonilise kaubaveoteabe (eFTI) määrusega¹² ja muude eri transpordiliikidega seotud õigusaktidega, eelkõige seoses käesoleva direktiivi I lisas esitatud kohaldamisala määratlusega ja digitaalsete mitmeliigilise liikuvuse teenuste arendamise lisaväärtusega.

Liiklusohutuse valdkonnas kinnitati strateegias eesmärki tagada, et 2050. aastaks on surmade arv kõikide transpordiliikide puhul ELis nullilähedane. Seoses maanteetranspordiga on intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi kohaldamisalas mitu meetet, mis aitavad kaasa selle kõrge eesmärgi saavutamisele. Näiteks automaatne hädaabikõne eCall on kokkupõrkejärgne meede, mis aitab lühendada hädaolukorrale reageerimise aega ning seega vähendada surmajuhtude ja raskete vigastuste arvu. Koostõised nutiliikluse süsteemid võimaldavad sõidukitel, transporditaristul ja teistel liikluses osalejatel oma tegevusest teavitada ja seda kooskõlastada. Sellistel koostõistel süsteemidel on märkimisväärne potentsiaal vähendada õnnetusjuhtude arvu ja raskust. Ohutusega seotud sündmusi või veoautode turvalist parkimist käsitlevad teabeteenused aitavad suurendada liiklejate ohutust. Oluliste andmete kohustuslik olemasolu masinloetavas vormingus parandab ohutusteenuste (nt arukas kiirusekontrollisüsteem) toimimist ning ohutusega seotud liiکلusteabeteenuste kohustuslikuks muutmine suurendab liiklusohutust.

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta (ELT L 348, 20.12.2013, lk 1).

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

¹⁰ COM(2021) 559 final.

¹¹ ELT L 307, 28.10.2014, lk 1.

¹² ELT L 249, 31.7.2020, lk 33.

Käesolev ettepanek on kooskõlas reisijate õigusi ja kohustusi käsitlevate eeskirjadega, näiteks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2021/782 artiklis 10 sätestatud eeskirjadega¹³.

Lisaks vaadatakse praegu läbi¹⁴ komisjoni delegeeritud määrust (EL) 2015/962¹⁵, milles käsitletakse kogu ELis reaalajas saadava liiklusteabe teenuste pakkumist. Eelseisva läbivaatamise käigus tehakse eeldatavasti kindlaks olulised andmeliigid ja võetakse kasutusele teatavad uued liikluseeskirjadega seotud olulised andmeliigid: i) kaalu-/pikkus-/laius-/kõrguspiirangud; ii) ühesuunalised tänavad ning iii) teatavates tsoonides kohaldatavate piirangute, keeldude või kohustuste kehtivuspiirid ning reguleeritud liiklustsooni pääs ja seal liikumise tingimused. Käesolev ettepanek on kooskõlas delegeeritud õigusakti eeldatavate muudatustega. Lisaks arvestades nende kolme täiendava andmepunkti tähtsust, on asjakohane kaaluda pärast uue delegeeritud õigusakti vastuvõtmist nende lisamist selliste andmeliikide loetellu, mille olemasolu ja esitamine tuleb muuta kohustuslikuks.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Euroopa andmestrateegias teatati kogu ELi hõlmavate ühtsete ja koostalitlusvõimeliste andmeruumide loomisest strateegilistes majandussektorites ja avalikku huvi pakkuvates valdkondades. Need andmeruumid hõlmavad ühtset Euroopa liikuvusandmeruumi. Intelligentsete transpordisüsteemide direktiiv on ühtse Euroopa liikuvusandmeruumi oluline osa, sest sellega nähakse ette mitmeliigilise liikuvuse võimaluste ja liiklusandmete olemasolu ja kättesaadavus riiklike juurdepääsupunktide kaudu.

Need andmed toetavad eelkõige täiustatud juhiabisüsteeme, näiteks üldise ohutuse määruse (EL) 2019/2144¹⁶ kohaseid uusi sõidukite süsteeme.

Ettepanek on viidud kooskõlla muude ELi õigusraamistikega, nagu isikuandmete kaitse üldmäärus (EL) 2016/679,¹⁷ eraelu puutumatust ja elektroonilist sidet käsitlev direktiiv 2002/58/EÜ¹⁸ ja üldise ohutuse määrus (EL) 2019/2144¹⁹. Vajaduse korral tuleb käesolevas ettepanekus sätestatud meetmete puhul võtta nõuetekohaselt arvesse tulevast tehisintellekti käsitlevat õigusakti²⁰.

Käesolev direktiiv toetab 2021.–2027. aasta teadusuuringute raamprogrammi „Euroopa horisont“ teadusuuringute ja innovatsioonipoliitikat kliima, energeetika ja liikuvuse valdkonnas seoses innovaatilisi tehnoloogialahendusi käsitleva teadus- ja arendustegevusega intelligentsete transpordisüsteemide, koostöiste nutiliikluse süsteemide (C-ITS) ning koostoimelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse valdkonnas.

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2021. aasta määrus (EL) 2021/782 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (ELT L 172, 17.5.2021, lk 1).

¹⁴ Delegeeritud õigusakt võetakse eeldatavasti vastu 2022. aasta esimeses kvartalis.

¹⁵ Komisjoni 18. detsembri 2014. aasta delegeeritud määrus (EL) 2015/962, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL kogu ELis reaalajas saadava liiklusteabe teenuste pakkumise osas (ELT L 157, 23.6.2015, lk 21).

¹⁶ ELT L 325, 16.12.2019, lk 1.

¹⁷ ELT L 119, 4.5.2016, lk 1.

¹⁸ EÜT L 201, 31.7.2002, lk 37.

¹⁹ ELT L 325, 16.12.2019, lk 1.

²⁰ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega nähakse ette tehisintellekti käsitlevad ühtlustatud õigusnormid (tehisintellekti käsitlev õigusakt) ja muudetakse teatavaid liidu õigusakte (COM(2021) 206 final).

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

• Õiguslik alus

Õigusakti muutmisega ei muudeta intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi õiguslikku alust, milleks on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 91.

• Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)

Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivis käsitletakse riigiüleseid transpordiaspekte, mida liikmesriikidel ei ole võimalik üksinda tegutsedes rahuldavalt käsitleda, nagu seadmete koostalitlusvõime ja intelligentsete transpordisüsteemide teenuste siseturu tugevdamine kogu maailmas. Seega aitab see kaasa töökohtade loomisele ja majanduskasvule.

Kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega on selline direktiiv või raamdirektiiv, nagu intelligentsete transpordisüsteemide direktiiv, jätkuvalt üks kõige sobivamaid vahendeid soovitud eesmärgi saavutamiseks. Intelligentsete transpordisüsteemide rakendamise üldpõhimõtted ja eeltingimused on kindlaks määratud spetsifikatsioonidega, mis on välja töötatud liikmesriikide nimetatud teemavaldkonna ekspertide aktiivsel osalusel.

Komisjon on seisukohal, et mõnede andmeliikide ja intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kättesaadavaks tegemine ja tagamine peaks olema kohustuslik. Ettepanek sisaldab selliste andmete ja teenuste esialgseid loetelusid. Ettepanekusse on lisatud ka nende loetelude ajakohastamise mehhanism, mille aluseks on tihedam konsulteerimine sidusrühmadega ja liikmesriikide eelnev ametlik heakskiit.

Oma institutsiooniliste õiguste raames tugevdab komisjon ka tööd Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühmas, mis koosneb asjaomaseid intelligentsid transpordisüsteeme hõlmavate avaliku ja erasektori sidusrühmade esindajatest. Need sidusrühmad nõustavad komisjoni intelligentsete transpordisüsteemide ELis rakendamise ja kasutuselevõtu ärilistes ja tehnilistes aspektides.

• Proportsionaalsus

Proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev ettepanek kaugemale selle eesmärkide saavutamiseks vajalikust. Komisjon peab kõiki meetmeid nende mõju poolest proportsionaalseks, nagu on näidatud käesolevale algatusele lisatud mõjuhindangus²¹. Kavandatud sekkumisega i) kohandatakse intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi kohaldamisala uute ja kujunemisjärgus intelligentsete transpordisüsteemide teenuste valdkondadega; ii) tugevdatakse sidusrühmade rolli ja nendevahelist koordineerimist ning iii) tehakse kohustuslikuks oluliste andmete olemasolu ja oluliste teenuste osutamine. See on vajalik intelligentsete transpordisüsteemide õigusraamistiku kohandamiseks muutuvate oludega ning strateegia eesmärkide toetamiseks vajalike andmete ja teenuste kättesaadavuse tagamiseks.

• Vahendi valik

Kuna intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi muudetakse vähe, on komisjon seisukohal, et direktiivi muutmine on parim võimalus selle läbivaatamiseks.

