



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 16. joulukuuta 2021
(OR. en)

15114/21

Toimielinten välinen asia:
2021/0419 (COD)

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

EHDOTUS

Lähettiläs:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	15. joulukuuta 2021
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2021) 813 final
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annetun direktiivin 2010/40/EU muuttamisesta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2021) 813 final.

Liite: COM(2021) 813 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel **XXX**
COM(2021) 813

2021/0419 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annetun direktiivin 2010/40/EU muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

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

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

Tämä ehdotus koskee Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä, jolla muutetaan tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista 7. heinäkuuta 2010 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2010/40/EU¹.

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Liikkuminen ja liikenne ovat olennaisen tärkeitä Euroopan kansalaisille ja koko Euroopan taloudelle. Henkilöiden ja tavaroiden vapaa liikkuvuus yli sisärajojen on yksi Euroopan unionin (EU) ja sen sisämarkkinoiden perusvapauksista. Euroopan komissio antoi joulukuussa 2020 tiedonannon kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiasta², jäljempänä 'strategia', jossa ehdotetaan Euroopan liikennejärjestelmän perusteellista muuttamista, jotta saavutetaan tavoite kestävästä, älykkästä ja häiriönsietokykyisestä liikkumisesta. Digitalisaatio on välttämätön tekijä tässä muutoksessa. Digitalisaatio tehostaa koko liikennejärjestelmää ja tekee siitä saumattoman. Se myös lisää entisestään turvallisuutta, turvatoimia, luotettavuutta ja mukavuutta.

Älykkäiden liikennejärjestelmien (ITS) käyttöönotto määritellään strategiassa keskeiseksi toimeksi verkottuneen ja automatisoidun multimodaalisen liikkumisjärjestelmän rakentamisessa. Viimeksi mainitussa yhdistyvät uudet kehityssuunnat, kuten liikkuminen palveluna (MaaS) ja vuorovaikutteinen, verkottunut ja automatisoitu liikkuminen (CCAM). CCAM:n myötä kuljettajasta tulee multimodaaliseen liikennejärjestelmään täysin integroidun yhteiskäytössä olevan ajoneuvokannan käyttäjä. Multimodaalinen liikennejärjestelmä tehdään saumattomaksi MaaS-sovellusten kaltaisten multimodaalisen liikkumisen digitaalipalvelujen avulla.

Strategia on selkeä: liikenteen tekeminen aidosti kestävämmäksi edellyttää, että luodaan tehokas ja saumaton multimodaalinen järjestelmä, jossa kullakin matkaosuudella käytetään tehokkainta liikennemuotoa. Lisäksi kaikkien liikennemuotojen on oltava tehokkaampia. Tieliikenteen osalta tämä tarkoittaa sitä, että jaetuista ratkaisuksista tehdään yhä toimivampia vaihtoehtoja yksityisajoneuvojen omistamiselle. Tämä edistää myös päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa, sillä yhteiskäytössä olevien liikkumispalvelujen käyttäjillä on käytössään kokonainen ajoneuvokanta. Toimintamatkaan tai hankintakustannuksiin liittyvät huolenaiheet vähenevät erityisesti silloin, kun kyseisen ajoneuvokannan ajoneuvot voivat suorittaa latauksen itsenäisesti ja automaattisesti. Toisin sanoen kehitteillä olevat ITS-palvelut voivat nopeuttaa päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa ja edistää niiden tehokkaampaa käyttöä.

Myös tieliikenteen sujuvoittaminen (päästöttömien ajoneuvojen käyttöönotto ei saisi johtaa päästöttömiin liikennemuotoihin) edistää kestävämpää liikennettä. Ihannetapauksessa yhteiskäytössä olevat päästöttömät ajoneuvot ohjaavat ihmisiä nykyisiin ja vieläkin tehokkaampiin liikennemuotoihin sekä matkustaja- että tavaraliikenteessä. Tämä mahdollistaa saumattoman ja osallistavamman matkustamisen. Ruuhkat aiheuttavat kansalaisille ja työntekijöille ajanmenetyksiä ja heikentävät logistiikkapalveluiden luotettavuutta ja tehokkuutta. Tästä aiheutuvat vuosittaiset

¹ EUVL L 207, 6.8.2010, s. 1.

² COM(2020) 789 final.

kustannukset EU:n taloudelle ovat yli 1 prosentti BKT:stä³. Liikennehäiriöitä vähentämällä ja liikenteenhallintaa parantamalla älykkäät liikennejärjestelmät voivat auttaa vähentämään ruuhkia ja edistää merkittävästi EU:n talouden tehokkuutta ja kilpailukykyä. Älykkäillä liikennejärjestelmillä voidaan parantaa huomattavasti tieliikenneturvallisuutta, liikenteen tehokkuutta ja liikkumisen mukavuutta, kun liikenteen käyttäjät voivat tehdä hyviä valintoja ja ottaa liikennetilanteen huomioon. Niiden avulla voidaan myös paremmin hyödyntää nykyistä infrastruktuuria, lisätä multimodaalisia vaihtoehtoja ja parantaa liikenteenhallintaa.

Komission helmikuussa 2020 antamassa tiedonannossa Euroopan datastrategiasta⁴ todetaan, että datavetoinen innovointi luo merkittäviä hyötyjä kansalaisille, koska se edistää Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa⁵ ja auttaa parantamaan Euroopan digitaalista valmiutta⁶.

Direktiivin 2010/40/EU (ITS-direktiivi) tarkoitus oli muodostaa kehys älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton ja käytön nopeuttamiseksi ja koordinoimiseksi maantieliikenteessä ja rajapinnoissa muiden liikennemuotojen kanssa.

Strategiassa ilmoitettiin, että ITS-direktiiviä ja joitakin siihen liittyviä delegoituja asetuksia tarkistetaan lähiaikoina. Strategiassa korostettiin myös komission aikomusta tukea ITS-direktiivin mukaisten kansallisten yhteyspisteiden koordinoitumekanismin luomista vuonna 2021.

Komissio teki ITS-direktiivin jälkiarvioinnin⁷, jossa todettiin, että direktiivillä on ollut myönteinen vaikutus älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönottoon kaikkialla EU:ssa. Arvioinnissa todettiin myös, että direktiivi on edelleen merkityksellinen väline, jolla voidaan puuttua i) puutteelliseen koordinointiin älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönotossa kaikkialla EU:ssa ja ii) älykkäiden liikennejärjestelmien hitaaseen, riskialttiiseen ja kustannustehottomaan käyttöönottoon. Arvioinnissa todettiin lisäksi, että älykkäiden liikennejärjestelmien käyttö on lisääntymässä, mutta edistymisestä huolimatta älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönotto on edelleen useissa tapauksissa maantieteellisesti rajoittunutta. Yhteentoimivuuden, yhteistyön ja datan jakamisen osalta on edelleen selvästi tarpeen toteuttaa lisätoimia saumattomien ja katkeamattomien ITS-palvelujen mahdollistamiseksi kaikkialla.

Komissio myös antoi lokakuussa 2019 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen ITS-direktiivin täytäntöönpanosta. Kertomuksessa korostettiin seuraavia seikkoja: i) datan käytettävyyteen liittyvää koordinointia on parannettava edelleen; ii) älykkäisiin liikennepalveluihin liittyvät uudet teemat ja haasteet on otettava huomioon; ja iii) keskeisten datatyypin saatavuutta koko tieliikenneverkossa on parannettava (toisin sanoen asettamalla kyseiset datatypit saataville digitaalisessa ja koneellisesti luettavassa muodossa).

Sen vuoksi tässä ehdotuksessa puututaan seuraaviin ongelmiin: i) sovellusten, järjestelmien ja palvelujen yhteentoimivuuden ja katkeamattomuuden puute; ii) sidosryhmien välisen koordinoinnin ja tehokkaan yhteistyön puute; sekä iii) ITS-palveluja tukevan datan saatavuuteen ja jakamiseen liittyvät ratkaisemattomat haasteet. Ratkaisuna niihin on erityisesti direktiivin nykyisen soveltamisalan laajentaminen kattamaan uudet haasteet ja sen salliminen, että keskeisistä ITS-palveluista tehdään pakollisia kaikkialla EU:ssa. ITS-palvelujen käyttöönotto edellyttää, että saatavilla on dataa, jonka perusteella saadaan luotettavaa tietoa ja

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

⁴ COM(2020) 66 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

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

⁷ SWD(2019) 368 final.

jolla varmistetaan, että digitalisaatiota voidaan hyödyntää tieliikennealalla. Edellä mainittuihin ongelmiin puututaan myös lisäsäännöillä, joilla parannetaan yhdenmukaisuutta nykyisten käytäntöjen ja standardien kanssa.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Tämä ehdotus on osa lainsäädäntöaloitepakettia, jolla pyritään edistämään hiilestä irtautumista, digitalisaatiota ja liikenneinfrastruktuurin häiriönsietokyvyn parantamista koskevia tavoitteita. ITS-direktiivin tarkistamisen lisäksi pakettiin sisältyy TEN-T-asetuksen⁸ ja kaupunkiliikennepaketin⁹ tarkistaminen. Molempiin sisältyy ITS-palvelujen käyttöönottoa koskevia säännöksiä. Esimerkiksi TEN-T-asetuksen tarkistuksessa tarkastellaan keinoja tieliikenneturvallisuuteen liittyvien tapahtumien havaitsemiseksi, mikä mahdollistaa tämän ehdotuksen mukaisten liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennetietojen antamisen tienkäyttäjille.

Tämä ehdotus on yhdenmukainen komission 14. heinäkuuta 2021 esittämän, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevan asetusehdotuksen¹⁰ kanssa. Kyseisellä asetuksella kumottaisiin vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU¹¹. Tämän asetuksen mukaisesti saataville asetettujen lataus- ja tankkauspisteitä koskevien tietojen on oltava käytettävissä ITS-direktiivin mukaisesti perustettujen kansallisten yhteyspisteiden kautta.

Tämä ehdotus on myös yhdenmukainen ja yhtenevä liikennealaa koskevien muiden oikeudellisten kehysten, kuten sähköisiä kuljetustietoja koskevan asetuksen¹² ja eri liikennemuotoihin liittyvän muun lainsäädännön kanssa, erityisesti tämän direktiivin liitteessä I olevan soveltamisalan määritelmän ja multimodaalisen liikkumisen digitaalipalvelujen kehittämiseen kohdistuvan lisäarvon osalta.

Tieliikenneturvallisuuden osalta strategiassa vahvistettiin tavoite vähentää liikennekuolemien määrä kaikkien liikennemuotojen osalta lähelle nollaa vuoteen 2050 mennessä. ITS-direktiivin soveltamisalaan kuuluu useita tieliikenteeseen liittyviä toimia, jotka edistävät tämän kunnianhimoisen tavoitteen saavuttamista. Esimerkiksi eCall-järjestelmällä voidaan lyhentää pelastuspalvelujen saapumisaikaa onnettomuustilanteissa ja siten vähentää kuolonuhrien ja vakavien loukkaantumisten määrää. Vuorovaikutteisten älykkäiden liikennejärjestelmien avulla ajoneuvot, liikenneinfrastruktuuri ja muut tienkäyttäjät voivat kommunikoida keskenään ja koordinoida liikkeitään. Vuorovaikutteisilla älykkäillä liikennejärjestelmillä voidaan huomattavasti vähentää ja lieventää onnettomuuksia. Turvallisuuteen liittyviä tapahtumia tai kuorma-autojen turvallista ja valvottua pysäköintiä koskevat tietopalvelut parantavat tienkäyttäjien turvallisuutta. Edellytys asettaa välttämätön data saataville koneellisesti luettavassa muodossa parantaa turvallisuuteen liittyvien palvelujen, kuten älykkäiden nopeusavustimien, toimintaa. Turvallisuuteen liittyvien liikennetietopalvelujen tekeminen pakolliseksi puolestaan parantaa liikenneturvallisuutta.

⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1).

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

¹⁰ COM(2021) 559 final.

¹¹ EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1.

¹² EUVL L 249, 31.7.2020, s. 33.

Tämä ehdotus on yhdenmukainen matkustajien oikeuksia ja velvollisuuksia koskevien sääntöjen, kuten Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/782¹³ 10 artiklassa vahvistettujen sääntöjen, kanssa.

Myös EU:n laajuisten tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamista koskevaa komission delegoitua asetusta (EU) 2015/962¹⁴ tarkistetaan parhaillaan¹⁵. Tarkistuksella on määrä yksilöidä välttämättömät datatyypit ja esittää tiettyjä uusia liikennemääräyksiin liittyviä välttämättömiä datatyyppejä: i) paino-/pituus-/leveys-/korkeusrajoitukset; ii) yksisuuntaiset kadut; ja iii) rajoitus-, kiello- tai velvoitealueiden rajat, säännellyillä liikennevyöhykkeillä liikennöintiä koskevat ehdot sekä kyseisille vyöhykkeille pääsyn vallitseva tilanne. Tämä ehdotus on yhdenmukainen mainittuun delegoituun säädökseen odotettavissa olevien muutosten kanssa. Näiden kolmen uuden datakohdan merkityksen vuoksi on myös aiheellista harkita niiden sisällyttämistä sellaisten datatyypin luetteloon, joiden saatavuus ja tarjoaminen on tehtävä pakolliseksi, kun uusi delegoitu säädös on hyväksytty.

• **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Euroopan datastrategiassa esitettiin EU:n laajuisten, yhteisten ja yhteentoimivien data-avaruuksien perustamista strategisilla talouden aloilla ja yleistä etua koskevilla aloilla. Näihin data-avaruuksiin sisältyy yhteinen eurooppalainen liikkumisdata-avaruus. ITS-direktiivi on tärkeä osa yhteistä eurooppalaista liikkumisdata-avaruutta, sillä siinä säädetään multimodaalista liikennettä ja matkustamista koskevan datan käytettävyydestä kansallisissa yhteyspisteissä.

Tämä data tukee erityisesti kehittyneitä kuljettajaa avustavia järjestelmiä, kuten yleistä turvallisuutta koskevan asetuksen (EU) 2019/2144¹⁶ mukaisia ajoneuvojen uusia järjestelmiä.

Ehdotus on linjassa muiden EU:n oikeudellisten kehysten, kuten yleisen tietosuoja-asetuksen (EU) 2016/679¹⁷, sähköisen viestinnän tietosuojadirektiivin 2002/58/EY¹⁸ ja yleistä turvallisuutta koskevan asetuksen (EU) 2019/2144¹⁹, kanssa. Tässä ehdotuksessa säädetyissä toimenpiteissä on tarvittaessa otettava asianmukaisesti huomioon tuleva tekoälysäädös²⁰.

Tällä direktiivillä tuetaan vuosien 2021–2027 Horisontti Eurooppa -puiteohjelman mukaista ilmastoa, energiaa ja liikkumista koskevaa tutkimus- ja innovointipolitiikkaa, jonka aiheena on innovatiivisten teknologioiden tutkimus- ja kehitystyö älykkäiden liikennejärjestelmien, vuorovaikutteisten älykkäiden liikennejärjestelmien (C-ITS) ja CCAM:n alalla.

¹³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/782, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2021, rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista (EUVL L 172, 17.5.2021, s. 1).

¹⁴ Komission delegoitu asetus (EU) 2015/962, annettu 18 päivänä joulukuuta 2014, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n laajuisten tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamisen osalta (EUVL L 157, 23.6.2015, s. 21).

¹⁵ Delegoitu säädös on tarkoitus hyväksyä vuoden 2022 ensimmäisellä neljänneksellä.

¹⁶ EUVL L 325, 16.12.2019, s. 1.

¹⁷ EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1.

¹⁸ EUVL L 201, 31.7.2002, s. 37.

¹⁹ EUVL L 325, 16.12.2019, s. 1.

²⁰ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi tekoälyä koskevasta yhdenmukaistetuista säännöistä (tekoälysäädös) ja tiettyjen unionin säädösten muuttamisesta (COM(2021) 206 final).

- **Oikeusperusta**

Tarkistuksella ei muuteta ITS-direktiivin oikeusperustaa, joka on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 91 artikla.

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

ITS-direktiivissä käsitellään sellaisia valtioiden rajat ylittäviä liikennenäkökohtia, joita jäsenvaltiot eivät yksin voi tyydyttävällä tavalla käsitellä. Tällaisia näkökohtia ovat esimerkiksi laitteiden yhteentoimivuus ja ITS-palvelujen sisämarkkinoiden vahvistaminen maailmanlaajuisella tasolla. Näin se edistää työllisyyttä ja kasvua.

Toissijaisuusperiaatteen mukaisesti ITS-direktiivin kaltaisen direktiivin tai puitedirektiivin käyttö on edelleen yksi kaikkein asianmukaisimmista keinoista saavuttaa toivottu tulos. Älykkäiden liikennejärjestelmien täytäntöönpanon yleiset periaatteet ja mahdollistavat edellytykset vahvistetaan käyttäen määräytyksiä, jotka on laadittu jäsenvaltioiden nimeämien aihekohtaisten asiantuntijoiden avustuksella.

Komissio katsoo, että joidenkin datatyyppejen ja ITS-palvelujen saataville asettamisen ja tarjoamisen olisi oltava pakollista. Ehdotukseen sisältyy alustavat luettelot tällaisista datasta ja palveluista. Ehdotukseen sisältyy myös näiden luetteloiden päivittämismekanismi, joka perustuu sidosryhmien tehostettuun kuulemiseen ja jäsenvaltioiden antamaan muodolliseen ennakkohyväksyntään.

Komissio vahvistaa institutionaalisten oikeuksiensa puitteissa myös Euroopan älykkäiden liikennejärjestelmien neuvoa-antavan ryhmän roolia. Ryhmään kuuluu edustajia ITS-alan asiaankuuluvista julkisen ja yksityisen sektorin sidosryhmistä. Kyseiset sidosryhmät antavat komissiolle neuvoja kaupallisista ja teknisistä näkökohdista, joita liittyy älykkäiden liikennejärjestelmien täytäntöönpanoon ja käyttöönottoon EU:ssa.

- **Suhteellisuusperiaate**

Suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä ehdotuksessa ei ylitetä sitä, mikä on sen tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen. Komissio pitää kaikkia toimenpiteitä oikeasuhteisina niiden vaikutusten kannalta, kuten tähän aloitteeseen liittyvässä vaikutustenarvioinnissa²¹ osoitetaan. Ehdotettu tukitoimenpide i) mukauttaa ITS-direktiivin soveltamisalaa kattamaan uudet ja kehittyvät ITS-palvelujen alat; ii) vahvistaa sidosryhmien roolia ja niiden välistä koordinoitua; ja iii) tekee välttämättömän datan saataville asettamisen ja keskeisten palveluiden tarjoamisen pakolliseksi. Tämä on tarpeen älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevan oikeudellisen kehyksen mukauttamiseksi muuttuvaan toimintaympäristöön ja sen varmistamiseksi, että strategian tavoitteiden tueksi on saatavilla tarvittava data ja tarvittavat palvelut.

- **Toimintatavan valinta**

Koska ITS-direktiiviin tehdään vain vähän muutoksia, komissio katsoo, että muutossäädös on paras vaihtoehto direktiivin tarkistamiseksi.

21

Lisätään viite.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

• Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset

ITS-direktiivin REFIT-jälkiarvioinnissa todettiin, että ITS-direktiivin soveltamisala on edelleen asianmukainen ja että yksilöidyt ensisijaiset alat kattavat edelleen asiaankuuluvat aiheet, palvelut ja datan. Sidosryhmät katsoivat myös, että direktiivi ja siihen liittyvät delegoidut säädökset ovat auttaneet vähentämään liikenteen negatiivisia ulkoisvaikutuksia.

Samalla arvioinnissa todettiin, että yhteiskunnallisen ja teknologisen kehityksen johdosta useat osa-alueet vaativat lisähuomiota tulevaisuudessa. Arvioinnissa katsottiin erityisesti, että vuorovaikutteiseen, verkottuneeseen ja automatisoituun liikkumiseen on kiinnitettävä lisähuomiota. Lisäksi arvioinnissa katsottiin, että merkityksellisen datan ja ITS-infrastruktuurin saatavuuden varmistaminen odotettavasti johtaisi jatkuvien EU:n laajuisten palvelujen käyttöönottoon. Arvioinnissa todettiin myös, että yhteentoimivia ITS-palveluja on toistaiseksi otettu käyttöön vain rajallinen määrä. Arvioinnissa korostettiin yhä ilmenevää haluttomuutta datan jakamiseen, mikä on edelleen rajoittava tekijä, sekä tarvetta parantaa yhteistyötä sidosryhmien kanssa ja niiden välillä.

Arvioinnissa yksilöitiin seuraavat ongelmat, joihin ehdotuksella pyritään vastaamaan: i) sovellusten, järjestelmien ja palvelujen yhteentoimivuuden ja jatkuvuuden puute; ii) sidosryhmien välisen koordinoinnin ja tehokkaan yhteistyön puute; sekä iii) ITS-palveluja tukevan datan saatavuuteen ja jakamiseen liittyvät ratkaisemattomat haasteet.

• Sidosryhmien kuuleminen

Kuulemismenettelyssä²² tärkeimpiä kohderyhmiä kuultiin kolmella eri menetelmällä: julkisella kuulemisella, avoimella julkisella kuulemisella ja kohdennetuilla kuulemisilla. Näitä menetelmiä tarkastellaan jäljempänä olevissa kohdissa.