21

Lisada viide

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi järelhindamisel õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi raames jõuti järeldusele, et direktiivi kohaldamisala on endiselt asjakohane ning kindlaksmääratud prioriteetsed valdkonnad hõlmavad endiselt asjaomaseid teemasid, teenuseid ja andmeid. Sidusrühmad olid seisukohal, et direktiiv ja selle delegeeritud õigusaktid on aidanud vähendada transpordi negatiivset välismõju.

Samal ajal jõuti hindamisel järeldusele, et ühiskonna ja tehnoloogia arengut arvestades vajab mitu valdkonda tulevikus lisatähelepanu. Eelkõige leiti hindamises, et lisatähelepanu vajab koostoiteline, ühendatud ja automatiseeritud liikuvus. Lisaks eeldatakse hindamise põhjal, et asjakohaste andmete ja intelligentsete transpordisüsteemide taristu kättesaadavuse tagamine tooks kaasa kogu ELi hõlmavate teenuste järjepideva kasutuselevõtu. Hindamises jõuti ka järeldusele, et seni on kasutusele võetud vaid väike arv koostalitlusvõimeliste intelligentsete transpordisüsteemide teenuseid. Hindamises rõhutati püsivat vastumeelsust andmeid jagada, mis on jätkuvalt piirav tegur, ning vajadust parandada koostööd sidusrühmadega ja nende vahel.

Hindamise käigus tehti kindlaks probleemid, mida ettepanekuga püütakse lahendada, nimelt i) rakenduste, süsteemide ja teenuste koostalitlusvõime ja järjepidevuse puudumine; ii) sidusrühmadevahelise kooskõlastatuse ja tõhusa koostöö puudumine ning iii) lahendamata probleemid intelligentsete transpordisüsteemide teenuste aluseks olevate andmete kättesaadavuse ja jagamisega.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Konsulteerimises²² osalesid peamised sihtrühmad kolme eri meetodi põhjal: avalik konsultatsioon, avatud avalik konsultatsioon ja sihtkonsultatsioonid. Kõiki neid meetodeid käsitletakse järgmistes punktides.

Selle algatuse esialgse mõjuhinna²³ kohta korraldati avalik konsultatsioon, mis kestis 8. oktoobrist 2020 kuni 19. novembrini 2020. Komisjon sai avaliku konsultatsiooni käigus 34 vastust, peamiselt äriühingutelt, ettevõtjate ühendustelt ja ametiasutustelt. Esialgsele mõjuhinna²³ andsid vastuse ka valitsusvälised organisatsioonid, tarbijaorganisatsioonid ja üldsus.

Avatud avalik konsultatsioon algas 3. novembril 2020 ja kestis 2. veebruarini 2021. Avatud avaliku konsultatsiooni küsimustikus kutsuti sidusrühmi üles esitama arvamusi mõjuhinna²³ peamiste aspektide, nimelt i) mõjuhinna²³ käsitletud peamiste probleemide; ii) nende probleemide põhjuste; iii) nende probleemide ja põhjustega tegelemise võimalike poliitikameetmete; iv) nende võimalike poliitikameetmete tõenäolise mõju ja v) nende probleemide lahendamiseks ELi tasandil rakendatavate meetmete asjakohasuse kohta. Komisjon sai kokku 149 vastust.

²² Üksikasjalikum teave on esitatud toetava uuringu F lisas, mis sisaldab aruannet sidusrühmadega konsulteerimise kohta.

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

Sihtkonsultatsioonid koosnesid neljast osast, mis on esitatud järgmistes punktides.

– Kõigile peamistele sidusrühmade rühmadele suunatud veebiküsitlus avati 15. veebruaril 2021 ja see jäi avatuks kuni 26. märtsini 2021.

– 16. veebruaril 2021 algas vestlusprogramm, milles osales kõigist peamistest sidusrühmade rühmadest 53 sidusrühma, ja see jäi avatuks kuni 6. maini 2021. Lisaks korraldati uuringu algetapis (2020. aasta novembris/detsembris) kuus uurimuslikku vestlust peamiste sidusrühmadega.

– 2020. aasta detsembrist 2021. aasta juunini toimus kuus sidusrühmade seminari.

– Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide komitee koosolekud toimusid 17. detsembril 2020 ja 28. juunil 2021.

Kogu mõjuhinnangu koostamise ajal komisjon ka kohtus paljude eri sidusrühmadega ja talle esitati mitu kirjalikku seisukohavõttu.

• **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Käesoleva algatuse ettevalmistamisel kasutas komisjon i) intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi järelhindamise tulemusi²⁴; ii) komisjoni aruannet Euroopa Parlamendile ja nõukogule direktiivi rakendamise kohta²⁵ ning iii) liikmesriikide 2020. aasta eduaruandeid intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi rakendamise kohta²⁶.

Lisaks komisjoni küsitud teabele esitasid sidusrühmad palju teavet ka konsultatsioonide käigus. Mõjuhinnang tugineb olulisel määral konsultandi poolt läbi viidud toetavale välisuuringule²⁷.

Teavet saadi ka ulatuslikest konsultatsioonidest, mille komisjon korraldas liikmesriikide intelligentsete transpordisüsteemide eksperdirühmaga²⁸ seoses oluliste andmeliikide kindlaksmääramisega. See toimus komisjoni delegeeritud määruse (EL) 2015/962 läbivaatamise raames.

Üldiselt kasutati mõjuhinnangu koostamisel palju allikaid, need olid kõikehõlmavad ja esindasid mitmesuguseid erinevaid sidusrühmade rühmi.

• **Mõjuhinnang**

Õiguskontrollikomitee sai mõjuhinnangu 25. augustil 2021. 27. septembril 2021 esitas komitee aruande kohta reservatsioonidega positiivse arvamuse. Komitee leidis, et mõjuhinnangut tuleks veelgi parandada järgmistes valdkondades: i) algatuse kohaldamisala, näiteks kuidas see aitab kaasa mitmeliigilisuse ja rohelise kokkuleppe eesmärkidele; ii) käsitletavad konkreetset probleemid ja kõige olulisemad poliitikavalikud; iii) mõju analüüs; IV) eelistatud poliitikavariandi valik ja v) sidusrühmade seisukohad.

²⁴ SWD (2019) 368 final.

²⁵ COM(2019) 464 final.

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

²⁷ Mõjuhinnangut toetava uuringu „Impact Assessment Support Study for the revision of Intelligent Transport System Directive (2010/40/EL)“ lõpparuanne, 2021.

²⁸ Komisjoni eksperdirühmade ja teiste sarnaste üksuste registri kood E01941.

Lõplik mõjuhindang hõlmab 1.–4. jaos põhjalikku kirjeldust ja hinnangut algatuse lisaväärtuse kohta ning selle seoste kohta teiste poliitikaalgatustega. Poliitikavariantide üksikasjalik kirjeldus on esitatud 5. jaos. Kõigi variantide mõju põhjalik analüüs on esitatud 6. jaos ja poliitikavariantide võrdlus 7. jaos. Mõjuhindangu kommenteeritud kokkuvõte ja komitee arvamus on kättesaadavad komisjoni veebisaidil²⁹.

Lõplikus mõjuhindangus analüüsiti kolme poliitikavarianti. Kõigi kolme variandi kokkuvõte on esitatud allpool kolmes punktis.

- 1. poliitikavariant: tugevdatud koordineerimise ja kasutuselevõtu põhimõtted. Selle esimese poliitikavariandiga võetakse kõige rohkem poliitikameetmeid. Siiski kasutatakse selles enamasti paindlikku lähenemisviisi, sealhulgas meetmete puhul, mis on seotud järgmisega: i) direktiivi muudatused, mis võimaldavad laiendada selle toimet uutele ja kujunemisjärgus intelligentsete transpordisüsteemide teenuste valdkondadele; ii) koos sidusrühmadega kindlaks tehtud puuduste kõrvaldamine koordineerimist parandavate meetmetega ning iii) direktiivi sätete koosõla tagamine muude kehtivate õigusaktide sätetega. See hõlmab ka meetmeid, mille eesmärk on i) tugevdada veelgi kõigi asjaomaste sidusrühmade tegevuse koordineerimist; ii) institutsionaliseerida osa juhtimisraamistikust ja iii) muuta direktiiv tulevikukindlaks, et see toimiks teadaolevate tulevaste ELi poliitikaalgatuste puhul.
- 2. poliitikavariant: teha oluliste andmete kogumine ja kättesaadavus kohustuslikuks. Sellega muudetakse kohustuslikuks oluliste teenuste osutamiseks vajalike andmete kogumine ja jagamine, mis aitab hoogustada selliste teenuste kasutuselevõttu. Nende meetmetega jäävad alles 1. poliitikavariandi kõik muud aspektid, püüdes samal ajal parandada i) andmete olemasolu; ii) andmete kvaliteeti; iii) andmete kättesaadavust; iv) andmete vahetamist ja v) andmete kasutamist.
- 3. poliitikavariant: teha kohustuslikuks oluliste teenuste osutamine. See hõlmab võimalust teha oluliste teenuste kasutuselevõtt kohustuslikuks delegeeritud õigusaktidega. Selles kasutatakse eelkõige ära 2. poliitikavariandiga edendatavat andmete paremat kättesaadavust, kvaliteeti, vahetamist ja kasutamist ning selle eesmärk on veelgi toetada koostalitlusvõimeliste ja järjepidevate teenuste kasutuselevõttu.