Tämän aloitteen alustavaa vaikutustenarviointia koskeva julkinen kuuleminen²³ alkoi 8. lokakuuta 2020 ja päättyi 19. marraskuuta 2020. Komissio sai julkiseen kuulemiseen 34 vastausta pääasiassa yrityksiltä, elinkeinoelämän järjestöiltä ja viranomaisilta. Myös kansalaisjärjestöt, kuluttajajärjestöt ja yksityishenkilöt vastasivat alustavaan vaikutustenarviointiin.

Avoin julkinen kuuleminen käynnistettiin 3. marraskuuta 2020, ja se oli avoinna 2. helmikuuta 2021 asti. Avoimessa julkisessa kuulemisessa sidosryhmiltä pyydettiin näkemyksiä vaikutustenarvioinnin keskeisistä näkökohdista, joita ovat seuraavat: i) vaikutustenarvioinnissa käsitellyt tärkeimmät ongelmat; ii) kyseisten ongelmien syyt; iii) mahdolliset toimintapoliittiset toimenpiteet näiden ongelmien ratkaisemiseksi ja niiden syihin puuttumiseksi; iv) näiden mahdollisten toimintapoliittisten toimenpiteiden todennäköiset vaikutukset; ja v) EU:n tason toimien merkitys näiden ongelmien ratkaisemisessa. Komissio sai 149 vastausta.

Kohdennetut kuulemiset koostuivat neljästä osasta, jotka esitetään seuraavissa luetelmakohdissa.

- Kaikille keskeisille sidosryhmille suunnattu verkkokysely käynnistettiin 15. helmikuuta 2021, ja se oli avoinna 26. maaliskuuta 2021 saakka.

²² Lisätietoja on taustaselvityksen liitteessä F, joka sisältää raportin sidosryhmien kuulemisesta.

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

- Verkkokysely, johon osallistui kaikki keskeiset sidosryhmät kattavan 53 sidosryhmän edustajat, käynnistettiin 16. helmikuuta 2021, ja se oli avoinna 6. toukokuuta 2021 saakka. Lisäksi tutkimuksen alkuvaiheessa (marras-joulukuussa 2020) tehtiin kuusi alustavaa haastattelua keskeisten sidosryhmien kanssa.

- Joulukuun 2020 ja kesäkuun 2021 välisenä aikana järjestettiin kuusi sidosryhmien työpajaa.

- Euroopan ITS-komitea kokoontui 17. joulukuuta 2020 ja 28. kesäkuuta 2021.

Vaikutustenarvioinnin valmistelun aikana komissio tapasi myös monia eri sidosryhmiä ja sai useita kannanottoja.

• **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Tätä aloitetta valmistellessaan komissio käytti i) ITS-direktiivin jälkiarvioinnin tuloksia²⁴, ii) komission Euroopan parlamentille ja neuvostolle antamaa kertomusta tämän direktiivin täytäntöönpanosta²⁵, ja iii) jäsenvaltioiden vuoden 2020 edistymiskertomuksia ITS-direktiivin täytäntöönpanosta²⁶.

Sidosryhmät antoivat kuulemisissa runsaasti tietoa, jota täydennettiin sidosryhmien komissiolle tapauskohtaisesti toimittamilla tiedoilla. Vaikutustenarviointi perustuu suurelta osin siihen liittyvään konsultin tekemään ulkoiseen taustatutkimukseen²⁷.

Lisäksi tietolähteenä oli laaja kuuleminen, jonka komissio toteutti älykkäitä liikennejärjestelmiä käsittelevän jäsenvaltioiden asiantuntijaryhmän²⁸ kanssa välttämättömien datatyypin määrittelystä. Kuuleminen toteutettiin osana komission delegoidun asetuksen (EU) 2015/962 tarkistamista.

Vaikutustenarviointiraportin laatimisessa käytetyt lähteet olivat kaikkiaan monilukuisia ja kattavasti eri sidosryhmiä edustavia.

• **Vaikutustenarviointi**

Sääntelyntarkastelulautakunta vastaanotti vaikutustenarviointiraportin 25. elokuuta 2021. Lautakunta antoi kertomuksesta myönteisen lausunnon varauksin 27. syyskuuta 2021. Lautakunta katsoi, että raporttia voitaisiin edelleen parantaa seuraavilta osin: i) aloitteen soveltamisala, esimerkiksi se, miten sillä edistetään multimodaalisuutta ja vihreän kehityksen ohjelman tavoitteita; ii) käsiteltävät erityisongelmat ja kriittisimmät toimintapolitiikat; iii) vaikutusten analysointi; iv) parhaaksi arvioidun toimintavaihtoehdon valinta; ja v) sidosryhmien näkemykset.

Lopullisen vaikutustenarviointiraportin kohdissa 1–4 annetaan kattava kuvaus ja arvio aloitteen tuomasta lisäarvosta ja sen yhteyksistä muihin toimintapoliittisiin aloitteisiin. Toimintavaihtoehdot kuvataan yksityiskohtaisesti kohdassa 5. Kattava analyysi kaikkien vaihtoehtojen vaikutuksista esitetään kohdassa 6 ja toimintavaihtoehtojen vertailu kohdassa 7.

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 Loppuraportti, vaikutustenarvioinnin taustatutkimus ”Impact Assessment Support Study for the revision of the Intelligent Transport System Directive (2010/40/EU)”, 2021.

²⁸ Viite E01941 komission asiantuntijaryhmien ja muiden vastaavanlaisten elinten rekisterissä.

Tiivistelmä vaikutustenarvioinnista ja lautakunnan puoltava lausunto ovat saatavissa komission verkkosivustolta²⁹.

Lopullisessa vaikutustenarviointiraportissa analysoitiin kolmea toimintavaihtoehtoa. Yhteenveto näistä kolmesta vaihtoehdosta esitetään seuraavissa kolmessa luetelmakohdassa.

- Toimintavaihtoehto 1: Koordinoinnin ja käyttöönoton periaatteiden vahvistaminen. Tässä ensimmäisessä toimintavaihtoehdossa otetaan käyttöön suurin määrä toimenpiteitä. Siinä noudatetaan kuitenkin enimmäkseen kevyttä lähestymistapaa muun muassa seuraaviin seikkoihin liittyvien toimenpiteiden osalta: i) direktiivin muuttaminen, jotta se voidaan ulottaa kattamaan ITS-palveluiden uudet ja kehittyvät alueet, ii) sidosryhmien välisessä yhteistyössä havaittujen puutteiden korjaaminen koordinoitua parantavilla toimenpiteillä ja iii) sen varmistaminen, että direktiivin säännökset ovat johdonmukaisia muiden voimassa olevien säännösten kanssa. Se sisältää myös toimenpiteitä, joiden tavoitteena on i) vahvistaa edelleen kaikkien asiaankuuluvien sidosryhmien koordinoitua, ii) institutionalisoida osia hallintokehyksestä ja iii) tehdä direktiivistä tulevaisuudenkestävä, jotta se toimisi tiedossa olevien tulevien EU:n poliittisten aloitteiden kanssa.
- Toimintavaihtoehto 2: Edellytetään välttämättömän datan keräämistä ja saataville asettamista. Tämän toimintavaihtoehdon mukaan keskeisten palvelujen toiminnan kannalta välttämättömän datan kerääminen on pakollista kyseisten palvelujen käyttöönoton tehostamiseksi. Näihin toimenpiteisiin sisältyvät kaikki toimintavaihtoehdon 1 näkökohdat, joiden lisäksi niillä pyritään parantamaan i) datan saatavuutta, ii) datan laatua, iii) datan saantia, iv) datan vaihtoa, ja v) datan käyttöä.
- Toimintavaihtoehto 3: Edellytetään keskeisten palvelujen tarjoamista. Tähän vaihtoehtoon sisältyy mahdollisuus antaa delegoituja säädöksiä, joilla keskeisten palvelujen käyttöönotosta tehdään pakollista. Siinä hyödynnetään erityisesti toimintavaihtoehdolla 2 edistettävää datan parempaa saatavuutta, laatua, vaihtoa ja käyttöä ja pyritään tukemaan edelleen yhteentoimivien ja jatkuvien palvelujen käyttöönottoa.

Komissio pitää toimintavaihtoehtoa 2 selvästi parempana kuin toimintavaihtoehtoa 1, koska sillä saavutetaan huomattavasti suuremmat hyödyt ja paras kustannus-hyötysuhde. Pakollinen datankeruu ja siitä seuraava ITS-palvelujen käyttöönotto parantavat myös merkittävästi direktiivin johdonmukaisuutta ja tehokkuutta ITS-direktiivin tavoitteiden saavuttamisessa. Pakollisen datankeruun rajoittaminen koskemaan välttämätöntä dataa ja välttämättömän datan keräämisestä saatavat erittäin merkittävät hyödyt tarkoittaa myös sitä, että toimintavaihtoehto 2 on oikeasuhteinen.

Toimintavaihtoehtojen 2 ja 3 välinen ero nettohyödyissä on pienempi kuin toimintavaihtoehtojen 1 ja 2 välillä. Toimintavaihtoehtojen 2 ja 3 väliset erot nettohyödyissä ovat kuitenkin silti hyvin merkittäviä. Suurin ero on toimintavaihtoehdosta 3 odotettavissa oleva turvallisuuteen liittyvien hyötyjen huomattava kasvu verrattuna toimintavaihtoehtoon 2. Vaikka toimintavaihtoehdossa 3 myös kustannukset nousevat, toimintavaihtoehdosta 3 johtuvien lisäkustannusten ja hyötyjen kustannus-hyötysuhde on positiivinen. Se on myös johdonmukaisin toimintavaihtoehto. Se, että tieliikenneturvallisuuden kannalta olennaisten ITS-palvelujen tarjoaminen olisi pakollista, on myös oikeasuhteista, vaikka siitä aiheutuukin huomattavia sääntöjen noudattamisesta aiheutuvia kustannuksia.

29

Lisätään viite.

Näin ollen komissio pitää parhaana toimintavaihtoehtona toimintavaihtoehtoa 3 (johon sisältyvät toimintavaihtoehdot 1 ja 2) seuraavista syistä: i) se tuottaa suurimmat nettohyödyt; ii) se on tehokkain vaihtoehto; iii) sillä saavutetaan parhaiten ITS-direktiivin erityistavoitteet; ja iv) sillä varmistetaan parhaiten ITS-palvelujen nopea ja johdonmukainen käyttöönotto strategian tavoitteiden mukaisesti.

Vaikutustenarviointi sisältää yksityiskohtaisen kuvauksen eri toimintavaihtoehtoihin sisältyvistä toimenpiteistä sekä kuhunkin toimintavaihtoehtoon liittyvistä merkittävimmistä vaikutuksista, kustannuksista ja hyödyistä.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Ehdotus vähentää jäsenvaltioiden hallinnollisia kustannuksia, koska sillä yksinkertaistetaan toistuvia raportointivelvoitteita ja mahdollistetaan yhtenäisen järjestelmän käyttö direktiivin ja siihen liittyvien delegoitujen säädösten täytäntöönpanoa koskevassa raportoinnissa. Se myös helpottaa raporttien analysointia ja vertailua yhteisen mallin ja yhteisten keskeisten tulosindikaattoreiden pohjalta. Ehdotus voi kuitenkin myös lisätä erityisesti paikallisviranomaisille datankeruusta johtuvia koordinoitukustannuksia.

Pk-yritykset eivät ole toimintapoliittisten toimenpiteiden erityinen kohde, eikä ole viitteitä siitä, että toimenpiteillä olisi erikokoisiin yrityksiin erilainen vaikutus. Ilman uusien datamäärittysten ja standardivaatimusten käyttöönottoa ja kansallisten yhteyspisteiden laajaa käyttöä markkinat kuitenkin pirstaloituisivat. Jos markkinoiden pirstaloituminen jatkuisi, suuremmille yrityksille voisi muodostua suhteellista etua pk-yrityksiin verrattuna. Yhdenmukaistetuilla markkinoilla, joilla sovelletaan yhdenmukaistettuja standardeja, pk-yritykset hyötyvät pienemmistä markkinoille pääsyn esteistä ja voivat laajentaa toimintaansa ja kilpailla tasavertaisesti suurempien yritysten kanssa.

Ehdotuksen odotetaan edistävän merkittävästi yhteisen eurooppalaisen liikkumisdata-avaruuden perustamista Euroopan datastrategian mukaisesti. Se edistää yhteistä eurooppalaista liikkumisdata-avaruutta lisäämällä datan saatavuutta kansallisten yhteyspisteiden kautta ja yksinkertaistamalla datan uudelleenkäyttöä standardoimalla datanvaihdon ja yhdenmukaistamalla käytön ehdot.

- **Perusoikeudet**

Turvallista, kestävää, älykästä ja häiriönsietokykyistä liikennettä koskevan tavoitteen saavuttaminen saattaa edellyttää henkilötietoja sisältävän matka-, liikenne- tai tiedatan käsittelyä. Jos henkilötietojen käsittely on tarpeen ITS-direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi, yksityiskohtaisemmista säännöistä esimerkiksi sen osalta, mitä tietoja kerätään ja mitä tarkoitusta varten sekä ketkä näitä tietoja keräävät, voidaan säätää ainoastaan ITS-direktiivin perusteella annettavissa tertiäärisäädöksissä. Komissio ottaa tietosuojavaatimukset asianmukaisesti huomioon ehdottaessaan tällaisia säädöksiä.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia Euroopan unionin talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

- **EU:n vuorovaikutteisten älykkäiden liikennejärjestelmien kehys luotettavan ja suojatun viestinnän tarjoamiseksi**

Komissio hyödyntää operatiivisia kokemuksiaan tukitoimen ”Verkottuneen infrastruktuurin ja ajoneuvojen turvallisuusarkkitehtuuri Euroopassa” täytäntöönpanosta. Tällä tukitoimella Yhteiselle tutkimuskeskukselle annettiin tehtäväksi EU:n vuorovaikutteisten älykkäiden

liikennejärjestelmien (C-ITS) turvatunnusten hallintajärjestelmän pilottivaiheen (2018–2022) täytäntöönpano.

Odotettaessa tällaisen järjestelmän virallistamista sitovaksi kehykseksi (ja sitä hallinnoivien tahojen mahdollista tulevaa perustamista) komissio nimetään tahoksi, joka toimii C-ITS-varmennepolitiikkaviranomaisen, luotetun luettelon hallinnoijan ja C-ITS-yhteyspisteen rooleissa.

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Komissio hyväksyy viiden vuoden välein työohjelmat, joissa esitetään toimet, joita varten voidaan hyväksyä mahdollisia eurooppalaisia määräytyksiä tai joita varten voidaan edellyttää lisätietoja tai ITS-palveluja.

Jäsenvaltiot raportoivat kolmen vuoden välein edistymisestään direktiivin ja siihen liittyvien delegoitujen säädösten täytäntöönpanossa käyttäen yhteistä mallia ja yhteisiä keskeisiä tulosindikaattoreita.

Komissio antaa jäsenvaltioiden kertomusten pohjalta kolmen vuoden välein Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen direktiivin täytäntöönpanosta.

- **Selittävät asiakirjat**

Ehdotuksen johdanto-osan 27 kappaleen mukaan jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle toimenpiteistä direktiivin saattamiseksi osaksi kansallista lainsäädäntöään toimittamalla asiakirjat. Tämä on tarpeen ehdotuksessa säädettyjen, datan keruuta ja palvelujen käyttöönottoa koskevien uusien säännösten vuoksi. Uudet säännökset voivat edellyttää uutta kansallista lainsäädäntöä tai kansallisen lainsäädännön muuttamista. Jotta komissio voi valvoa, että direktiivi saatetaan asianmukaisesti osaksi kansallista lainsäädäntöä, on tärkeää, että jäsenvaltiot toimittavat komissiolle asiakirjat, joista käy ilmi, mitkä voimassa olevat tai uudet kansallisen lainsäädännön säännökset on tarkoitettu panemaan täytäntöön ehdotetussa direktiivissä säädetyt yksittäiset toimenpiteet.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Tällä ehdotuksella muutetaan voimassa olevaa tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annettua direktiiviä 2010/40/EU, sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksellä (EU) 2017/2380³⁰. Muutetun ITS-direktiivin rakenne esitetään seuraavissa luetelmakohdissa.

- 1 artiklan 1 kohdassa nykyisen direktiivin 1 artiklaa, jossa määritellään direktiivin kohde ja soveltamisala, muutetaan lisäämällä datan saatavuus ja palvelujen käyttöönotto nykyisen direktiivin kohteeseen ja soveltamisalaan.
- 1 artiklan 2 kohdassa nykyisen direktiivin 2 artiklassa esitettyjen neljän ensisijaisen alan otsikot ajantasaistetaan, koska ensisijaiset alat on järjestetty uudelleen ITS-palvelujen tyyppin mukaan.
- 1 artiklan 3 kohdassa nykyisen direktiivin määritelmäluetteloa laajennetaan tarpeen mukaan ja ottaen huomioon muutetulla direktiivillä soveltamisalaan ja säännöksiin tehtävät muutokset.

³⁰ EUVL L 340, 20.12.2017, s. 1.

- 1 artiklan 4 kohdassa jäsenvaltioille 5 artiklassa asetettuja vaatimuksia, jotka koskevat niiden yhteistyötä ITS-palvelujen käyttöönotossa, laajennetaan direktiivin nojalla hyväksyttävien määritysten mukaisesti.
- 1 artiklan 5 kohdassa 6 artiklassa oleva viittaus voimassa olevaan lainsäädäntöön päivitetään ja viittausta päätökseen N:o 768/2008/EY täydennetään.
- 1 artiklan 6 kohdassa säädetään uudesta artiklasta, jonka mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava datan saatavuus uudessa liitteessä III lueteltujen datatyyppeiden osalta ja niiden käytettävyys kansallisissa yhteyspisteissä, sekä uudesta artiklasta, jonka mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava uudessa liitteessä IV lueteltujen ITS-palvelujen käyttöönotto.
- 1 artiklan 7 kohdassa nykyisen direktiivin 7 artiklaan lisätään säännöksiä liitteiden III ja IV saattamiseksi ajan tasalle delegoiduilla säädöksillä, joista on tehtävä etukäteen kustannus-hyötyanalyysin sisältävä vaikutustenarviointi.
- 1 artiklan 8 kohdassa säädetään uudesta artiklasta, jonka mukaan komissio voi hyväksyä väliaikaisia toimenpiteitä sellaisissa hätätilanteissa, joilla on vakava ja suora vaikutus tieliikenneturvallisuuteen, kyberturvallisuuteen tai ITS-palvelujen saatavuuteen ja eheyteen.
- 1 artiklan 9 kohdassa viittaus nykyisen direktiivin 8 artiklaan ajantasaistetaan.
- 1 artiklan 10 kohdassa nykyisen direktiivin 10 artikla korvataan tietosuojaa ja yksityisyyttä koskevilla ajantasaistetuilla säännöillä ja sanamuotoa virtaviivaistetaan poistamalla tietosuojasääntöihin perustuvia päällekkäisiä velvoitteita, jotka koskevat esimerkiksi käsiteltävien henkilötietojen suojaamista ja rekisterinpitäjien velvollisuutta noudattaa muita tietosuojasääntöjen mukaisia velvoitteitaan. Siinä myös korostetaan, että komission on otettava tietosuojavaatimukset huomioon määrityksiä laatiessaan.
- 1 artiklan 11 kohdassa säädetään C-ITS-varmennepolitiikkaviranomaista, luotetun luettelon hallinnoijaa ja C-ITS-yhteyspistettä koskevasta uudesta artiklasta, ja siitä, että komissio määrittelee nämä roolit ja toimii näissä rooleissa.
- 1 artiklan 12 kohdassa nykyisen direktiivin 12 artiklaa mukautetaan sen päivämäärän osalta, josta alkaen komissiolle siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä.
- 1 artiklan 13 kohdassa nykyisen direktiivin komiteamenettelyä koskeva 15 artikla korvataan ajantasaistetuilla viittauksilla voimassa olevaan lainsäädäntöön ja lisäämällä viittaus tarkastelumenettelyyn (asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 ja 8 artikla).
- 1 artiklan 14 kohdassa nykyisen direktiivin 17 artikla korvataan jäsenvaltioiden raportointia (yhteinen malli, yhteiset keskeiset tulosindikaattorit) ja komission kertomusta sekä ITS-direktiivin työohjelmien hyväksymistä koskevilla päivitettyillä säännöillä.
- 1 artiklan 15 ja 16 kohdassa nykyisen direktiivin kaksi liitettä korvataan neljällä liitteellä:
 - Liitteessä I nykyisen direktiivin liitettä I mukautetaan organisoimalla ensisijaiset alat ITS-palvelujen tyyppien mukaan ja lisäämällä siihen uusia toimia, jotka vastaavat uusia ja kehitteillä olevia ITS-palveluja.
 - Liitteessä II nykyisen ITS-direktiivin liitettä II mukautetaan päivittämällä ja lisäämällä joitakin periaatteita.