Komisjon eelistab 1. poliitikavariandile selgelt 2. poliitikavarianti, sest sellega saavutatakse oluliselt suurem kasu ning parim kulude-tulude suhe. Andmete kohustuslik kogumine ja sellest tulenev intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutuselevõtt suurendab oluliselt direktiivi tõhusust intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi eesmärkide saavutamisel ja muudab selle sidusamaks. Piirdudes andmete kohustuslikul kogumisel üksnes oluliste andmetega ja arvestades nende oluliste andmete kogumisest saadavat märkimisväärset kasu, on 2. poliitikavariant ka proportsionaalne.

Puhaskasu vahe on 2. ja 3. poliitikavariandi vahel väiksem kui 1. ja 2. poliitikavariandi vahel. Sellest hoolimata on 2. ja 3. poliitikavariandi puhaskasu vahe endiselt märkimisväärne. Peamine vahe on ohutusega seotud kasu märkimisväärne suurenemine 3. poliitikavariandi puhul võrreldes 2. poliitikavariandiga. Kuigi 3. poliitikavariandiga kaasnevad ka suuremad kulud, on sellega kaasnevate lisakulude ja -kasu ning piirkulude ja -kasu suhe endiselt

²⁹

Lisada viide

positiivne. See on ka kõige sidusam poliitikavariant. Intelligentsete transpordisüsteemide liiklusohutuslaste oluliste teenuste kohustuslik osutamine – kuigi sellega kaasnevad märkimisväärsed nõuete täitmisega seotud kulud – on ka proportsionaalne.

Seetõttu eelistab komisjon 3. poliitikavarianti (mis hõlmab 1. ja 2. poliitikavarianti) järgmistel põhjustel: i) see toob suurimat puhaskasu; ii) see on kõige tõhusam variant; iii) sellega saavutatakse kõige paremini intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi erieesmärgid ning iv) see tagab kõige paremini intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kiire ja järjepideva kasutuselevõtu kooskõlas strateegia eesmärkidega.

Mõjuhindangus kirjeldatakse üksikasjalikult eri poliitikavariantide poliitikameetmeid ning iga poliitikavariandi peamisi mõjusid, kulusid ja kasu.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Ettepanekuga vähendatakse liikmesriikide halduskulusid, kuna sellega ühtlustatakse korduvaid aruandluskohustusi ning võimaldatakse kasutada ühist süsteemi direktiivi ja selle delegeeritud õigusaktide rakendamiseks. Tänu ühtsele vormile ja ühistele põhilistele tulemusnäitajatele lihtsustab see ka aruannete analüüsi ja võrdlemist. Ettepanek võib aga ka suurendada andmete kogumisega seotud koordineerimiskulusid, eelkõige seoses kohalike omavalitsustega.

Poliitikameetmed ei ole suunatud konkreetselt väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele (VKEd) ning puuduvad märgid selle kohta, et neil poliitikameetmetel oleks eri suurusega ettevõtjatele erinev mõju. Turg oleks aga killustunud ilma uute andmepetsifikatsioonide ja standardnõuete kehtestamiseta ning ilma riiklike juurdepääsupunktide laialdase kasutamiseta. Kui turg oleks jätkuvalt killustatud, võib see anda suurematele ettevõtjatele VKEdega võrreldes suhtelise eelise. Harmoneeritud standarditel põhineval ühtlustatud turul saavad VKEd kasu väiksematest turule sisenemise tõketest, et laiendada oma tegevust ja konkureerida suuremate ettevõtjatega võrdsetel alustel.

Ettepanek peaks aitama suurel määral kaasa ühtse Euroopa liikuvusandmeruumi loomisele Euroopa andmestrategia raames. See aitab luua ühtset Euroopa liikuvusandmeruumi, kuna suurendab andmete olemasolu riiklikes juurdepääsupunktides ning lihtsustab andmete uuesti kasutamist, standardides andmevahetust ja ühtlustades juurdepääsutingimusi.

- **Põhiõigused**

Ohutu, säästva, aruka ja vastupidava liikuvuse eesmärgi saavutamiseks võib osutuda vajalikuks töödelda isikuandmeid sisaldavaid reisi-, liiklus- või maanteeandmeid. Kui intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi eesmärkide saavutamiseks on vaja töödelda isikuandmeid, siis üksikasjalikumad eeskirjad, näiteks selle kohta, kes kogub milliseid andmeid millisel konkreetsel eesmärgil, saab sätestada üksnes sellel põhinevates kolmanda astme õigusaktides. Kõnealuste õigusaktide ettepanekute tegemisel võtab komisjon nõuetekohaselt arvesse andmekaitse nõudeid.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta Euroopa Liidu eelarvet.

5. MUUD KÜSIMUSED

- **Koostöiseid nutiliikluse süsteeme käsitlev ELi raamistik usaldusväärse ja turvalise side tagamiseks**

Komisjon tugineb oma praktilistele kogemustele, mis on saadud toetusmeetme „Ühendatud taristu ja sõidukite turvaarhitektuur Euroopas“ rakendamisel, millega tehti Teadusuuringute Ühiskeskusele ülesandeks ELi koostöiste nutiliikluse süsteemide turvavolituste haldamise süsteemi katseetapi (2018–2022) rakendamine.

Kuni sellise süsteemi vormistamiseni siduvaks raamistikuks (ja selle haldamiseks spetsiaalsete üksuste võimaliku tulevase loomiseni) määratakse komisjon subjektiks, kes hakkab täitma koostöiste nutiliikluse süsteemide (C-ITS) sertifitseerimispoliitika asutuse, usaldusnimekirja haldaja ja C-ITSi kontaktpunkti rolli.

- **Rakenduskavad ning järelvalve, hindamise ja aruandluse kord**

Iga viie aasta järel võtab komisjon vastu tööprogrammid, milles sätestatakse meetmed, mille puhul võidakse vastu võtta Euroopa spetsifikatsioonid või mille puhul võidakse teha kohustuslikuks täiendavaid andmeid või intelligentsete transpordisüsteemide teenuseid.

Iga kolme aasta järel esitavad liikmesriigid aruande direktiivi ja selle delegeeritud õigusaktide rakendamisel tehtud edusammude kohta, kasutades ühtset vormi ja ühiseid põhilisi tulemusnäitajaid.

Liikmesriikide aruannete alusel esitab komisjon iga kolme aasta järel Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande direktiivi rakendamise kohta.

- **Selgitavad dokumendid**

Kooskõlas ettepaneku põhjendusega 27 peavad liikmesriigid teavitama komisjoni ülevõtmismeetmetest ja lisama tõendavad dokumendid. See on vajalik ettepaneku uute sätete tõttu, mis käsitlevad andmete kogumist ja teenuste kasutuselevõttu. Nende uute sätete alusel võidakse nõuda täiendavate riigisiseste õigusaktide vastuvõtmist või kehtivate riigisiseste õigusaktide muutmist. Et komisjon saaks jälgida nõuetekohast ülevõtmist, on oluline, et liikmesriigid esitaksid komisjonile tõendavad dokumendid, mis näitavad, milliseid kehtivaid või uusi riigisisese õiguse sätteid kavatakse kasutada kavandatud direktiivis sätestatud üksikmeetmete rakendamiseks.

- **Ettepaneku konkreetsete sätete üksikasjalik selgitus**

Käesoleva ettepanekuga muudetakse kehtivat direktiivi 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega, mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsusega (EL) 2017/2380³⁰. Intelligentsete transpordisüsteemide muudetud direktiivi struktuur on toodud allpool esitatud punktides.

³⁰ ELT L 340, 20.12.2017, lk 1.