- Uudessa liitteessä III luetellaan datatyypit, joiden saatavuus ja käytettävyys kansallisissa yhteyspisteissä on varmistettava kullekin datatyypille ilmoitettuun päivämäärään mennessä ja ilmoitetussa maantieteellisessä laajuudessa.
- Uudessa liitteessä IV luetellaan ne ITS-palvelut, jotka on otettava käyttöön kullekin ITS-palvelulle ilmoitettuun päivämäärään mennessä ja ilmoitetussa maantieteellisessä laajuudessa.
- 2, 3 ja 4 artiklassa säädetään muutetun direktiivin saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä, voimaantulosta ja siitä, kenelle direktiivi on osoitettu.
- **Euroopan talousalue**

Ehdotus on ETA:n kannalta merkityksellinen.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI**tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annetun direktiivin 2010/40/EU muuttamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon³¹,ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon³²,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Komission tiedonannossa kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiasta³³ todetaan, että älykkäiden liikennejärjestelmien, jäljempänä 'ITS', käyttöönotto on keskeinen toimi verkottuneen ja automatisoidun multimodaalisen liikkumisen saavuttamisessa ja edistää siten Euroopan liikennejärjestelmän muuttamista niin, että saavutetaan tavoite tehokkaasta, turvallisesta, kestävästä, älykkästä ja häiriönsietokykyisestä liikenteestä. Tällä täydennetään tavaraliikenteen viherryttämistä koskevassa lippulaivahankkeessa ilmoitettuja toimia, joilla edistetään multimodaalista logistiikkaa. Strategiassa ilmoitettiin myös delegoidun asetuksen (EU) 2017/1926 tarkistamisesta vuonna 2022 siten, että multimodaalisiin matkatietopalveluihin sisällytetään pakollisena dynaamisten datakokonaisuuksien käytettävyys, sekä multimodaalisten digitaalipalvelujen tarjoajien oikeuksia ja velvollisuuksia koskevien sääntelytoimien tarvetta koskevasta arvioinnista yhdessä lipunmyyntiä, myös junalippuja, koskevan aloitteen kanssa.
- (2) Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa vahvistetaan tavoite vähentää liikennekuolemien määrä unionissa kaikkien liikennemuotojen osalta lähelle nollaa vuoteen 2050 mennessä. Tienkäyttäjien turvallisuutta edistetään useilla Euroopan

³¹ EUVL C [...], [...], s. [...]³² EUVL C [...], [...], s. [...]³³ COM(2020)789 final.

parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU³⁴ soveltamisalaan kuuluvilla toimilla, kuten eCall-järjestelmällä, tieliikenneturvallisuuteen liittyvillä liikennetietopalveluilla sekä turvallisilla ja valvotuilla pysäköintialueilla³⁵.

- (3) Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa³⁶ korostetaan automatisoidun ja verkottuneen multimodaalisen liikkumisen sekä digitalisaation mahdollistamien älykkäiden liikenteenhallintajärjestelmien kasvavaa roolia ja tavoitetta tukea uusia kestäviä liikenne- ja liikkumispalveluja, joilla voidaan vähentää ruuhkia ja saasteita erityisesti kaupunkialueilla.
- (4) Kasvava tarve hyödyntää dataa paremmin liikenneketjujen kestävyys, tehokkuuden ja häiriönsietokyvyn parantamiseksi edellyttää ITS-kehityksen tehokkaampaa koordinoitua muiden sellaisten aloitteiden rinnalla, joilla pyritään yhdenmukaistamaan ja helpottamaan datan jakamista sellaisilla liikkumisen, liikenteen ja logistiikan aloilla, joihin liittyy multimodaalinen ulottuvuus³⁷.
- (5) Kun otetaan huomioon tarve digitalisoida maantieliikenne, parantaa tieliikenneturvallisuuksia ja vähentää ruuhkia, älykkäiden liikennejärjestelmien ja -palvelujen käyttöönottoa ja käyttöä teillä olisi kehitettävä edelleen Euroopan laajuisessa liikenneverkossa.
- (6) Useissa jäsenvaltioissa tieliikenteessä on jo käytössä tällaisten järjestelmien ja palvelujen kansallisia sovelluksia. Direktiivin 2010/40/EU³⁸ arvioinnissa havaittiin kuitenkin yhä ilmeneviä puutteita, jotka johtivat ITS-palvelujen hajanaiseen ja koordinoimattomaan käyttöönottoon sekä maantieteellisen jatkuvuuden puutteeseen unionissa ja sen ulkorajoilla huolimatta vuonna 2010 tapahtuneen direktiivin hyväksymisen jälkeen tehdyistä parannuksista.
- (7) Direktiiviä 2010/40/EU täydentävien komission delegoitujen asetusten³⁹ täytäntöönpanon yhteydessä jäsenvaltiot ovat perustaneet kansalliset yhteyspisteet⁴⁰.

³⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/40/EU, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2010, tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista (EUVL L 207, 6.8.2010, s. 1).

³⁵ Sellaisina kuin ne on sertifioitu EU:n turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden palvelun ja turvallisuuden tasoa koskevista EU:n standardeista ja niiden sertifiointimenettelyistä XXXX annetun komission delegoidun asetuksen (EU).../... mukaisesti.

³⁶ Komission tiedonanto Euroopan vihreän kehityksen ohjelmasta (COM(2019) 640 final).

³⁷ Esimerkiksi yhteinen eurooppalainen liikkumisdata-avaruus ja sen komponentit, sähköisistä kuljetustiedoista 15 päivänä heinäkuuta 2020 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2020/1056 (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 33) ja digitaalista tavaraliikennettä ja logistiikkaa käsittelevän foorumin (DTLF) tekemä työ.

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

³⁹ Komission delegoitu asetusta (EU) N:o 885/2013, annettu 15 päivänä toukokuuta 2013, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä kuorma-autojen ja hyötyajoneuvojen turvallisia ja valvottuja pysäköintipaikkoja koskevien tietopalvelujen tarjoamisen osalta (EUVL L 247, 18.9.2013, s. 1);

komission delegoitu asetusta (EU) N:o 886/2013, annettu 15 päivänä toukokuuta 2013, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä datan ja menettelyjen osalta, joiden avulla mahdollisuuksien mukaan tarjotaan liikenneturvallisuuksien liittyviä yleisiä vähimmäisliikennetietoja ilmaiseksi käyttäjille (EUVL L 247, 18.9.2013, s. 6);

komission delegoitu asetusta (EU) 2015/962, annettu 18 päivänä joulukuuta 2014, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n laajuisten tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamisen osalta (EUVL L 157, 23.6.2015, s. 21);

Kansalliset yhteyspisteet ovat vastuussa liikennedatan käytettävyydestä ja uudelleenkäytöstä EU:n laajuisten yhteentoimivien matkustuksen ja liikenteen ITS-palvelujen loppukäyttäjille tarjoamisen tueksi. Nämä kansalliset yhteyspisteet ovat tärkeä osa Euroopan datastrategian⁴¹ mukaista yhteistä eurooppalaista liikkumisdata-avaruutta, ja siksi niiden olisi vastattava erityisesti datan käytettävyydestä.

- (8) Jotta voitaisiin varmistaa ITS-järjestelmien koordinoitu ja tehokas käyttöönotto koko unionin laajuisesti, jo hyväksytyjen määritysten lisäksi olisi otettava käyttöön määritykset, mukaan lukien tarvittaessa standardit, joissa vahvistetaan yksityiskohtaisempia määräyksiä ja menettelyjä. Ennen lisämääritysten tai tarkistettujen määritysten hyväksymistä komission olisi arvioitava, ovatko ne tiettyjen liitteessä II määriteltyjen periaatteiden mukaisia. Ensivaiheessa olisi asetettava etusijalle ITS-järjestelmien kehityksen ja käyttöönoton neljä pääalaa. Jatkettaessa ITS-järjestelmien täytäntöönpanoa olisi asianomaisen jäsenvaltion nykyinen ITS-infrastruktuuri otettava huomioon teknologian kehityksen ja rahoitustoimien osalta. Tarvittaessa olisi erityisesti C-ITS:n osalta varmistettava, ettei ITS-järjestelmiä koskevissa vaatimuksissa edellytetä tiettyntyyppisen teknologian käyttöä eikä syrjitä tiettyntyyppistä teknologiaa.
- (9) Määrityksissä olisi otettava huomioon kokemukset ja tulokset, joita on tähän mennessä saatu älykkäistä liikennejärjestelmistä, vuorovaikutteisista älykkäistä liikennejärjestelmistä (C-ITS) sekä vuorovaikutteisesta, verkottuneesta ja automatisoidusta liikkumisesta (CCAM), erityisesti C-ITS-⁴² ja CCAM-foorumien⁴³ yhteydessä, multimodaalisen matkustajaliikenteen eurooppalaisesta foorumista⁴⁴ ja eurooppalaisesta eCall-täytäntöönpanofoorumista⁴⁵, ja määritysten olisi perustuttava niihin.
- (10) Määritysten olisi edistettävä innovointia. Esimerkiksi datan paremman saatavuuden pitäisi johtaa uusien ITS-palvelujen kehittämiseen, ja vastaavasti innovaatioissa olisi yksilöitävä tulevien määritysten tarpeet. Horisontti Eurooppa -puiteohjelmaan kuuluvalla vuorovaikutteisista, verkottuneesta ja automatisoitua liikkumista koskevalla eurooppalaisella kumppanuudella olisi tuettava C-ITS-palvelujen seuraavan aallon kehittämistä ja testausta sekä edistettävä pitkälle automatisoitujen ajoneuvojen integrointia uusiin multimodaalisiin liikkumispalveluihin.
- (11) C-ITS-järjestelmissä käytetään teknologioita, joiden avulla ajoneuvot voivat viestiä toistensa ja tienvarsi-infrastruktuurin kanssa, liikennevalot mukaan luettuina. C-ITS-järjestelmät ovat yksi ITS-palvelujen luokka, ja ne perustuvat avoimeen arkkitehtuuriin, joka mahdollistaa monenvälisen suhteen tai vertaissuhteen C-ITS-yksiköiden välillä. Tämä tarkoittaa, että kaikkien C-ITS-yksiköiden olisi vaihdettava viestejä keskenään turvallisesti, eikä niiden viestinnän pitäisi rajoittua viestien vaihtoon ennalta määritettyjen yksiköiden kanssa. Useimmat palvelut edellyttävät

sekä komission delegoitu asetus (EU) 2017/1926, annettu 31 päivänä toukokuuta 2017, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta (EUVL L 272, 21.10.2017, s. 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 Viite E03188 komission asiantuntijaryhmien ja muiden vastaavanlaisten elinten rekisterissä.

⁴³ Viite E03657 komission asiantuntijaryhmien ja muiden vastaavanlaisten elinten rekisterissä.

⁴⁴ Viite XXXXX komission asiantuntijaryhmien ja muiden vastaavanlaisten elinten rekisterissä.