- Artikli 1 lõikega 1 kohandatakse kehtiva direktiivi artiklit 1, milles sätestatakse direktiivi sisu ja kohaldamisala, lisades kehtivasse direktiivi andmete kättesaadavuse ja teenuste kasutuselevõtuga seonduva.
- Artikli 1 lõikega 2 ajakohastatakse kehtiva direktiivi artiklis 2 loetletud nelja prioriteetse valdkonna pealkirja, kuna prioriteetsed valdkonnad korraldatakse ümber vastavalt intelligentsete transpordisüsteemide teenuste liikidele.
- Artikli 1 lõikega 3 laiendatakse kehtiva direktiivi mõistete loetelu, kui see on vajalik ja asjakohane, võttes arvesse üldisi muudatusi muudetud direktiivi kohaldamisalas ja sätetes.
- Artikli 1 lõikega 4 laiendatakse artiklis 5 liikmesriikidele esitatavaid nõudeid seoses koostööga, mida tehakse intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutuselevõtmisel direktiivi alusel vastu võetud spetsifikatsioonide kohaldamisel.
- Artikli 1 lõikega 5 ajakohastatakse artiklis 6 esitatud viidet kehtivatele õigusaktidele ja täiendatakse viidet otsusele nr 768/2008/EÜ.
- Artikli 1 lõikega 6 nähakse ette uus artikkel, millega nõutakse, et liikmesriigid tagaksid uues III lisas loetletud andmeliikide andmete olemasolu ja kättesaadavuse riiklikes juurdepääsupunktides, ning uus artikkel, millega nõutakse, et liikmesriigid tagaksid uues IV lisas loetletud intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutuselevõtu.
- Artikli 1 lõikega 7 lisatakse kehtiva direktiivi artiklisse 7 sätted III ja IV lisa ajakohastamiseks delegeeritud õigusaktide abil, arvestades eelnevat mõjuhindangut, sealhulgas kulude-tulude analüüsi.
- Artikli 1 lõikega 8 nähakse ette uus artikkel, millega volitatakse komisjoni võtma ajutisi meetmeid eriolukorras, millel on tõsine otsene mõju liiklusohutusele, küberturvalisusele või intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kättesaadavusele ja terviklikkusele.
- Artikli 1 lõikega 9 ajakohastatakse viidet kehtiva direktiivi artiklile 8.
- Artikli 1 lõikega 10 asendatakse kehtiva direktiivi artikkel 10 ajakohastatud eeskirjadega andmekaitse kohta ja eraelu puutumatus kohta ning ühtlustatakse teksti, kõrvaldades andmekaitse-eeskirjadest tulenevate kehtivate kohustuste dubleerimise, nt seoses töödeldavate isikuandmete turvalisusega ja vastutavate töötlejate vajadusega täita muid andmekaitse-eeskirjadest tulenevaid kohustusi. Selles rõhutatakse ka vajadust, et komisjon võtaks spetsifikatsioonide väljatöötamisel arvesse andmekaitse nõudeid.
- Artikli 1 lõikega 11 nähakse ette uus artikkel C-ITSi sertifitseerimispoliitika asutuse, usaldusnimekirja haldaja ja C-ITSi kontaktpunkti kohta ning sätestatakse, et komisjon määrab need ülesanded kindlaks ja täidab neid.
- Artikli 1 lõikega 12 kohandatakse kehtiva direktiivi artiklit 12 seoses kuupäevaga, millest alates antakse komisjonile õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte.

- Artikli 1 lõikega 13 asendatakse kehtiva direktiivi komiteemenetlust käsitlev artikkel 15 ajakohastatud viidetega kehtivatele õigusaktidele ja lisatakse viide kontrollimenetlusele (määruse (EL) nr 182/2011 artiklid 5 ja 8).
- Artikli 1 lõikega 14 asendatakse kehtiva direktiivi artikkel 17 ajakohastatud eeskirjadega liikmesriikide (ühtne vorm, ühised põhilised tulemusnäitajad) ja komisjoni aruandluse kohta ning ajakohastatud eeskirjadega intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi tööprogrammide vastuvõtmiseks.
- Artikli 1 lõigetega 15 ja 16 asendatakse kehtiva direktiivi kaks lisa nelja lisaga:
 - I lisaga kohandatakse kehtiva direktiivi I lisa, määrates prioriteetsete valdkondade järjestuse vastavalt intelligentsete transpordisüsteemide teenuste liikidele, samuti lisatakse uued meetmed, mis vastavad uutele ja kujunemisjärgus intelligentsete transpordisüsteemide teenustele;
 - II lisaga kohandatakse kehtiva direktiivi II lisa, ajakohastades mõningaid põhimõtteid ja lisades uusi;
 - uues III lisas on loetletud nende andmete liigid, mille olemasolu ja kättesaadavus riiklikes juurdepääsupunktides tuleb tagada iga andmeliigi puhul märgitud kuupäevaks ja iga andmeliigi puhul märgitud geograafilises ulatuses;
 - uues IV lisas on loetletud intelligentsete transpordisüsteemide teenused, mis tuleb kasutusele võtta iga teenuse puhul märgitud kuupäevaks ja iga teenuse puhul märgitud geograafilises ulatuses.
- Artiklites 2, 3 ja 4 sätestatakse muudetud direktiivi ülevõtmine, jõustumine ja adressaadid.

- **Euroopa Majanduspiirkond**

Kavandatud õigusakt on EMPs kohaldatav.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse direktiivi 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 91,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust³¹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust³²,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni teatises säästva ja aruka liikuvuse strateegia kohta³³ on intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõttu nimetatud peamiseks meetmeks ühendatud ja automatiseeritud mitmeliigilise liikuvuse saavutamisel ning aitab seega kaasa Euroopa transpordisüsteemi ümberkujundamisele, et saavutada tõhusa, ohutu, säästva, aruka ja vastupidava liikuvuse eesmärk. See täiendab meetmeid, mis on välja kuulutatud kaubaveo keskkonnahoidlikumaks muutmise juhtalgatuse raames, et edendada mitmeliigilise transpordi logistikat. Strateegias teatati ka, et 2022. aastal vaadatakse läbi mitmeliigilise liikumise võimalusi käsitlevate teabeteenuste delegeeritud määrus (EL) 2017/1926, et lisada kohustus tagada dünaamiliste andmetike kättesaadavus, samuti hinnatakse vajadust võtta reguleerivaid meetmeid seoses digitaalsete mitmeliigilise liikuvuse teenuste pakkujate õiguste ja kohustustega ning esitatakse algatus piletimüügi, sealhulgas rongipiletite müügi kohta.
- (2) Säästva ja aruka liikuvuse strateegias kinnitatakse eesmärgi saavutada olukord, kus 2050. aastaks on surmade arv kõikide transpordiliikide puhul liidus nullilähedane.

³¹ ELT C , , lk .

³² ELT C , , lk .

³³ COM(2020) 789 final.

Mitu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL³⁴ kohaldamisalasse kuuluvat meedet, näiteks eCall, liiklusohutusega seotud liiklusteabeteenused ning turvalised parkimisalad,³⁵ aitavad suurendada liiklejate ohutust.

- (3) Euroopa rohelises kokkuleppes³⁶ rõhutatakse, et automatiseeritud ja ühendatud mitmeliigiline liikuvus mängib koos digiülemineku abil loodavate arukate liikluskorraldussüsteemidega üha suuremat rolli, ning tuuakse esile eesmärk toetada uusi säästva transpordi ja liikuvuse teenuseid, mis vähendavad ummikuid ja saastet, eelkõige linnapiirkondades.
- (4) Arvestades kasvavat vajadust kasutada andmeid paremini, et muuta transpordiahelad säästvamaks, tõhusamaks ja vastupidavamaks, tuleb intelligentsete transpordisüsteemide raamistikku paremini koordineerida muude algatustega, mille eesmärk on ühtlustada ja hõlbustada andmete jagamist mitmeliigiliste võimalustega liikuvuse, transpordi- ja logistikasektoris³⁷.
- (5) Pidades silmas vajadust digitaliseerida maanteetranspordi sektorit, suurendada liiklusohutust ja vähendada ummikuid, tuleks üleeuroopalises transpordivõrgus edasi arendada intelligentsete transpordisüsteemide ja nende teenuste kasutuselevõttu ja kasutamist maanteedel.
- (6) Paljudes liikmesriikides on nende süsteemide ja teenuste riigisisese rakendused maanteetranspordi sektoris juba kasutusel. Vaatamata olukorra paranemisele pärast direktiivi 2010/40/EL vastuvõtmist 2010. aastal, leiti selle hindamise³⁸ käigus siiski püsivaid puudusi, mille tõttu on intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutuselevõtt ebaühtlane ja kooskõlastamata ning puudub geograafiline järjepidevus kogu liidus ja selle välispiiridel.
- (7) Direktiivi 2010/40/EL täiendavate komisjoni delegeeritud määruste³⁹ rakendamise kontekstis on liikmesriigid loonud riiklikud juurdepääsupunktid⁴⁰. Riiklikud

³⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1).

³⁵ Need on sertifitseeritud vastavalt komisjoni XXX delegeeritud määrusele (EL).../... ELi standardite kohta, milles täpsustatakse ELi turvaliste parkimisalade teenindustaset ja turvalisust ning nende sertifitseerimise menetlust.

³⁶ Komisjoni teatis „Euroopa roheline kokkulepe“ (COM(2019) 640 final).

³⁷ Näiteks liikuvuse ühtne Euroopa andmeruum ja selle osad, Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) 2020/1056 elektroonilise kaubaveoteabe kohta (ELT L 249, 31.7.2020, lk 33) ning digitaalse transpordi ja logistika foorumi (DTLF) töö.

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

³⁹ Komisjoni 15. mai 2013. aasta delegeeritud määrus (EL) nr 885/2013, millega täiendatakse intelligentseid transpordisüsteeme käsitlevat Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL seoses veoautodele ja tarbesõidukitele ettenähtud turvalisi parkimiskohti käsitleva teabeteenuse osutamisega (ELT L 247, 18.9.2013, lk 1);

komisjoni 15. mai 2013. aasta delegeeritud määrus (EL) nr 886/2013, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL, sätestades kasutajatele liiklusohutusega seotud minimaalse üldise liiklusteabe võimalusel tasuta edastamisega seotud andmed ja korra (ELT L 247, 18.9.2013, lk 6);

komisjoni 18. detsembri 2014. aasta delegeeritud määrus (EL) 2015/962, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL kogu ELis reaalajas saadava liiklusteabe teenuste pakkumise osas (ELT L 157, 23.6.2015, lk 21);

juurdepääsupunktid võimaldavad pääseda juurde transpordiga seotud andmetele ja neid taaskasutada, et aidata toetada kogu ELi hõlmavate koostalitlusvõimeliste intelligentsete transpordisüsteemide reisi- ja liiklusteenuste osutamist lõppkasutajatele. Riiklikud juurdepääsupunktid on Euroopa andmestrategia kohase ühtse Euroopa liikuvusandmeruumi oluline osa⁴¹ ning neile tuleks tugineda eelkõige seoses andmete kättesaadavusega.

- (8) Intelligentsete transpordisüsteemide kooskõlastatud ja tõhusa kasutuselevõtmise tagamiseks kogu liidus tuleks kehtestada lisaks juba vastuvõetud spetsifikatsioonidele täiendavad spetsifikatsioonid, mis hõlmavad vajaduse korral selliseid standardeid, millega kehtestatakse täiendavad üksikasjalikud sätted ja menetlused. Enne täiendavate või läbivaadatud spetsifikatsioonide vastuvõtmist peaks komisjon hindama nende vastavust teatavatele kindlaksmääratud põhimõtetele, mis on esitatud II lisas. Esmalt tuleks prioriteetsena käsitleda nelja peamist intelligentsete transpordisüsteemide väljatöötamise ja kasutuselevõtmise valdkonda. Intelligentsete transpordisüsteemide edasise rakendamise käigus tuleks seoses tehnoloogia arengu ja tehtud finantskulutustega võtta arvesse konkreetses liikmesriigis kasutusele võetud olemasolevat intelligentsete transpordisüsteemide taristut. Asjakohasel juhul tuleks eelkõige koostöiste nutiliikluse süsteemide (edaspidi „C-ITS“) puhul tagada, et intelligentsetele transpordisüsteemidele esitatavate nõuetega ei nõuta ega eelistata teatavat liiki tehnoloogia kasutamist.
- (9) Spetsifikatsioonides tuleks arvesse võtta kogemusi ja tulemusi, mis on juba saadud intelligentsete transpordisüsteemide, C-ITSi ning koostoimelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse (CCAM) valdkonnas, eelkõige C-ITSi⁴² ja CCAMi platvormide⁴³, reisijate mitmeliigilise liikuvuse Euroopa foorumi⁴⁴ ja Euroopa eCall-süsteemi rakendamise platvormi⁴⁵ raames, ning tugineda nendele kogemustele ja tulemustele.
- (10) Spetsifikatsioonid peaksid soodustama innovatsiooni. Andmete parem kättesaadavus peaks näiteks tooma kaasa uute intelligentsete transpordisüsteemide teenuste väljatöötamise ning vastupidi, innovatsioon peaks aitama kindlaks teha vajaduse tulevaste spetsifikatsioonide järele. Programmi „Euroopa horisont“ raames ellu viidav koostoimeliste, ühendatud ja automatiseeritud liikuvust käsitlev Euroopa partnerlus peaks toetama C-ITSi teenuste järgmise etapi arendamist ja katsetamist, aidates lõimida ülimalt automatiseeritud sõidukid uutesse mitmeliigilise liikuvuse teenustesse.
- (11) C-ITSis kasutatakse tehnoloogialahendusi, mis võimaldavad maantee sõidukitel üksteisega ja teeäärse taristuga, sealhulgas liikluskorraldusseadmetega, teavet vahetada. Kõnealuste teenuste puhul on tegemist intelligentse transpordisüsteemi ühe teenusekategooriaga, mis põhineb avatud arhitektuuril ja võimaldab paljudel eri C-

ja komisjoni 31. mai 2017. aasta delegeeritud määrus (EL) 2017/1926, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL seoses mitmeliigilisi liikumisvõimalusi käsitlevate teabeteenuste osutamisega kogu ELis (ELT L 272, 21.10.2017, lk 1).

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

⁴¹ COM(2020) 66 final.

⁴² Komisjoni eksperdirühmade ja teiste sarnaste üksuste registri kood E03188.

⁴³ Komisjoni eksperdirühmade ja teiste sarnaste üksuste registri kood E03657.

⁴⁴ Komisjoni eksperdirühmade ja teiste sarnaste üksuste registri kood XXXXX.

⁴⁵ Komisjoni eksperdirühmade ja teiste sarnaste üksuste registri kood E02481.

ITSi jaamadel vastastikku sidet pidada. See tähendab, et omavahel peaksid turvaliselt sõnumeid vahetama kõik C-ITSi jaamad, mitte ei tohiks see piirduda eelnevalt kindlaksmääratud jaamadega. Enamiku teenuste puhul on vaja tagada, et C-ITSi sõnumid, mis sisaldavad teavet asukoha, kiiruse ja suuna kohta, oleksid autentset ja terviklikud. Seetõttu tuleks luua üks C-ITSi ühtne Euroopa usaldusmudel, et luua usalduslik seos kõigi C-ITSi jaamade vahel, olenemata kasutatavast sidetehnoloogiast. Seda usaldusmudelit tuleks rakendada avaliku võtme taristu kasutamise poliitika vastuvõtmisega. Selle avaliku võtme taristu kõrgeim tase peaks olema Euroopa sertifikaatide usaldusnimekirja, mis sisaldab kõigi usaldusväärsete juursertifikaate väljastavate Euroopa asutuste kandeid. C-ITSi usaldusmudeli sujuva toimimise tagamiseks tuleks teatavaid ülesandeid täita kesksel tasandil. Komisjon peaks tagama nende oluliste ülesannete täitmise, eelkõige seoses C-ITSi sertifitseerimispoliitika asutuse, usaldusnimekirja haldaja ja C-ITSi kontaktpunkti rollidega.

- (12) Enamik direktiivi 2010/40/EL kohaseid meetmeid, välja arvatud eCall-süsteem, on keskendunud juba masinloetavas digivormingus olemas olevate andmete koostalitluse ja kättesaadavuse tagamisele ning intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutuselevõtule, kuid asjaomastele sidusrühmadele ei ole kehtestatud kohustust teha need andmed kättesaadavaks ega võtta kasutusele konkreetseid teenuseid. Paljude oluliste intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutamine on laialt levinud: näiteks vahejuhtumite avastamist võimaldavad liiklusohutusega seotud liiklusteabeteenused, või olulised andmed, näiteks liikluseeskirjad, mis toetavad selliseid olulisi teenuseid nagu kiiruse piiramine, et toetada sõidukeid, millel on arukas kiirusekontrollisüsteem vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2019/2144⁴⁶. Selliste oluliste intelligentsete transpordisüsteemide teenuste ja oluliste andmete kohustuslikku tagamist peetakse vajalikuks, et tagada nii selliste andmete jätkuv kättesaadavus kui ka selliste teenuste jätkuv osutamine kogu liidus. Andmeliigid ja teenused, mille tagamine tuleks muuta kohustuslikuks, tuleks kindlaks määrata direktiivi 2010/40/EL täiendavates delegeeritud õigusaktides sätestatud spetsifikatsioonide alusel ning peaksid kajastama neis kindlaks määratud andmeliike ja teenuseid.
- (13) 2020. aasta uuring, mis käsitleb piiratud liikumisvõimega isikutele juurdepääsetava transpordi kaardistamist,⁴⁷ näitab, et praegu takistab juurdepääsetavuselemente käsitlevate piisavate andmete puudumine usaldusväärset marsruudi planeerimist, kui otsingu tegemiseks kasutatakse juurdepääsetavusaspekte. Et veelgi parandada transpordisüsteemi juurdepääsetavust ning lihtsustada puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimeste liikumist, on digitaalsete mitmeliigilise liikuvuse teenuste jaoks vaja andmeid juurdepääsusõlmede ja nende ligipääsetavuselementide kohta.

⁴⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2019. aasta määrus (EL) 2019/2144, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning mootorsõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitsitud liiklejate kaitsega ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ja tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009 ning komisjoni määrused (EÜ) nr 631/2009, (EL) nr 406/2010, (EL) nr 672/2010, (EL) nr 1003/2010, (EL) nr 1005/2010, (EL) nr 1008/2010, (EL) nr 1009/2010, (EL) nr 19/2011, (EL) nr 109/2011, (EL) nr 458/2011, (EL) nr 65/2012, (EL) nr 130/2012, (EL) nr 347/2012, (EL) nr 351/2012, (EL) nr 1230/2012 ja (EL) 2015/166 (ELT L 325, 16.12.2019, lk 1).