⁴⁵ Viite E02481 komission asiantuntijaryhmien ja muiden vastaavanlaisten elinten rekisterissä.

esimerkiksi sijaintia, nopeutta ja kulkusuuntaa koskevia tietoja sisältävien C-ITS-viestien aitouden ja eheyden varmistamista. Sen vuoksi olisi luotava yhteinen eurooppalainen C-ITS-luottamusmalli, jolla luodaan luottamussuhde kaikkien C-ITS-yksiköiden välille riippumatta niissä käytettävästä viestintäteknologiasta. Luottamusmalli olisi pantava täytäntöön hyväksymällä julkisen avaimen infrastruktuurin (PKI) käyttöä koskeva politiikka. Kyseisen julkisen avaimen infrastruktuurin korkeimpana tasona olisi oltava eurooppalainen luotettu varmenneluettelo, joka sisältää tiedot kaikista luotettavista juurivarmennetajista Euroopassa. C-ITS-luottamusmallin moitteettoman toiminnan varmistamiseksi tietyt tehtävät olisi suoritettava keskustasolla. Komission olisi varmistettava, että nämä keskeiset tehtävät suoritetaan, erityisesti kun on kyse toimisesta C-ITS-varmennepolitiikkaviranomaisen, luotetun luettelon hallinnoijan ja C-ITS-yhteyspisteen rooleissa.

- (12) Useimmissa direktiivin 2010/40/EU mukaisissa toimissa, eCall-järjestelmää lukuun ottamatta, on keskitytty varmistamaan sellaisen datan yhteentoimivuus ja käytettävyys, joka on jo saatavilla koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa, sekä ITS-palvelujen käyttöönottoon, mutta niissä ei velvoiteta asianomaisia sidosryhmiä asettamaan tätä dataa saataville tai ottamaan käyttöön tiettyjä palveluja. Useiden keskeisten ITS-palvelujen käyttö on yleistynyt. Tällaisia ovat esimerkiksi liikennehäiriöiden havaitsemisen mahdollistavat tieliikenneturvallisuuteen liittyvät liikennetietopalvelut tai välttämätön data, kuten liikennesäännöt, jotka tukevat nopeusrajoituspalvelun kaltaisia merkittäviä palveluja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/2144⁴⁶ mukaisella älykkäällä nopeusavustimella varustetuille ajoneuvoille. Tällaisten keskeisten ITS-palvelujen ja välttämättömän datan pakollista tarjoamista pidetään tarpeellisena, jotta voidaan varmistaa sekä tällaisen datan jatkuva saatavuus että tällaisten palvelujen jatkuva tarjonta kaikkialla unionissa. Datatyypit ja palvelut, joiden tarjoamisesta olisi tehtävä pakollista, olisi määritettävä direktiiviä 2010/40/EU täydentävissä delegoiduissa säädöksissä vahvistettujen määritysten perusteella, ja niissä olisi otettava huomioon mainitussa direktiivissä vahvistetut datatyypit ja palvelut.
- (13) Vuonna 2020 tehty liikuntarajoitteisten henkilöiden esteettöntä liikkumista koskeva tutkimus⁴⁷ osoitti, että luotettava matkasuunnittelu on riittämättömien esteettömyystietojen vuoksi tällä hetkellä mahdotonta, kun hakutekijöinä käytetään esteettömyysnäkökohtia. Liikennejärjestelmän esteettömyyden parantamiseksi ja vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden matkustamisen helpottamiseksi multimodaalisia liikkumisen digitaalipalveluja varten on oltava saatavilla dataa liityntäpisteistä ja niiden esteettömyydestä.

⁴⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/2144, annettu 27 päivänä marraskuuta 2019, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntävaatimuksista niiden yleisen turvallisuuden ja ajoneuvon matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun osalta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 78/2009, (EY) N:o 79/2009 ja (EY) N:o 661/2009 sekä komission asetusten (EY) N:o 631/2009, (EU) N:o 406/2010, (EU) N:o 672/2010, (EU) N:o 1003/2010, (EU) N:o 1005/2010, (EU) N:o 1008/2010, (EU) N:o 1009/2010, (EU) N:o 19/2011, (EU) N:o 109/2011, (EU) N:o 458/2011, (EU) N:o 65/2012, (EU) N:o 130/2012, (EU) N:o 347/2012, (EU) N:o 351/2012, (EU) N:o 1230/2012 ja (EU) 2015/166 kumoamisesta (EUVL L 325, 16.12.2019, s. 1).

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

- (14) Älykkäiden liikennejärjestelmien ja kehittyneiden kuljettajaa avustavien järjestelmien tai ajoneuvo- ja infrastruktuurijärjestelmien entistä tiiviimpi integrointi yleisesti merkitsee sitä, että tällaiset järjestelmät nojaavat yhä enemmän keskenään vaihtamiinsa tietoihin. Tämä koskee erityisesti C-ITS-järjestelmiä. Korkeammilla automaatioasteilla tällainen riippuvuus lisääntyy. Korkeampien automaatioasteiden odotetaan hyödyntävän ajoneuvojen ja infrastruktuurin välistä viestintää ohjausliikkeisiin ja liikennevirtojen sujuvoittamiseen ja edistävän näin myös kestävämpää liikennettä. ITS-palvelujen eheyden vaarantumisella voisi siten olla vakavia vaikutuksia tieliikenneturvallisuuteen, jos esimerkiksi ilmoitetaan väärä nopeusrajoitus tai ajoneuvo tekee hätäjarrutuksen olemattoman vaaran vuoksi. Tämän direktiivin yhdenmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta hätätilanteissa, joissa ITS-palvelujen eheys on vaarantunut, jotta se voi hyväksyä toimenpiteitä tällaisen tilanteen syihin ja seurauksiin puuttumiseksi. Kyseiset toimenpiteet olisi toteutettava mahdollisimman nopeasti ja niitä olisi sovellettava välittömästi. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011⁴⁸ mukaisesti. Kun otetaan huomioon tarve varmistaa liikenteen jatkuvuus, on aiheellista jatkaa tällaisen toimenpiteen voimassaoloaikaa yli kuuden kuukauden ajan käyttäen asetuksen (EU) N:o 182/2011 8 artiklan 2 kohdassa säädettyä mahdollisuutta. Tällaisten vastatoimenpiteiden olisi päätyttävä heti, kun vaihtoehtoinen ratkaisu on otettu käyttöön tai hätätilanne on ratkaistu.
- (15) Jos ITS-sovellusten ja -palvelujen käyttöönottoon ja käyttöön liittyy henkilötietojen käsittelyä, se olisi tehtävä henkilötietojen ja yksityisyyden suojaa koskevan unionin lainsäädännön mukaisesti, etenkin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679⁴⁹ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/58/EY⁵⁰ mukaisesti.
- (16) Jos tämän direktiivin nojalla laadittaviin määräyksiin liittyy henkilötietojen käsittelyä, määräyksissä olisi otettava huomioon asetuksen (EU) 2016/679 ja direktiivin 2002/58/EY vaatimukset. Sisäänrakennetun tietosuojan periaatteen mukaisesti olisi erityisesti kannustettava tietojen anonymisointiin yhtenä yksilön yksityisyyttä parantavista tekniikoista aina, kun tavoitteet on mahdollista saavuttaa käyttämällä anonyymejä tietoja henkilötietojen sijaan.
- (17) Yleisestä tuoteturvallisuudesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2001/95/EY⁵¹ sovelletaan sellaisiin tuotteisiin, joiden osalta alakohtaisessa lainsäädännössä ei anneta yksityiskohtaisempia säännöksiä, joilla olisi sama turvallisuustavoite, ja silloin, kun alakohtaisessa lainsäädännössä asetetut

⁴⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁴⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuoja-asetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁵⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/58/EY, annettu 12 päivänä heinäkuuta 2002, henkilötietojen käsittelystä ja yksityisyyden suojasta sähköisen viestinnän alalla (sähköisen viestinnän tietosuojadirektiivi) (EYVL L 201, 31.7.2002, s. 37).

⁵¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/95/EY, annettu 3 päivänä joulukuuta 2001, yleisestä tuoteturvallisuudesta (EYVL L 11, 15.1.2002, s. 4).

turvallisuusvaatimukset eivät kata mainitun direktiivin kattamia näkökohtia ja riskejä tai riskiluokkaa (ns. turvaverkko).

- (18) Jos on tarpeen tehdä vaatimustenmukaisuuden arviointi, määrityksiin olisi sisällyttävä yksityiskohtaiset säännökset rakenneosien vaatimustenmukaisuuden tai käyttökelpoisuuden arvioinnissa käytettävästä menettelystä. Tiettyjen ITS-palvelujen ja erityisesti C-ITS-palvelujen osalta tiettyjen vaatimusten jatkuva noudattaminen ja yhteentoimivuus ovat olennaisen tärkeitä järjestelmän turvallisuuden ja moitteettoman toiminnan varmistamiseksi. Tuotevaatimuksia sisältävissä määrityksissä olisi sen vuoksi tarvittaessa vahvistettava myös markkinavalvontaan liittyvät menettelyt, mukaan lukien suojalauseke. Näiden säännösten olisi perustuttava Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseen N:o 768/2008/EY⁵² erityisesti vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyjen ja markkinavalvontamenettelyjen eri vaiheita koskevien moduulien osalta. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2018/858⁵³ vahvistetaan puitteet moottoriajoneuvojen ja niiden osien sekä niihin liittyvien varusteiden tyyppihyväksynnälle, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksissa (EU) N:o 167/2013⁵⁴ ja (EU) N:o 168/2013⁵⁵ vahvistetaan kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien sekä maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen, niiden osien tai niihin liittyvien varusteiden tyyppihyväksyntää koskevat säännöt. Siksi olisi päällekkäistä työtä säästää mainittujen säädösten soveltamisalaan kuuluvien varusteiden ja sovellusten vaatimustenmukaisuuden arvioinnista. Näitä ajoneuvojen hyväksyntää koskevia säädöksiä sovelletaan kuitenkin ajoneuvoihin asennettaviin älykkäisiin liikennejärjestelmiin liittyviin varusteisiin muttei tieinfrastruktuurin ITS-varusteisiin ja -ohjelmistoihin, joiden olisi kuuluttava tämän direktiivin soveltamisalaan. Jälkimmäisten osalta määrityksissä voitaisiin määrätä vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyistä ja markkinavalvontamenettelyistä. Menettelyt olisi rajoitettava siihen, mikä kussakin yksittäistapauksessa on tarpeen.
- (19) Jos ITS-varusteiden ja -ohjelmistojen käyttöönottoon ja käyttöön sisältyy tekoälyjärjestelmiä, niissä olisi otettava huomioon tulevan tekoälysäädöksen⁵⁶ asiaankuuluvat säännökset.
- (20) ITS-sovelluksissa ja -palveluissa, jotka edellyttävät tarkkoja ja varmennettuja aika- ja paikannuspalveluja, olisi käytettävä satelliittipohjaisia järjestelmiä tai muuta teknologiaa, joka pystyy vastaavaan tarkkuuteen. Unionin liikenne- ja avaruusalojen välisiä synergioita olisi hyödynnettävä sellaisten uusien teknologioiden käytön laajentamiseen, joilla vastataan tarkkojen ja varmennettujen aika- ja

⁵² Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 768/2008/EY, tehty 9 päivänä heinäkuuta 2008, tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvistä yhteisistä puitteista ja päätöksen 93/465/ETY kumoamisesta (EUVL L 218, 13.8.2008, s. 82).

⁵³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/858, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta (EUVL L 151, 14.6.2018, s. 1).

⁵⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 167/2013, annettu 5 päivänä helmikuuta 2013, maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (EUVL L 60, 2.3.2013, s. 1).

⁵⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 168/2013, annettu 15 päivänä tammikuuta 2013, kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (EUVL L 60, 2.3.2013, s. 52).

⁵⁶ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi tekoälyä koskevista yhdenmukaistetuista säännöistä (tekoälysäädös) ja tiettyjen unionin säädösten muuttamisesta (COM(2021) 206 final).

paikannuspalvelujen tarpeeseen. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2021/696⁵⁷ perustettu unionin avaruushjelma tarjoaa laadukasta, ajantasaista ja suojattua avaruusaiheista dataa sekä tietoja ja palveluja Galileo-järjestelmän, Euroopan geostationaarisen navigointilisäjärjestelmän (EGNOS) ja Copernicus-järjestelmän kautta.

- (21) Suojattujen ja luotettavien aika- ja paikannuspalvelujen tarjoaminen on olennainen osa ITS-sovellusten ja -palvelujen tehokasta toimintaa. Sen vuoksi on aiheellista varmistaa niiden yhteensopivuus Galileo-ohjelman todentamismekanismin kanssa, jotta vähennetään maailmanlaajuisten satelliittinavigointijärjestelmien (GNSS) signaalien väärentämistä.
- (22) Jäsenvaltioita ja muita asiaankuuluvia sidosryhmiä, myös liikenteen digitaalisia näkökohtia käsitteleviä muita komission asiantuntijaryhmiä ja komiteoita, olisi kuultava laadittaessa työohjelmia, jotka komissio hyväksyy direktiivin 2010/40/EU nojalla.
- (23) Tämän direktiivin yhdenmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta siltä osin kuin on kyse jäsenvaltioiden toimittamien raporttien mallin hyväksymisestä sekä työohjelmien hyväksymisestä ja päivittämisestä. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011⁵⁸ mukaisesti.
- (24) Tämän direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi komissiolle olisi viiden vuoden ajaksi tämän direktiivin voimaantulosta siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan luetteloa niistä datatyypeistä, joiden osalta jäsenvaltioiden on varmistettava datan saatavuus, ja joilla muutetaan luetteloa ITS-palveluista, joiden käyttöönotto jäsenvaltioiden on varmistettava. Tätä ajanjaksoa olisi jatkettava ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi ajanjaksoiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla ja sidosryhmien kanssa, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdystä toimielinten välisessä sopimuksessa⁵⁹ vahvistettuja periaatteita noudattaen. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.
- (25) Jotta varmistetaan koordinoitu lähestymistapa, komission olisi varmistettava johdonmukaisuus tällä direktiivillä perustetun komitean ja Euroopan parlamentin ja

⁵⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/696, annettu 28 päivänä huhtikuuta 2021, unionin avaruushjelman ja Euroopan unionin avaruushjelmaviraston perustamisesta (EUVL L 170, 12.5.2021, s. 69).

⁵⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁵⁹ Euroopan parlamentin, Euroopan unionin neuvoston ja Euroopan komission välinen toimielinten sopimus paremmasta lainsäädännöstä (EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1).

neuvoston asetuksilla (EU) N:o 165/2014⁶⁰, (EU) 2019/1239⁶¹, (EU) 2020/1056⁶² ja (EU) 2018/858 sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveillä 2007/2/EY⁶³ ja (EU) 2019/520⁶⁴ perustettujen komiteoiden toiminnan välillä.

- (26) Jäsenvaltiot ja/tai yksityinen sektori eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitetta, joka on yhteentoimivien älykkäiden liikennejärjestelmien koordinoitu ja yhtenäinen käyttöönotto koko unionissa, vaan se voidaan sen laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla, joten unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.
- (27) Jäsenvaltiot ovat selittävistä asiakirjoista 28 päivänä syyskuuta 2011 annetun jäsenvaltioiden ja komission yhteisen poliittisen lausuman⁶⁵ mukaisesti sitoutuneet perustelluissa tapauksissa liittämään ilmoitukseen toimenpiteistä, jotka koskevat direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä, yhden tai useamman asiakirjan, joista käy ilmi direktiivin osien ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiseen tarkoitettujen välineiden vastaavien osien suhde. Tämän direktiivin osalta lainsäätäjä pitää tällaisten asiakirjojen toimittamista perusteltuna.
- (28) Euroopan tietosuojavaltuutettua on kuultu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1725⁶⁶ 42 artiklan 1 kohdan mukaisesti, ja hän on antanut lausuntonsa XX päivänä XXkuuta 2022,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Direktiivin 2010/40/EU muuttaminen

Muutetaan direktiivi 2010/40/EU seuraavasti:

- (1) Lisätään 1 artiklaan 2 a kohta seuraavasti:

⁶⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 165/2014, annettu 4 päivänä helmikuuta 2014, tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista (EUVL L 60, 28.2.2014, s. 1).

⁶¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1239, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, eurooppalaisen merenkulkualan yhdenmukaisen palveluympäristön perustamisesta ja direktiivin 2010/65/EU kumoamisesta (EUVL L 198, 25.7.2019, s. 64).

⁶² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1056, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, sähköisistä kuljetustiedoista (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 33).

⁶³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/2/EY, annettu 14 päivänä maaliskuuta 2007, Euroopan yhteisön paikkatietoinfrastruktuurin (INSPIRE) perustamisesta (EUVL L 108, 25.4.2007, s. 1).

⁶⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/520, annettu 19 päivänä maaliskuuta 2019, sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta ja tiemaksujen laiminlyöntiä koskevien tietojen rajatylittävän vaihtamisen helpottamisesta unionissa (EUVL L 91, 29.3.2019, s. 45).

⁶⁵ EUVL C 369, 17.12.2011, s. 14.

⁶⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1725, annettu 23 päivänä lokakuuta 2018, luonnollisten henkilöiden suojelusta unionin toimielinten, elinten ja laitosten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta sekä asetuksen (EY) N:o 45/2001 ja päätöksen N:o 1247/2002/EY kumoamisesta (EUVL L 295, 21.11.2018, s. 39).

”2 a. Tässä direktiivissä säädetään datan saatavuudesta ja ITS-palvelujen käyttöönotosta sellaisilla 2 artiklassa tarkoitetuilla ensisijaisilla aloilla, joilla on liitteissä III ja IV määritetty maantieteellinen kattavuus.”

(2) Korvataan 2 artiklan 1 kohta seuraavasti:

”1. Tässä direktiivissä pidetään määritysten ja standardien laatimista ja käyttöä koskevin ensisijaisina aloina seuraavia:

- a) I tiedotukseen ja liikkumiseen liittyvät ITS-palvelut;
- b) II matkaan, liikenteeseen ja liikenteen hallintaan liittyvät ITS-palvelut;
- c) III tieliikenteen turvallisuuteen ja turvaamiseen liittyvät ITS-palvelut;
- d) IV vuorovaikutteisen, verkottuneen ja automatisoidun liikkumisen palvelut.”

(3) Muutetaan 4 artikla seuraavasti:

(a) Korvataan 18 kohta seuraavasti:

”18) ’standardilla’ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1025/2012* 2 artiklan 1 alakohdassa määriteltyä standardia;

* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1025/2012, annettu 25 päivänä lokakuuta 2012, eurooppalaisesta standardoinnista, neuvoston direktiivien 89/686/ETY ja 93/15/ETY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 94/9/EY, 94/25/EY, 95/16/EY, 97/23/EY, 98/34/EY, 2004/22/EY, 2007/23/EY, 2009/23/EY ja 2009/105/EY muuttamisesta ja neuvoston päätöksen 87/95/ETY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 1673/2006/EY kumoamisesta (EUVL L 316, 14.11.2012, s. 12).”

(b) Lisätään 19–24 kohta seuraavasti:

”19) ’vuorovaikutteisilla älykkäillä liikennejärjestelmillä’ tai ’C-ITS-järjestelmillä’ älykkäitä liikennejärjestelmiä, joiden avulla ITS-järjestelmien käyttäjät voivat olla vuorovaikutuksessa vaihtamalla suojattuja ja luotettavia viestejä;

20) ’C-ITS-palvelulla’ C-ITS-järjestelmien välityksellä tarjottavaa ITS-palvelua;

21) ’datan saatavuudella’ datan olemassaoloa koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa;

22) ’kansallisella yhteyspisteellä’ jäsenvaltion perustamaa digitaalista rajapintaa, joka muodostaa 6 artiklan nojalla hyväksytyissä määrityksissä määritellyn keskitetyn pisteen, jonka kautta on pääsy dataan;

23) ’datan käytettävyydellä’ mahdollisuutta pyytää ja saada dataa koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa kansallisten yhteyspisteiden kautta;

24) ’multimodaalisen liikkumisen digitaalipalvelulla’ palvelua, joka tarjoaa useamman kuin yhden liikennemuodon osalta tietoa liikenne- ja matkadatasta, kuten tietoja liikennepalvelujen sijainnista, aikatauluista, palvelun saatavuudesta tai hinnoista, ja jossa voi olla mahdollisuus tehdä varauksia, hoitaa maksuja tai kirjoittaa matkalippuja.”

(4) Korvataan 5 artikla seuraavasti:

”5 artikla

Määrittysten soveltaminen ITS-järjestelmien käyttöönottoon

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että komission 6 artiklan mukaisesti hyväksymiä määräytyksiä sovelletaan liitteessä II vahvistettuja periaatteita noudattaen ITS-sovelluksiin ja -palveluihin, kun nämä otetaan käyttöön. Tämä ei rajoita kunkin jäsenvaltion oikeutta päättää itse tällaisten sovellusten ja palvelujen käyttöönotosta alueellaan. Tämä oikeus ei rajoita 6 a ja 6 b artiklan soveltamista. Jäsenvaltioiden on tarvittaessa tehtävä yhteistyötä myös kyseisten määritysten täytäntöönpanon valvonnassa.