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

- (14) Intelligentsete transpordisüsteemide ja sõiduabisüsteemide või üldiselt sõidukite ja taristusüsteemide suurem lõimimine tähendab, et sellised süsteemid toetuvad üha enam omavahel jagatavale teabele. Eriti kehtib see C-ITSi puhul. Suurema automatiseerimisega selline sõltuvus suureneb. Suuremal automatiseerimisel tuleks kasutada sõidukite ja taristu vahelist teabevahetust toimingute kooskõlastamiseks ja liiklusvoogude sujuvamaks muutmiseks, aidates kaasa ka säästvamale transpordile. Intelligentsete transpordisüsteemide teenuste terviklikkuse häirimine võib seega avaldada tõsist mõju liiklusohutusele, näiteks kui teatatakse valest kiiruspiirangust või sõiduk teeb hädapidurduse, ehkki oht puudub. Selleks et tagada käesoleva direktiivi rakendamise ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused võtta eriolukordades, kus intelligentsete transpordisüsteemide teenuste terviklikkus on häiritud, vastumeetmeid sellise olukorra põhjuste ja tagajärgedega tegelemiseks. Need meetmed tuleks võtta võimalikult kiiresti ja neid tuleks kohaldada viivitamata. Neid volitusi tuleks kasutada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011⁴⁸. Võttes arvesse vajadust tagada transpordi järjepidevus, on asjakohane pikendada kõnealuse meetme kehtivusaega kauemaks kui kuus kuud, kasutades määruse (EL) nr 182/2011 artikli 8 lõikes 2 sätestatud võimalust. Sellised vastumeetmed peaksid lõppema niipea, kui rakendatakse alternatiivlahendust või eriolukord on lahendatud.
- (15) Kui intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste kasutuselevõtmise ja kasutamise kaasnab isikuandmete töötlemine, peaks selline töötlemine toimuma kooskõlas isikuandmete ja eraelu puutumatuse kaitset käsitleva liidu õigusega, mis on sätestatud eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2016/679⁴⁹ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2002/58/EÜ⁵⁰.
- (16) Kui nendega kaasneb isikuandmete töötlemine, tuleks käesoleva direktiivi alusel väljatöötatavates spetsifikatsioonides võtta arvesse määruse (EL) 2016/679 ja direktiivi 2002/58/EÜ nõudeid. Eelkõige juhul, kui taotletavaid eesmarke on võimalik saavutada samamoodi, kasutades isikuandmete asemel anonüümseid andmeid, tuleks kooskõlas lõimitud andmekaitse põhimõttega toetada anonüümimist kui üht üksikisikute eraelu puutumatuse edendamise tehnikat.
- (17) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2001/95/EÜ üldise tooteohutuse kohta⁵¹ kohaldatakse selliste toodete suhtes, mille kohta valdkondlike õigusaktidega ei ole ette nähtud konkreetsemaid sama ohutuseesmärgiga sätteid, samuti juhul, kui valdkondlike õigusaktidega kehtestatud ohutusnõuded ei hõlma kõnealuse direktiiviga hõlmatud aspekte ja riske või ohukategooriaid (nn turvavõrk).

⁴⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

⁴⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).

⁵⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. juuli 2002. aasta direktiiv 2002/58/EÜ, milles käsitletakse isikuandmete töötlemist ja eraelu puutumatuse kaitset elektroonilise side sektoris (eraelu puutumatust ja elektroonilist sidet käsitlev direktiiv) (EÜT L 201, 31.7.2002, lk 37).

⁵¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. detsembri 2001. aasta direktiiv 2001/95/EÜ üldise tooteohutuse kohta (EÜT L 11, 15.1.2002, lk 4).

- (18) Kui on vaja teha vastavushindamine, peaksid spetsifikatsioonid hõlmama üksikasjalikke sätteid, millega kehtestatakse komponentide vastavus- või kasutuskõlblikkuse hindamise menetlus. Teatavate intelligentsete transpordisüsteemide teenuste ja eelkõige C-ITSi teenuste puhul on süsteemi ohutuse ja nõuetekohase toimimise tagamiseks oluline pidev vastavus teatavatele nõuetele ja koostalitlusvõime. Seepärast tuleks vajaduse korral kehtestada spetsifikatsioonides lisaks tootenõuetele ka turujärelevalvega seotud menetlused, sealhulgas kaitseklausel. Need sätted peaksid põhinema Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsusel nr 768/2008/EÜ,⁵² eelkõige seoses vastavushindamise ja turujärelevalve menetluste eri etappide moodulitega. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2018/858⁵³ on sätestatud mootorsõidukite ja nende osade või seadmete tüübikinnituse ja turujärelevalve raamistik ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustes (EL) nr 167/2013⁵⁴ ja (EL) nr 168/2013⁵⁵ on sätestatud kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite ning põllu- ja metsamajanduses kasutatavate sõidukite ja nende osade või seadmete tüübikinnituse eeskirjad. Seepärast oleks nimetatud õigusaktide kohaldamisalasse kuuluvate seadmete ja rakenduste vastavushindamise kehtestamine topelttöö. Sõidukite tüübikinnitust käsitlevaid õigusakte kohaldatakse siiski sõidukitesse paigaldatud intelligentsete transpordisüsteemidega seotud seadmete suhtes, kuid mitte maanteetaristu intelligentsete transpordisüsteemide seadmete ja tarkvara suhtes, mis peaksid kuuluma käesoleva direktiivi kohaldamisalasse. Viimasel juhul võiks spetsifikatsioonidega ette näha vastavushindamise ja turujärelevalve menetlused. Sellised menetlused peaksid piirduma iga üksikjuhtumi puhul vajalikuga.
- (19) Kui intelligentsete transpordisüsteemide seadmete ja tarkvara kasutuselevõtt ja kasutamine hõlmab tehisintellektisüsteeme, tuleks arvesse võtta tulevase tehisintellekti käsitleva õigusakti⁵⁶ asjakohaseid sätteid.
- (20) Intelligentsete transpordisüsteemide selliste rakenduste ja teenuste jaoks, mis vajavad täpseid ja tagatud aja- ja asukohamääramisteenuseid, tuleks kasutada satelliidipõhiseid taristuid või samaväärset täpsust võimaldavat tehnoloogiat. Liidu transpordi- ja kosmosesektori vahelist sünergiat tuleks ära kasutada, et edendada uute tehnoloogialahenduste ulatuslikumat kasutamist, mis vastab täpsete ja tagatud aja- ja asukohamääramisteenuste vajadusele. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2021/696⁵⁷ loodud liidu kosmoseprogramm pakub Galileo, Euroopa Geostatsionaarse Navigatsioonilisüsteemi (EGNOS) ja Copernicuse süsteemide

⁵² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. juuli 2008. aasta otsus nr 768/2008/EÜ toodete turustamise ühise raamistiku kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu otsus 93/465/EMÜ (ELT L 218, 13.8.2008, lk 82).

⁵³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1).

⁵⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. veebruari 2013. aasta määrus (EL) nr 167/2013 põllu- ja metsamajanduses kasutatavate sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta (ELT L 60, 2.3.2013, lk 1).

⁵⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. jaanuari 2013. aasta määrus (EL) nr 168/2013 kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta (ELT L 60, 2.3.2013, lk 52).

⁵⁶ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega nähakse ette tehisintellekti käsitlevad ühtlustatud õigusnormid (tehisintellekti käsitlev õigusakt) ja muudetakse teatavaid liidu õigusakte (COM(2021) 206 final).

⁵⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. aprilli 2021. aasta määrus (EL) 2021/696, millega luuakse liidu kosmoseprogramm ja Euroopa Liidu Kosmoseprogrammi Amet (ELT L 170, 12.5.2021, lk 69).

kaudu kvaliteetseid, ajakohaseid ja turvalisi kosmosega seotud andmeid, teavet ja teenuseid.

- (21) Turvaliste ja usaldusväärsete aja- ja asukohamääramisteenuste osutamine on intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste tõhusa toimimise oluline osa. Seepärast on asjakohane tagada nende ühilduvus Galileo programmi autentimismehhanismiga, et leevendada ülemaailmsete satelliitnavigatsioonisüsteemide (GNSS) signaali petteründeid.
- (22) Komisjoni poolt direktiivi 2010/40/EL alusel vastu võetud tööprogrammide koostamisel tuleks konsulteerida liikmesriikide ja muude asjaomaste sidusrühmadega, sealhulgas muude komisjoni eksperdirühmade ja komiteedega, kes tegelevad transpordi digiaspektidega.
- (23) Selleks et tagada käesoleva direktiivi rakendamise ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused liikmesriikide esitatavate aruannete vormi vastuvõtmiseks ning tööprogrammide vastuvõtmiseks ja ajakohastamiseks. Neid volitusi tuleks kasutada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011⁵⁸.
- (24) Käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamiseks peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta viie aasta jooksul alates käesoleva direktiivi jõustumisest selliste andmeliikide loetelu, mille puhul liikmesriigid peavad tagama andmete olemasolu, ning muuta intelligentsete transpordisüsteemide selliste teenuste loetelu, mille kasutuselevõtu peavad liikmesriigid tagama. Seda ajavahemikku tuleks vaikselt pikendada sama pikkade ajavahemike kaupa, kui Euroopa Parlament või nõukogu ei ole sellise pikendamise vastu. Eriti oluline on, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil ja sidusrühmadega, ja et kõnealuseid konsultatsioone peetaks kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega⁵⁹. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, kus arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (25) Kooskõlastatud käsitusviisi tagamiseks peaks komisjon tagama sidususe käesoleva direktiivi alusel loodud komitee ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustega (EL) nr 165/2014⁶⁰, (EL) 2019/1239⁶¹, (EL) 2020/1056⁶² ja (EL) 2018/858 ning

⁵⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

⁵⁹ Euroopa Parlamendi, Euroopa Liidu Nõukogu ja Euroopa Komisjoni vahel sõlmitud institutsioonidevaheline parema õigusloome kokkulepe (ELT L 123, 12.5.2016, lk 1).

⁶⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta (ELT L 60, 28.2.2014, lk 1).

⁶¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1239, millega luuakse Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2010/65/EL (ELT L 198, 25.7.2019, lk 64).

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiividega 2007/2/EÜ⁶³ ja (EL) 2019/520⁶⁴ loodud komiteede tegevuse vahel.

- (26) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, nimelt koostalitlusvõimeliste intelligentsete transpordisüsteemide kooskõlastatud ja ühtse kasutuselevõtmise tagamine liidus, ei suuda liikmesriigid ja/või erasektor piisavalt saavutada, vaid meetmete ulatuse ja toime tõttu on seda parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (27) Kooskõlas liikmesriikide ja komisjoni 28. septembri 2011. aasta ühise poliitilise deklaratsiooniga selgitavate dokumentide kohta⁶⁵ kohustuvad liikmesriigid põhjendatud juhtudel lisama ülevõtmismeetmeid käsitlevale teatele ühe või mitu dokumenti, milles selgitatakse seost direktiivi osade ja ülevõtvate liikmesriigi õigusaktide vastavate osade vahel. Käesoleva direktiivi puhul leiab seadusandja, et nimetatud dokumentide esitamine on põhjendatud.
- (28) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1725⁶⁶ artikli 42 lõikele 1 konsulteeriti Euroopa Andmekaitseinspektoriga, kes esitas oma arvamuse XX XX 2022,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 2010/40/EL muutmine

Direktiivi 2010/40/EL muudetakse järgmiselt:

- (1) artiklisse 1 lisatakse lõige 2a:

„2a. Käesoleva direktiiviga nähakse ette andmete olemasolu ja intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutuselevõtt artiklis 2 osutatud prioriteetsetes valdkondades, mille geograafiline ulatus on kindlaks määratud III ja IV lisas.“;

- (2) artikli 2 lõige 1 asendatakse järgmisega:

⁶² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) 2020/1056 elektroonilise kaubaveoteabe kohta (ELT L 249, 31.7.2020, lk 33).

⁶³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. märtsi 2007. aasta direktiiv 2007/2/EÜ, millega rajatakse Euroopa Ühenduse ruumiandmete infrastruktuur (INSPIRE) (ELT L 108, 25.4.2007, lk 1).

⁶⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/520 liidu elektrooniliste teemaksu kogumise süsteemide koostalitlusvõime ja teemaksude tasumata jätmist käsitleva piiriülese teavevahetuse hõlbustamise kohta (ELT L 91, 29.3.2019, lk 45).

⁶⁵ ELT C 369, 17.12.2011, lk 14.

⁶⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1725, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset isikuandmete töötlemisel liidu institutsioonides, organites ja asutustes ning isikuandmete vaba liikumist, ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 45/2001 ja otsus nr 1247/2002/EÜ (ELT L 295, 21.11.2018, lk 39).

„1. Käesoleva direktiivi kohaldamisel on spetsifikatsioonide ja standardite väljatöötamise ja kasutamise suhtes prioriteetsed järgmised valdkonnad:

a) I. Teabe ja liikuvusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenused;

b) II. Reisimise, transpordi ja liikluskorraldusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenused;

c) III. Liiklusohutuse ja turvalisusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenused;

d) IV. Koostoimelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse teenused.“;

(3) artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

(a) punkt 18 asendatakse järgmisega:

„(18) „standard” – standard Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1025/2012* artikli 2 lõike 1 tähenduses;

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 1025/2012, mis käsitleb Euroopa standardimist ning millega muudetakse nõukogu direktiive 89/686/EMÜ ja 93/15/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 94/9/EÜ, 94/25/EÜ, 95/16/EÜ, 97/23/EÜ, 98/34/EÜ, 2004/22/EÜ, 2007/23/EÜ, 2009/23/EÜ ja 2009/105/EÜ ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu otsus 87/95/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus nr 1673/2006/EÜ (ELT L 316, 14.11.2012, lk 12).“;

(b) lisatakse punktid 19–24:

„(19) „koostöised nutiliikluse süsteemid“ või „C-ITS“ – intelligentsete transpordisüsteemid, mis võimaldavad intelligentsete transpordisüsteemide kasutajatel teha koostööd turvaliste ja usaldusväärsete sõnumite vahetamise teel;

20) „C-ITSi teenus“ – intelligentsete transpordisüsteemide teenus, mida osutatakse C-ITSi kaudu;

21) „andmete olemasolu“ – andmete olemasolu masinloetavas digivormingus;

22) „riiklik juurdepääsupunkt“ – liikmesriigi loodud digiliides, mis on ühtne andmetele juurdepääsu punkt, nagu on määratletud artikli 6 kohaselt vastu võetud spetsifikatsioonides;

23) „andmete kättesaadavus“ – võimalus küsida ja saada masinloetavas digivormingus andmeid riiklike juurdepääsupunktide kaudu;

24) „digitaalne mitmeliigilise liikuvuse teenus“ – teenus, mis annab teavet rohkem kui ühe transpordiliigi liiklus- ja reisiandmete, näiteks transpordirajatiste asukoha, sõiduplaanide, kättesaadavuse või piletihindade kohta ning võib hõlmata

funktsioone, mis võimaldavad teha reserveeringuid, broneeringuid või makseid või väljastada pileteid.“;

- (4) artikkel 5 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 5

Spetsifikatsioonide kohaldamine intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtu suhtes

1. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed selle tagamiseks, et intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste kasutuselevõtmisel kohaldatakse nende suhtes komisjoni poolt artikli 6 kohaselt vastu võetud spetsifikatsioone vastavalt II lisas esitatud põhimõtetele. See ei piira liikmesriikide õigust otsustada selliste rakenduste ja teenuste kasutuselevõtmise üle oma territooriumil. See õigus ei piira artiklite 6a ja 6b kohaldamist. Vajaduse korral teevad liikmesriigid koostööd ka kõnealuste spetsifikatsioonide järgimise tagamisel.

2. Lisaks teevad liikmesriigid koostööd prioriteetsetes valdkondades seni, kuni nende prioriteetsete valdkondade suhtes pole vastu võetud spetsifikatsioone.

3. Liikmesriigid teevad vajaduse korral ka koostööd asjaomaste sidusrühmadega komisjoni poolt vastu võetud spetsifikatsioonide rakendamise ja järgimise aspektides, nagu standardid ja ELi ühtlustatud profiilid, ühised määratlused, ühised metaandmed, riiklike juurdepääsupunktide arhitektuuri koostalitlusvõimega seotud ühised kvaliteedinõuded ja -aspektid, ühised andmevahetustingimused ning ühine koolitus- ja teavitustegevus.“;

- (5) artiklit 6 muudetakse järgmiselt:

- (a) lõige 5 asendatakse järgmisega:

„5. Ilma et see piiraks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2015/1535* sätestatud menetluste kohaldamist, sätestatakse spetsifikatsioonides vajaduse korral tingimused, mille kohaselt võivad liikmesriigid pärast komisjoni teavitamist kehtestada täiendavaid eeskirju intelligentsete transpordisüsteemide teenuste osutamiseks kogu oma territooriumil või mõnes selle osas, kui see ei takista koostalitlust.“;

- (b) lõige 6 asendatakse järgmisega:

„6. Spetsifikatsioonid põhinevad vajaduse korral artiklis 8 osutatud mis tahes standardil.

Spetsifikatsioonid sisaldavad asjakohasel juhul ning eelkõige juhul, kui see on põhjendatud ohutuse ja koostalitlusvõime huvides, vastavushindamise ja turujärelevalve eeskirju, sealhulgas kaitseklauslit kooskõlas otsusega nr 768/2008/EÜ.

Spetsifikatsioonid on kooskõlas II lisas esitatud põhimõtetega.“;

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. septembri 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/1535, millega nähakse ette tehnilistest eeskirjadest ning infoühiskonna teenuste eeskirjadest teatamise kord (ELT L 241, 17.9.2015, lk 1).“;

- (6) lisatakse artiklid 6a ja 6b:

„Artikkel 6a

Andmete olemasolu

Liikmesriigid tagavad, et iga III lisas loetletud andmeliigi kohta on andmed sellise andmeliigiga seotud geograafilises ulatuses olemas niipea kui võimalik, kuid hiljemalt kõnealuses lisas sätestatud vastaval kuupäeval.

Liikmesriigid tagavad samaks kuupäevaks kõnealuste andmete kättesaadavuse riiklikes juurdepääsupunktides.

Artikkel 6b

Intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutuselevõtt

Liikmesriigid tagavad, et IV lisas kindlaks määratud intelligentsete transpordisüsteemide teenused võetakse kõnealuses lisas sätestatud geograafilises ulatuses kasutusele samas lisas sätestatud kuupäevaks.“;

- (7) artiklit 7 muudetakse järgmiselt:

- (a) lisatakse lõiked 1a ja 1b:

„1a. Pärast kulude-tulude analüüsi ja mõju hindamist, sealhulgas asjakohaseid konsultatsioone, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 12 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta III lisas esitatud andmeliikide loetelu, sealhulgas iga andmeliigi rakendamise kuupäeva ja geograafilist ulatust. Kõnealused muudatused peavad olema kooskõlas artikli 17 lõike 5 kohaselt vastu võetud viimases tööprogrammis sätestatud andmekategooriatega.

1b. Pärast kulude-tulude analüüsi, milles võetakse nõuetekohaselt arvesse turu ja tehnoloogia arengut, ja mõju hindamist, sealhulgas asjakohaseid konsultatsioone, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 12 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta IV lisas esitatud intelligentsete transpordisüsteemide teenuste loetelu, sealhulgas iga intelligentse transpordisüsteemi teenuse rakendamise kuupäeva ja geograafilist ulatust. Kõnealused muudatused peavad olema kooskõlas artikli 17 lõike 5 kohaselt vastu võetud viimases tööprogrammis sätestatud intelligentsete transpordisüsteemide teenuste loeteluga.“;

- (b) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Käesolevas artiklis osutatud delegeeritud õigusaktide puhul kohaldatakse artiklis 12 sätestatud menetlust.“;

- (8) lisatakse artikkel 7a:

„Artikkel 7a

Ajutised meetmed

Eriolukorras, millel on tõsine otsene mõju liiklusohutusele, küberturvalisusele või intelligentsete transpordisüsteemide teenuste olemasolule ja terviklikkusele ning mis võib ohustada liidu transpordisüsteemi ohutut ja nõuetekohast toimimist, võib komisjon olukorra parandamiseks võtta vastu viivitamata kohaldatavad rakendusaktid, millega peatatakse või kehtestatakse kohustused artiklis 2 sätestatud prioriteetsetes valdkondades. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 15 lõikes 3 osutatud menetlusega. Need käsitlevad üksnes selliste eriolukordade põhjuste ja tagajärgedega tegelemist.“;

- (9) artikli 8 lõikes 1 asendatakse viide „direktiivis 98/34/EÜ“ viitega „direktiivis (EL) 2015/1535“;

- (10) artikkel 10 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 10

Andmekaitset ja eraelu puutumatust käsitlevad eeskirjad

Kui artikli 6 kohaselt vastu võetud spetsifikatsioonides käsitletakse selliste liiklus-, reisi- või maanteeandmete töötlemist, mis on määruse (EL) 2016/679* artikli 4 punktis 1 määratletud isikuandmed, sätestatakse neis selliste andmete kategooriad ja nähakse ette asjakohased isikuandmete kaitse meetmed kooskõlas määrusega (EL) 2016/679 ja direktiiviga 2002/58/EÜ. Vajaduse korral toetatakse anonüümsete andmete kasutamist.

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).“;

- (11) lisatakse artikkel 10a:

„Artikkel 10a

ELi C-ITSi turvavolituste haldamise süsteem

Artikli 2 lõike 1 punktis d osutatud prioriteetse valdkonna spetsifikatsioonides, mille komisjon võtab vastu artikli 7 lõike 1 kohaste volituste kasutamisel, sätestatakse I lisa punktis 4.3 osutatud ELi C-ITSi turvavolituste haldamise süsteem. See süsteem hõlmab järgmisi rolle:

- (a) C-ITSi sertifitseerimispoliitika asutus;
- (b) C-ITSi usaldusnimekirja haldaja;
- (c) C-ITSi kontaktpunkt.

Komisjon vastutab nende rollide täitmise tagamise eest.“;

- (12) artikli 12 lõikes 2 asendatakse kuupäev „27. august 2017“ tekstiga „[väljaannete talitus: palun sisestada käesoleva direktiivi jõustumise kuupäev]“;
- (13) artikkel 15 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 15

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide komitee. Nimetatud komitee on komitee Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 182/2011* tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 4.
3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 8 koostoimes artikliga 5. Käesoleva lõike kohaselt vastu võetud rakendusaktid jäävad jõusse kuni nende kehtetuks tunnistamiseni. Komisjon tunnistab need õigusaktid kehtetuks, kui eriolukord on lõppenud või käesolevat direktiivi täiendavat asjaomast delegeeritud õigusakti muudetakse olukorra parandamiseks, olenevalt sellest, kumb on varasem.
4. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

Kui komitee arvamus saadakse kirjaliku menetluse teel, lõpetatakse see menetlus ilma tulemust saavutamata arvamuse esitamiseks ettenähtud tähtaja jooksul, kui komitee eesistuja nii otsustab või kui komitee liikmete enamus seda taotleb.

Kui komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).“;

- (14) artikkel 17 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 17

Aruandlus ja tööprogramm

1. Liikmesriigid esitavad komisjonile [jõustumiskuupäev + 12 kuud] aruande käesoleva direktiivi ja kõigi käesolevat direktiivi täiendavate delegeeritud õigusaktide rakendamise, prioriteetsete valdkondadega seotud riigisisese tegevuse ja projektide ning artiklite 6a ja 6b rakendamise kohta.
2. Komisjon kehtestab rakendusaktidega esialgsete aruannete ja eduaruannete vormi, sealhulgas loetelu põhilistest tulemusnäitajatest, mis tuleb aruannetes esitada.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu artikli 15 lõikes 2 osutatud nõuandemenetluse kohaselt.

3. Pärast esialgset aruannet esitavad liikmesriigid iga kolme aasta järel aruande käesoleva direktiivi ja kõigi käesolevat direktiivi täiendavate delegeeritud õigusaktide rakendamisel tehtud edusammude kohta, nagu on osutatud lõikes 1.

4. 18 kuud pärast liikmesriikide iga aruande esitamise tähtaega esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamisel tehtud edusammude kohta. Aruandele lisatakse analüüs artiklite 5–11 ning artikli 16 toimimise ja rakendamise, sealhulgas kasutatud ja vajalike rahaliste vahendite kohta, ning vajaduse korral hinnatakse käesoleva direktiivi muutmise vajadust.

5. Komisjon võtab hiljemalt [jõustumiskuupäev + 12 kuud] pärast asjaomaste sidusrühmadega konsulteerimist rakendusaktiga vastu tööprogrammi. Nimetatud rakendusakt võetakse vastu kooskõlas artikli 15 lõikes 4 osutatud kontrollimenetlusega. Tööprogramm sisaldab eesmärgi ja kuupäevi selle iga-aastase rakendamise kohta ning andmekategooriate ja intelligentsete transpordisüsteemide teenuste loetelu, mille kohta komisjon võib võtta vastu delegeeritud õigusakte kooskõlas artikli 7 lõigetega 1a ja 1b.

Enne iga järgmist artikli 12 lõikes 2 sätestatud delegeeritud õigusaktide vastuvõtmise õiguse pikendamist viie aasta võrra esitab komisjon rakendusaktidega uue tööprogrammi. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 15 lõikes 4 osutatud kontrollimenetlusega. “;

(15) I ja II lisa asendatakse käesoleva direktiivi I ja II lisas esitatud tekstiga;

(16) lisatakse III ja IV lisa vastavalt käesoleva direktiivi III ja IV lisale.

Artikkel 2

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt [jõustumiskuupäev + 18 kuud]. Liikmesriigid edastavad selliste normide teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad ametliku avaldamise korral neisse või nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi üle otsustavad liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastuvõetud põhiliste riigisiseste õigusnormide teksti.

Artikkel 3

Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 4

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourgis,

*Euroopa Parlamendi nimel
president*

*Nõukogu nimel
eesistuja*