2. Jäsenvaltioiden on myös tehtävä yhteistyötä ensisijaisilla aloilla siinä määrin kuin määräytyksiä ei ole hyväksytty kyseisten ensisijaisten alojen osalta.

3. Jäsenvaltioiden on myös tehtävä yhteistyötä, tarvittaessa asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa, komission hyväksymien määritysten, kuten standardien ja EU:n yhdenmukaistettujen profiilien, yhteisten määritelmien, yhteisen metadatan, yhteisten laatuvaatimusten ja kansallisten yhteyspisteiden arkkitehtuurien yhteentoimivuuteen liittyvien näkökohtien, datanvaihtoa koskevien yhteisten edellytysten sekä yhteisten koulutus- ja tiedotustoimien käyttöönottoa ja noudattamista koskevien operatiivisten näkökohtien osalta.”

(5) Muutetaan 6 artikla seuraavasti:

(a) Korvataan 5 kohta seuraavasti:

”5. Määrityksissä on myös tarvittaessa vahvistettava edellytykset, joilla jäsenvaltiot voivat asiasta komissiolle ilmoitettuaan ottaa käyttöön täydentäviä sääntöjä ITS-palvelujen tarjoamiselle koko alueellaan tai osassa aluettaan, kunhan säännöt eivät haittaa yhteentoimivuutta, sanotun kuitenkin rajoittamatta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/1535* mukaisia menettelyjä.”

(b) Korvataan 6 kohta seuraavasti:

”6. Määrityksien on tarvittaessa perustuttava 8 artiklassa tarkoitettuihin standardeihin.

Määrityksiin on päätöksen N:o 768/2008/EY mukaisesti tarvittaessa ja erityisesti turvallisuuden ja yhteentoimivuuden kannalta perustelluissa tapauksissa sisällyttävä vaatimustenmukaisuuden arviointia ja markkinavalvontaa koskevat säännöt, suojalauseke mukaan luettuna.

Määrityksien on oltava liitteessä II vahvistettujen periaatteiden mukaisia.

* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/1535, annettu 9 päivänä syyskuuta 2015, teknisiä määräyksiä ja tietoyhteiskunnan palveluja koskevia määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä (EUVL L 241, 17.9.2015, s. 1).”

(6) Lisätään 6 a ja 6 b artikla seuraavasti:

”6 a artikla

Datan saatavuus

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että data on kunkin liitteessä III luetellun datatyypin osalta saatavilla kyseiseen datatyyppiin liittyvässä maantieteellisessä kattavuudessa mahdollisimman varhaisessa vaiheessa ja viimeistään mainitussa liitteessä vahvistettuna päivämääränä.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tämä data on käytettävissä kansallisissa yhteyspisteissä samaan päivämäärään mennessä.

6 b artikla

ITS-palvelujen käyttöönotto

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että liitteessä IV mainitut ITS-palvelut otetaan käyttöön mainitussa liitteessä vahvistetussa maantieteellisessä kattavuudessa siinä mainittuun päivämäärään mennessä.”

(7) Muutetaan 7 artikla seuraavasti:

(a) Lisätään 1 a ja 1 b kohta seuraavasti:

”1 a. Komissiolle siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä 12 artiklan mukaisesti liitteessä III olevan datatyypin luettelon muuttamiseksi, mukaan lukien täytäntöönpanopäivä ja kunkin datatyypin maantieteellinen kattavuus, sen jälkeen kun on tehty kustannus-hyötyanalyysi ja asianmukaiset kuulemiset sisältävä vaikutustenarviointi. Muutosten on oltava johdonmukaisia 17 artiklan 5 kohdan mukaisesti hyväksytyssä viimeisimmässä työohjelmassa esitettyjen dataluokkien kanssa.

1 b. Komissiolle siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä 12 artiklan mukaisesti liitteessä IV olevan ITS-palvelujen luettelon muuttamiseksi, mukaan lukien täytäntöönpanopäivä ja kunkin ITS-palvelun maantieteellinen kattavuus, sen jälkeen kun on tehty kustannus-hyötyanalyysi, jossa otetaan asianmukaisesti huomioon markkinoiden ja teknologian kehitys, sekä asianmukaiset kuulemiset sisältävä vaikutustenarviointi. Muutosten on oltava johdonmukaisia 17 artiklan 5 kohdan mukaisesti hyväksytyssä viimeisimmässä työohjelmassa esitetyn ITS-palvelujen luettelon kanssa.”

(b) Korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Tässä artiklassa tarkoitettujen delegoitujen säädösten osalta sovelletaan 12 artiklassa säädettyä menettelyä.”

(8) Lisätään 7 a artikla seuraavasti:

”7 a artikla

Väliaikaiset toimenpiteet

Jos mahdollinen hätätilanne vaikuttaa vakavasti ja suoraan tieliikenneturvallisuuteen, kyberturvallisuuteen tai ITS-palvelujen saatavuuteen ja eheyteen ja voi vaarantaa unionin liikennejärjestelmän turvallisen ja asianmukaisen toiminnan, komissio voi tilanteen korjaamiseksi hyväksyä välittömästi sovellettavia täytäntöönpanosäädöksiä, joilla keskeytetään tai asetetaan velvoitteita 2 artiklassa vahvistetuilla ensisijaisilla aloilla. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 15 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen. Ne on rajattava tiukasti hätätilanteiden syiden ja seurausten käsittelyyn.”

(9) Korvataan 8 artiklan 1 kohdassa ilmaisu ”direktiivissä 98/34/EY” ilmaisulla ”direktiivissä (EU) 2015/1535”;

(10) Korvataan 10 artikla seuraavasti:

”10 artikla

Tietosuoja ja yksityisyyttä koskevat säännöt

Jos 6 artiklan nojalla hyväksytyt määräykset koskevat sellaisen liikenne-, matka- tai tiedatan käsittelyä, joka sisältää asetuksen (EU) 2016/679* 4 artiklan 1 kohdassa määriteltyjä henkilötietoja, määräyksissä on vahvistettava kyseisen datan luokat ja säädettävä asianmukaisista henkilötietojen suojaa koskevista suojatoimista asetuksen (EU) 2016/679 ja direktiivin 2002/58/EY mukaisesti. Anonymien tietojen käyttöä olisi mahdollisuuksien mukaan suositettava.

* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuoja-asetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1).”

- (11) Lisätään 10 a artikla seuraavasti:

”10 a artikla

EU:n C-ITS-järjestelmien turvatunnusten hallintajärjestelmä

Liitteessä I olevassa 4.3 kohdassa tarkoitettu EU:n C-ITS-järjestelmien turvatunnusten hallintajärjestelmä vahvistetaan 2 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettuja ensisijaisia aloja koskevissa määräyksissä, jotka komission on määrä hyväksyä 7 artiklan 1 kohdan mukaista toimivaltaansa käyttäen. Järjestelmä muodostuu seuraavista rooleista:

- (a) C-ITS-varmennepolitiikkaviranomainen;
- (b) C-ITS luotetun luettelon hallinnoija;
- (c) C-ITS-yhteyspiste.

Komissio vastaa siitä, että nämä roolit hoidetaan.”

- (12) Korvataan 12 artiklan 2 kohdassa ilmaisu ”27 päivästä elokuuta 2017” ilmauksella ”[Julkaisutoimisto lisää tämän direktiivin voimaantulopäivän]”;

- (13) Korvataan 15 artikla seuraavasti:

”15 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa Euroopan ITS-komitea (EIC). Tämä komitea on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 182/2011* tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 4 artiklaa.
3. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 8 artiklaa yhdessä sen 5 artiklan kanssa. Tämän kohdan nojalla annetut täytäntöönpanosäädökset pysyvät voimassa, kunnes ne kumotaan. Komissio kumoaa säädökset sen jälkeen, kun hätätilanne on päättynyt tai tätä direktiiviä täydentävää asiaankuuluvaa delegoitua säädöstä on muutettu tilanteen korjaamiseksi, sen mukaan, kumpi ajankohta on aikaisempi.
4. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

Kun komitean lausunto on tarkoitus hankkia kirjallista menettelyä noudattaen, menettely päätetään tuloksettomana, jos puheenjohtaja niin päättää tai komitean

jäsenten yksinkertainen enemmistö sitä pyytää lausunnon antamiselle asetetussa määräajassa.

Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi, ja tuolloin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).”

- (14) Korvataan 17 artikla seuraavasti:

”17 artikla

Raportointi ja työohjelma

1. Jäsenvaltioiden on toimitettava kansallisista toimistaan ja hankkeistaan ensisijaisilla aloilla sekä 6 a ja 6 b artiklan täytäntöönpanosta komissiolle viimeistään [\[voimaantulopäivä + 12 kuukautta\]](#) raportti, joka koskee tämän direktiivin ja kaikkien tätä direktiiviä täydentävien delegoitujen säädösten täytäntöönpanoa.

2. Komissio vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä ensimmäisen raportin ja edistymistä koskevien raporttien mallin, johon sisältyy luettelo raporteissa esitettävistä keskeisistä tulosindikaattoreista. Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen.

3. Ensimmäisen raportin jälkeen jäsenvaltioiden on toimitettava kolmen vuoden välein 1 kohdassa tarkoitettu raportti tämän direktiivin ja kaikkien tätä direktiiviä täydentävien delegoitujen säädösten täytäntöönpanosta.

4. Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle 18 kuukautta jäsenvaltioiden raporttien määräajan jälkeen tämän direktiivin täytäntöönpanossa saavutettua edistystä koskevan kertomuksen. Kertomukseen liittyy analyysi 5–11 artiklan ja 16 artiklan toimivuudesta ja täytäntöönpanosta sekä käytetystä ja tarvittavasta rahoituksesta ja siinä arvioidaan tarvittaessa, onko tätä direktiiviä muutettava.

5. Komissio hyväksyy työohjelman viimeistään [\[voimaantulopäivä + 12 kuukautta\]](#) täytäntöönpanosäädöksellä asianomaisia sidosryhmiä kuultuaan. Täytäntöönpanosäädös hyväksytään 15 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen. Työohjelman on sisällettävä ohjelman tavoitteet ja täytäntöönpanon päivämäärät joka vuodelle sekä luettelo dataluokista ja ITS-palveluista, joiden osalta komissio voi antaa delegoituja säädöksiä 7 artiklan 1 a ja 1 b kohdan nojalla.

Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksillä uuden työohjelman ennen kutakin viiden vuoden kautta, jonka ajaksi valta antaa delegoituja säädöksiä siirretään 12 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 15 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”

- (15) Korvataan liitteet I ja II tämän direktiivin liitteissä I ja II olevalla tekstillä;

- (16) Lisätään liitteet III ja IV tämän direktiivin liitteiden III ja IV mukaisesti.

2 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään [\[voimaantulopäivä + 18 kuukautta\]](#). Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

4 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja