



Euroopa Liidu  
Nõukogu

Brüssel, 4. veebruar 2022  
(OR. en)

5967/22

TRANS 63  
DELECT 16  
TELECOM 40  
IND 30  
DIGIT 25

### SAATEMÄRKUSED

---

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	2. veebruar 2022
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	C(2022) 492 final
Teema:	KOMISJONI DELEGEERITUD MÄÄRUS (EL) .../..., 2.2.2022, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL kogu ELis reaalajas saadava liiklusteabe teenuste osutamise osas

---

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument C(2022) 492 final.

---

Lisatud: C(2022) 492 final



Brüssel, 2.2.2022  
C(2022) 492 final

**KOMISJONI DELEGEERITUD MÄÄRUS (EL) .../...,**

**2.2.2022,**

**millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL kogu ELis  
reaalajas saadava liiklusteabe teenuste osutamise osas**

(EMPs kohaldatav tekst)

## SELETUSKIRI

### 1. ETTEPANEKU TAUST

Komisjoni delegeeritud määrusega (EL) 2015/962, millega täiendatakse intelligentseid transpordisüsteeme käsitlevat direktiivi 2010/40/EL, on kehtestatud spetsifikatsioonid, et tagada maanteeametite, teehaldajate ja teenuseosutajate esitatavate maantee- ja liiklusandmete kättesaadavus, vahetamine, taaskasutamine ja ajakohastamine eesmärgiga osutada reaajas saadava liiklusteabe teenuseid kogu ELis.

Delegeeritud määruses on sätestatud, et kõik liikmesriigid peavad selle määruse lisas loetletud andmeliike, mis on kättesaadavad masinloetavas digivormingus ja seotud üleeuroopalise teedevõrgu (TEN-T), muude kiirteede või liikmesriikide määratud prioriteetsete valdkondadega, jagama riikliku juurdepääsupunkti kaudu standardvormis. Delegeeritud määruses on ka loetletud andmete kättesaadavuse, kasutamise ja ajakohastamise tingimused ning see, kuidas hinnata delegeeritud määruse täitmist ja millest selle rakendamise kohta teatada. Delegeeritud määrust kohaldatakse alates 13. juulist 2017.

Delegeeritud määrusega ei ole ette nähtud masinloetavas digivormingus veel puuduvate andmete loomist. Seepärast kohaldatakse delegeeritud määruse nõudeid üksnes nende lisas loetletud andmeliikide suhtes, mis masinloetavas digivormingus on juba olemas.

Samuti ei nõuta delegeeritud määrusega selle lisas loetletud andmeliikide tasuta jagamist, ilma et see piiraks muude liidu või siseriiklike õigusaktidega kehtestatud nõuete kohaldamist. Riiklikud juurdepääsupunktid osutavad otsinguteenuseid, mis võimaldavad sidusrühmadel teada saada, missugused andmed on missugustel tingimustel kättesaadavad ja taaskasutatavad. Andmetele juurde pääsemiseks või nende jagamiseks võib riiklikes juurdepääsupunktides loetletud andmete suhtes kohaldada litsentsilepinguid.

Intelligentsed transpordisüsteemid muutuvad kiiresti ning koostoimelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse valdkonnas on lisandumas üha uusi rakendusi. Selleks et toetada kogu ELi hõlmavate liiklusteabeteenuste edasiarendamist, on vaja täiendavaid andmeliike, näiteks sõidukite linnakeskkonnale juurdepääsu korra või laadimis-/tankimispunktide kohta, et saada täpsemat ja usaldusväärsemat teavet uksest ukseni reisimise võimaluste kohta; uusi andmeallikaid (näiteks sõiduki loodud andmed) saab kasutada ka paremaks liikluskorralduseks ja maanteehoolduseks. Peale selle tuleb suurendada andmete geograafilist katvust, et see hõlmaks piirkondi ja linnaalasid, mis praegu delegeeritud määruse kohaldamisalasse ei kuulu.

Muude prioriteetide hulgas tõstatati need küsimused intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi ajakohastatud tööprogrammis, mis võeti vastu 2018. aasta detsembris<sup>1</sup> pärast heakskiidu saamist Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide komiteelt<sup>2</sup> ja milles käsitleti komisjoni tehtavat tööd. Kooskõlas tööprogrammi eesmärkidega ja pärast põhjalikku uurimist, mis hõlmas ka kulude-tulude analüüsi, soovitati delegeeritud määrus läbi vaadata.

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/legislation/c20188264\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/legislation/c20188264_en.pdf)

<sup>2</sup>

<https://ec.europa.eu/transparency/comitologyregister/screen/meetings/CMTD%282018%291282/consult?lang=en>

Läbivaatamine on lisatud säästva ja aruka liikuvuse strateegiasse,<sup>3</sup> mis avaldati 2020. aasta detsembris ja mis on esitatud kuuenda juhtalगतuse („Ühendatud ja automatiseeritud mitmeliigilise liikuvuse elluviimine“) 36. meetmena. Käesolev delegeeritud määrus aitab ELil täielikult ära kasutada nutikaid digilahendusi ja intelligentseid transpordisüsteeme. Läbivaatamise eesmärk on ka selgitada võimalikke kattuvusi intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi ja seda täiendavate muude delegeeritud määruste vahel ning viia need kooskõlla valdkonna arenguga.

Läbivaatamine on osa andmeid käsitlevate õigusaktide temaatika edasiarendamisest, mida toetab 2020. aasta veebruaris vastu võetud Euroopa andmestrategie. Selle strateegia ühe meetme, s.o andmehaldust käsitleva õigusakti eesmärk on tagada andmete tulemuslik taaskasutamine, et osutada ELi kodanikele usaldusväärseid teenuseid ja vältida andmemonopolide teket.

## **2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS**

### **• Õiguslik alus**

Käesolev delegeeritud õigusakt täiendab direktiivi 2010/40/EL kooskõlas artikliga 7 ja kujutab endast eraldi õigusakti artiklis 3 esitatud prioriteetse meetme b kohta. Komisjonile antud õiguse suhtes võtta vastu delegeeritud õigusakte kohaldatakse kõnealuse direktiivi artiklis 12 sätestatud tingimusi.

### **• Subsidiaarsus**

Tänu liiklusteabele on võimalik suurendada liiklusohutust, vähendada liiklusummikuid ja seega ka sõidukite tekitatavat heidet, mis kõik on liiklejate ja Euroopa elanike huvides. Käesoleva delegeeritud määruse eesmärk on parandada maantee- ja liiklusandmete kättesaadavust, vahetamist, taaskasutamist ning ajakohastamist, et katkematult osutada kvaliteetseid reaalajas saadava liiklusteabe teenuseid kogu ELis.

Reaalajas saadava liiklusteabe teenuste osutamiseks on ELis turg juba olemas ning kasutajate, klientide, ametiasutuste, teenuseosutajate ja üldsuse huvides on luua sobivad tingimused selle innovaatiliseks edasiarendamiseks. Kogu ELi hõlmavate piiriüleste liiklusteabeteenuste edasiarendamist hõlbustab ühtne andmenõuete kogum, sealhulgas spetsifikatsioonid standardimise, andmete kättesaadavuse ja kvaliteedi ning andmeid taaskasutuseks esitavate sidusrühmade kohta. Samuti on vaja ühtseid sätteid nende teenuste toimimise kohta, et tagada (ühetaolise) teabe ühtmoodi esitamine kogu Euroopas.

### **• Proportsionaalsus**

Digiteabeteenuste muutuvus olukorras on kehtiva delegeeritud määruse kehtetuks tunnistamine ja asendamine liidu jaoks kõige lihtsam viis, kuidas katkematult osutada kvaliteetseid reaalajas saadava liiklusteabe teenuseid kogu ELis. Selleks peavad Euroopa Komisjon ja liikmesriigid viima nõuded vastavusse viimaste arengusuundade ja õigusaktidega, et võtta arvesse edasisi uuendusi. Kuna tõhusaid uksest ukseni reisimise võimalusi toetavad üha enam teabeteenused, peab nende jaoks tagama mitmesuguste erinevate kogu Euroopa teedevõrku hõlmavate kvaliteetsete ja standarditud andmete kättesaadavuse.

---

<sup>3</sup> COM/2020/789 final.

### 3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Konsulterimine sidusrühmadega**

Ettepaneku ettevalmistamiseks korraldati sidusrühmade seas kaks uuringut (2020. aasta aprillis ja juunis), kaks avalikku seminari (8. mail 2020 ja 3. detsembril 2020) ja kolm küsitlusvooru valitud sidusrühmadega<sup>4</sup>.

2020. aasta jaanuaris korraldati esimene ettevalmistav küsitlusvoor, et saada uurimisküsimuste täpsustamiseks vajalikku teavet. 24. veebruaril 2020 toimus esimene ekspertide kohtumine liikmesriikidega, et anda ülevaade delegeeritud määruse senisest rakendamisest, selle rakendamiseks kavandatud edasistest sammudest ja toetavast uuringust.

Esimene sidusrühmade sihtuuring korraldati 24. märtsist kuni 25. aprillini 2020 ning selles võeti arvesse seni kogutud tagasisidet ja arvamusi sektoris ilmnenud probleemide ja ülesannete kohta – küsimustele saadi 153 vastust. 8. mail korraldati seminar sidusrühmadele, et arutada esimese uuringu tulemusi ja need kinnitada, ning 18. maist kuni 2. juunini 2020 korraldati teine küsitlusvoor sidusrühmadele. Neid küsitlusi kasutati sidusrühmade seminari ja sihtuuringu tulemuste kinnitamiseks.

Teine sihtuuring algas 14. septembril 2020 ja oli avatud kaks nädalat; sellele laekus 96 vastust. Kolmas küsitlusvoor uuringutulemuste kinnitamiseks algas 14. oktoobril 2020 ja kestis kolm nädalat. Kokku korraldati sidusrühmadele 50 põhjalikku küsitlust.

Kulude-tulude analüüsi tulemuste kinnitamiseks valiti välja viis juhtuuringut, mille sisu täpsustati eri liiki riiklike juurdepääsupunktide esindajatega 9.–20. novembril 2020 peetud töösessioonidel. 3. detsembril 2020 korraldati sidusrühmadele viimane seminar, et tutvustada toetava uuringu tulemusi kõikidele protsessis osalevatele sidusrühmadele. Kõigile sidusrühmadele korraldatud seminaridel oli osalejaid üle 100.

- **Ekspertiarvamuste kasutamine**

Liikmesriikidel EMP riikidel ja Šveitsil paluti nimetada eksperdid, kes osalevad mitmetel kohtumistel komisjoniga, et aidata tal delegeeritud määrus läbi vaadata. 24. veebruarist 2020 kuni 13. aprillini 2021 toimus kaksteist kohtumist<sup>5</sup> ja mitmel neist osalesid ka Euroopa Parlamendi esindajad. Lisaks peeti liikmesriikidega mitu kahepoolset kohtumist.

- **Toetav uuring**

2020. aastal lõpule viidud toetavas uuringus käsitleti põhitähtsaid liiklusteabeteenuseid ja seda, missuguste täiendavate andmeliikidega neid teenuseid veelgi rohkem toetada. Toetavas uuringus vaadeldi kulusid ja tulusid, mis kaasnevad nende täiendavate andmeliikide lisamisega delegeeritud määrusesse, ning määruse geograafilise kohaldamisala laiendamist väljapoole TEN-T võrku ja muid kiirteid, võimaluse korral kõigi andmeliikide puhul. Uuringus leiti, et teoludest tulenevate dünaamiliste andmetega ja reaalsaja liiklusandmetega kaetud teedevõrgu osakaal on kogu liidus väike, eriti väljaspool praegust delegeeritud määruse geograafilist kohaldamisala, mis sest, et reaalsajas saadava liiklusteabe teenuste puhul peetakse mõningaid teoludest tulenevate dünaamiliste andmete liike (nt dünaamilised kiirusepiirangud/teesulud) ülioluliseks.

<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en)

<sup>5</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=et&groupID=1941>

Võttes arvesse protsesside digitaliseerimiseks ja/või uute andurite kasutuselevõtuks vajalikke suuri investeeringuid, jõuti uuringus järeldusele, et kui parandada juurdepääsu kõikidele andmeliikidele, tehes need kättesaadavaks riikliku juurdepääsupunkti kaudu, tingimusel et need andmed on juba digitaalsena olemas, oleks kõikides hõlmatud teedevõrkudes vähem ummikuid, seal sõitmiseks kuluks vähem aega ja seal tekiks vähem heidet. Seega on delegeeritud määruse läbivaatamise lähtepunkt olnud andmete parem kättesaadavus kõigis teedevõrkudes.

Lisaks lähtestsenaariumile kaaluti veel kolme poliitikavarianti. Lähtestsenaariumis vaadeldi sektori arengut ilma seadusandlusesse muudatuste tegemiseta, kuid võeti arvesse pandeemiaolukorda ja neid meetmeid, mida on võetud, et muuta transport järgmisel kümnendil säästvamaks. Poliitikavariandid olid järgmised:

- (1) 1. poliitikavariant, mis hõlmas täiendavate andmeliikide (nt sõidukite linnakeskkonnale juurdepääsu reguleeriv kord) lisamist TEN-T võrgu praegusele geograafilisele kohaldamisalale, muudele kiirteedele ja prioriteetsetele aladele ainult juhul, kui andmed on masinloetavas digivormingus juba kättesaadavad;
- (2) 2. poliitikavariant, mis hõlmas 1. poliitikavarianti + geograafilise kohaldamisala suurendamist muudele teedele nii praeguste kui ka võimalike täiendavate andmeliikide puhul, kui andmed on juba masinloetavas digivormingus kättesaadavad;
- (3) 3. poliitikavariant, mis hõlmas 2. poliitikavarianti ja milles vaadeldi andmete kättesaadavuse kohustuslikuks muutmist kõige asjakohasemas geograafilises ulatuses masinloetavas digivormingus, mis tähendab, et kui andmed puuduvad, tuleb need luua. Alates uuringu algusest ja sidusrühmadega peetud arutelude käigus sai selgeks, et seda varianti ei lisata delegeeritud määruse läbivaatamise, kuna sellega ületataks intelligentsete transpordisüsteemide direktiiviga komisjonile delegeeritud volitusi. See poliitikavariant lisati üksnes selleks, et uurida, kuidas mõjutab konkreetsete andmeliikide kättesaadavus reaalajas saadava liiklusteabe teenuseid, ning et kaasata protsessi ühed ja samad sidusrühmad ja liikmesriikide eksperdid, kuid tagapool seda varianti ei käsitleta.

Uuringuga jõuti järeldusele, et delegeeritud määrusesse tuleks lisada täiendavad andmed, mis on seotud sõidukite linnakeskkonnale juurdepääsu reguleeriva korraga, laadimis- ja tankimispunktide ja -jaamadega, varasemate liiklusandmetega, muude maantee- ja liiklusspetsiifiliste eeskirjadega ning sõiduki loodud andmetega, kuna see toob kasu reaalajas saadava liiklusteabe teenustele, mida osutatakse praegu (nt navigatsiooniteenused, arukas kiirusekontrollisüsteem) ja tulevikus (nt koostoimeline, ühendatud ja automatiseeritud liikuvus). Jõuti järeldusele, et delegeeritud määruse geograafilist kohaldamisala tuleks laiendada nii, et see hõlmaks kogu teedevõrku mitte üksnes täiendavate andmeliikide, vaid ka praegu delegeeritud määrusega hõlmatud kõikide andmete osas. See hõlbustab uksest ukseni reisimist ja tagab kõikides teedevõrguosades andmete kättesaadavuse, sealhulgas näiteks laadimis- ja tankimispunktide asukoha ja olemasolu kohta, mis on eriti oluline piirkondades, kus neid on vähe.

Täiendavate andmeliikide osas leiti analüüsis, et kui varasemad liiklusandmed ja kogu teedevõrku hõlmavad sõiduki loodud andmed on masinloetavas digivormingus juba olemas, tuleks need teha kättesaadavaks riikliku juurdepääsupunkti kaudu (2. poliitikavariant).

Toetavas uuringus pooldati väiteid, et delegeeritud määrus tuleks läbi vaadata ning lisada sinna andmeliike ja laiendada selle geograafilist kohaldamisala kogu teedevõrgule. Muud

spetsifikatsioonide ja standardimisnõuete ajakohastused on lisatud läbivaadatud teksti eespool ja punktis 5.1 kirjeldatud viisil.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Võttes arvesse vajalike muudatuste ulatust ning delegeeritud määruse selguse ja loetavuse tagamiseks tehakse ettepanek tunnistada praegu kehtiv delegeeritud määrus (EL) 2015/962 kehtetuks ja see asendada. Õigusakti on võimalik lihtsustada ja/või tarbetuid kulusid vähendada sellega, et kõrvaldatakse andmeliikide kattuvused mitmetes intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi kohastes delegeeritud määrustes ja lisatakse aruandlus intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi rakendamisel tehtud edusammude kohta.

- **Põhiõigused**

Õigus isikuandmete kaitsele on ELis tagatud Euroopa Liidu põhiõiguste harta artikliga 8. Kui käesolevas delegeeritud määruses sätestatud meetmed hõlmavad isikuandmete töötlemist, tuleb neid rakendada kooskõlas ELi õigusega, eelkõige isikuandmete kaitse üldmäärusega (määrus (EL) 2016/679) ja eraelu puutumatust ja elektroonilist sidet käsitleva direktiiviga (direktiiv 2002/58/EÜ).

#### **4. MÕJU EELARVELE**

Eeldatavasti ei mõjuta uue delegeeritud määruse kohaldamine otseselt ELi eelarvet.

#### **5. MUU TEAVE**

- **Ettepaneku sätete üksikasjalikum selgitus**

##### **5.1. Täiendavad andmeliigid, ümberkorraldatud ja -nimetatud andmekategooriad ning suurem koostoime muude õigusaktidega**

Endised andmekategooriad (staatilised andmed, teoludest tulenevad dünaamilised andmed ja liiklusandmed) on ümber nimetatud ja nende andmeliigid ümber järjestatud, et need vastaksid paremini andmete omadustele ja erinõuetele. Uued andmekategooriad on andmed taristu kohta, andmed eeskirjade ja piirangute kohta, andmed võrgu seisundi kohta ja andmed võrgu kasutamise kohta reaalsajas. Uue delegeeritud määrusega kasutusele võetud täiendavad andmeliigid on järgmised:

- taristuandmed:
  - laadimis- ja tankimispunktide ja -jaamade asukoht;
  - teenindus- ja puhkealade asukoht;
- eeskirju ja piiranguid käsitlevad andmed:
  - massi-/pikkus-/laius-/kõrguspiirangud;
  - ühesuunalised tänavad;
  - teatavates tsoonides kohaldatavate piirangute, keeldude või kohustuste kehtivuspiirid ning reguleeritud liiklustsooni pääs ja seal liikumise tingimused;
- võrgu kasutamist reaalsajas käsitlevad andmed:
  - alternatiivkütuseliikide tankimise punktide ja jaamade olemasolu;
  - *ad hoc* laadimise/tankimise hind.

Selleks et viia need paremini kooskõlla delegeeritud määrusega (EL) 2017/1926 mitmeliigilisi liikumisvõimalusi käsitlevate teabeteenuste kohta ja alternatiivkütuste taristu direktiiviga,<sup>6</sup> on teatavad andmeliigid välja jäetud või ümber nimetatud. Näiteks on välja jäetud parkimisandmed ning teemaksuandmete puhul on lisatud viide olemasolevatele jaemüügikanalitele, teenuse osutamise viisidele ja makseviisidele (kooskõlas delegeeritud määrusega (EL) 2017/1926).

Nagu on rõhutatud ettepaneku (Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse kohta, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL (COM(2021) 559 final)) põhjendustes 45 ja 46, peavad tarbijad saama piisavalt teavet alternatiivkütuste laadimise ja tankimise üldkasutatavate punktide geograafilise asukoha, eripära ja sealsete teenuste kohta. See hõlmab teavet nutilaadimise ja kahesuunaliste laadimisteenuste kättesaadavuse kohta ning teavet müüdavate alternatiivkütuste taastuenergiaosakaalu kohta, nagu on sätestatud direktiivi (millega muudetakse direktiivi (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta) ettepaneku artiklis 20a. Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu raames tuleks kehtestada andmeliike käsitlevad nõuded ja sidusrühmade kohustused seoses asjakohaste laadimis- ja tankimisandmete kättesaadavusega ja neile juurdepääsuga, võttes arvesse tulemusi, mis on Euroopa ühendamise rahastu raames on saadud programmi „Alternatiivkütuste laadimis-/tankimispunktidega seotud andmete kogumine ja e-liikuvuses osalejate kordumatud tunnuskoodid“ rakendamist toetavate meetmetega.

Asjaomastesse artiklitesse on lisatud sätted, millega toetatakse lisas esitatud andmeliikide kättesaadavust ja taaskasutamist varasemate andmete, prognoosiandmete ja sõiduki loodud andmetena.

## **5.2. Geograafilise kohaldamisala laiendamine ja oluliste andmeliikide prioriseerimine**

Delegeeritud määruse geograafilist kohaldamisala on laiendatud nii, et see hõlmaks kogu teedevõrku, välja arvatud erateed. See erand ei hõlma TEN-T võrku kuuluvaid või kiirteena või põhimaanteena määratletud erateid. Geograafilist kohaldamisala laiendatakse kõigi delegeeritud määruse lisas loetletud andmeliikide suhtes alates 1. jaanuarist 2028.

Ette on nähtud vaheetapp, mis võimaldab liikmesriikidel järk-järgult suurendada juurdepääsu andmetele, ning nad peavad kindlaks määrama põhimaanteede võrgu, mille moodustavad suuremaid linnu või piirkondi või mõlemaid ühendavad maanteed, mis ei kuulu üleeuroopalisse üldvõrku ega ole liigitatud kiirteks. TEN-T võrku, muid kiirteid ja põhimaanteid käsitlevas delegeeritud määruses loetletud kõik andmeliigid peavad olema riiklike juurdepääsupunktide kaudu kättesaadavad 1. jaanuariks 2025.

Delegeeritud määruse lisas esitatud andmeliikide loetelust pärit teatavad andmeliigid on oma laadi tõttu märgitud „oluliseks“: need annavad teavet selliste eeskirjade, piirangute või liiklusohutusega seotud juhtude kohta, mille puhul võib näiteks tegu olla tee sulgemisega liiklejatele või trahvide või ohtudega seotud olukordadega. Selleks et võimalikult kiiresti hakata neid andmeliike kättesaadavaks tegema, kehtestatakse uues delegeeritud määruses kogu teedevõrgule juurdepääsuks üks ja sama tähtaeg, s.o 1. jaanuar 2025 (kui need andmeliigid on olemas masinloetavas digivormingus).

---

<sup>6</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1–20).

### **5.3. Andmete parem taaskasutamine liiklusteabeteenustes**

Selleks et andmete kättesaadavuse parandamisest oleks rohkem kasu, peab saama andmeid liiklusteabeteenustes taaskasutada. Seepärast on uues delegeeritud määruses konkreetsete andmeliikide taaskasutamise regulatsiooni tõhustatud. Kui liikmesriik teeb liikluseeskirjad, liiklusskeemid või ajutised liikluskorraldusmeetmed kättesaadavaks riikliku juurdepääsupunkti kaudu, tuleks ettepaneku kohaselt kehtestada teenuseosutajatele kohustus neid andmeid liiklejatele osutatavates teenustes taaskasutada, nii et nende teenuste kaudu antav teave ühtiks kättesaadavaks tehtud andmetega. See stimuleerib ametiasutusi neid andmeliike veelgi rohkem digiteerima, kuna nende andmete kättesaadavaks tegemine on kasulikum ühiskonnale ja muudab poliitika tulemuslikumaks. Lisaks on täiendatud kehtivaid sätteid, mis käsitlevad ebatäpsustest teatamist ametiasutustele, ning nende kohaldamisala on laiendatud kõigile andmevaldajatele, mis omakorda peaks parandama andmete kvaliteeti.

### **5.4. Standardite ja andmekvaliteedinõuete edasiarendamise paindlikkus**

Delegeeritud määruses on sõnaselgelt nimetatud mitmed eri standardid, kusjuures kõikide andmekategooriate puhul kasutatakse DATEX II<sup>7</sup>. Vastavalt asjaoludele on lisatud viited INSPIRE-le<sup>8</sup> ja TN-ITSile<sup>9</sup>, samuti nõue, et liikmesriigid peavad tegema koostööd, kui konkreetsete andmeliikide puhul puuduvad Euroopa standardid, või peavad kindlaks määrama ühise alternatiivina kasutatavad standardid. Eesmärk on ühtlustada edasist standardimist ja vältida eri standardite kasutamisest tulenevat killustumist.

Samasugust lähenemisviisi on kasutatud andmekvaliteedinõuete puhul, mille peavad koos välja töötama liikmesriigid ja asjaomased sidusrühmad. Kvaliteedinõuete ja metaandmenõuete alal tehtavat tööd tuleb pidevalt edasi arendada ja ühtlustada.

### **5.5. Sõiduki loodud andmete parem taaskasutamine**

Delegeeritud määruses esitatud mitme andmeliigi puhul on potentsiaalseks andmeallikaks sõiduki loodud andmed. Seda andmeallikat saab kasutada näiteks sõidukiiruse ja -aja, halbade teeolude ning teedevõrgus toimunud õnnetuste ja vahejuhtumite kindlaksmääramiseks. Selleks et kasutada seda andmeallikat konkreetsetes avaliku teehalduse ülesannetes, nagu liikluskorraldus ja varade haldamine, võivad ametiasutused uue delegeeritud määruse kohaselt nõuda sõiduki loodud andmete valdajatelt ja teenuseosutajatelt asjakohaste andmeliikide jagamist õiglastel, mõistlikel ja mittediskrimineerivatel tingimustel. Isikuandmete töötlemise korral peavad ametiasutused saama viidata asjakohasele õiguslikule alusele kooskõlas määruse (EL) 2016/679 artikli 6 lõikega 1. Eesmärk on vähendada ametiasutuste takistusi andmetele juurdepääsul, saada kasu nendel andmetel põhinevatest teenustest ja võimaldada neil asutustel andmeid/teenuseid kasutada, et paremini teavitada liiklejaid, optimeerida liikluskorraldust ja suurendada liiklusohutust.

### **5.6. Järkjärguline rakendamine ja aruandlus**

Selleks et anda liikmesriikidele ja tööstusele piisavalt aega uue delegeeritud määruse järgimiseks, on esitatud selle etapiviisilise rakendamise ajakava. 1. jaanuariks 2023 peavad liikmesriigid esitama aruande oma territooriumil asuvate põhimaanteede (s.o väljaspool linnapiirkondi asuv maantee, mis ühendab suurlinna või piirkondi või mõlemaid ja mis ei ole

<sup>7</sup> <https://datex2.eu/>

<sup>8</sup> <https://inspire.ec.europa.eu/>

<sup>9</sup> <https://tn-its.eu/>

liigitatud üleeuroopalisse üldvõrku kuuluvaks maanteeks ega kiirteeks) kindlaksmääramise kohta ja nad võivad jällegi lähtuda maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamist käsitlevas direktiivis<sup>10</sup> esitatud määratlusest.

Käesoleva delegeeritud määruse rakendamist käsitlev edasine teave, mida on täpsustatud artiklis 12, on osa direktiivi 2010/40/EL artikli 17 lõikes 3 ette nähtud eduaruannetest. See peaks lihtsustama aruandluskohustusi, kuna kõnealused eduaruanded hõlmaksid nii direktiivi kui ka käesoleva delegeeritud määruse rakendamist.

Esimene vahe-etapp (juurdepääs kogu teedevõrku hõlmavatele olulistele andmeliikidele ning kõigile TEN-T võrku, muid kiirteid ja põhimaanteid hõlmavatele andmeliikidele) peaks olema lõpule viidud 1. jaanuariks 2025. Kõik kogu teedevõrku hõlmavad andmeliigid peavad olema kättesaadavad 1. jaanuariks 2028, kuid see puudutab ainult neid andmeid, mis on juba olnud kättesaadavad masinloetavas digivormingus ja mida seetõttu saab riiklike juurdepääsupunktide kaudu taaskasutada.

---

<sup>10</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiiv 2008/96/EÜ maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta (ELT L 319, 29.11.2008, lk 59);

## KOMISJONI DELEGEERITUD MÄÄRUS (EL) .../...,

2.2.2022,

### millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL kogu ELis reaalajas saadava liiklusteabe teenuste osutamise osas

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiivi 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega,<sup>11</sup> eriti selle artiklit 7,

ning arvestades järgmist:

- (1) Direktiivi 2010/40/EL artikli 3 punktis b on spetsifikatsioonide ja standardite väljatöötamise puhul sätestatud prioriteetse meetmena reaalajas saadava liiklusteabe teenuste osutamine kogu ELis.
- (2) Vastavalt direktiivi 2010/40/EL artikli 6 lõikele 1 peab komisjon vastu võtma spetsifikatsioonid, mida on vaja ühilduvuse, koostalitluse ja järjepidevuse tagamiseks intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtuks ja tööks kasutamiseks, et osutada reaalajas saadava liiklusteabe teenuseid kogu ELis. Need spetsifikatsioonid on kehtestatud komisjoni delegeeritud määrusega (EL) 2015/962, et parandada kvaliteetse ja reaalajas katkematult saadava liiklusteabe teenuste osutamiseks vajalike andmete kättesaadavust, vahetamist, taaskasutamist ja ajakohastamist kogu liidus.
- (3) Nende andmete alusel on jätkuvalt võimalik luua reaalajas saadavat liiklusteavet. Kuna intelligentseid transpordisüsteeme võetakse liidus üha kiiremini kasutusele, tuleb seda pidevalt toetada, s.t reaalajas saadava liiklusteabe teenuste osutamiseks vajalikud olemasolevad ja uued andmeliigid peavad olema paremini kättesaadavad ning need peavad hõlmama suuremat geograafilist piirkonda. Seetõttu on vaja ajakohastada andmete esitamise nõudeid, et lõppkasutajatele katkematult tagada teabeteenuste tõhus taaskasutamine. Need ajakohastatud nõuded võivad mõjutada kogu andmeahelat alates andmete hankimisest, vormindamisest ja koondamisest kuni jagamiseni ja liiklusteabeteenustesse lisamiseni.
- (4) Direktiivi 2010/40/EL artiklis 5 on sätestatud, et kõnealuse direktiivi artikli 6 kohaselt vastu võetud spetsifikatsioone tuleks kohaldada intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste kasutuselevõtul, ilma et see piiraks iga liikmesriigi õigust otsustada selliste rakenduste ja teenuste kasutuselevõtu üle oma territooriumil.

---

<sup>11</sup> 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).

- (5) Kõnealuseid spetsifikatsioone tuleks kohaldada kõikide reaalarajas saadava liiklusteabe teenuste suhtes, ilma et see piiraks teistes direktiivi 2010/40/EL alusel vastu võetud õigusaktides, eelkõige komisjoni delegeeritud määrustes (EL) nr 885/2013<sup>12</sup> ja (EL) nr 886/2013<sup>13</sup> sätestatud konkreetsete spetsifikatsioonide kohaldamist.
- (6) Reaalarajas saadava liiklusteabe teenuseid pakkuv turg on ELis juba olemas ning nii kasutajate ja klientide kui ka asjaomaste teenuste osutajate huvides on luua selle turu jaoks sobivad tingimused, mis aitaksid kõnealust turgu säilitada ja seda tulevikus innovaatsiliselt edasi arendada. Reaalarajas saadava liiklusteabe teenuste osutamise osas on Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2019/1024<sup>14</sup> sätestatud miinimumeeskirjad avaliku sektori valduses oleva teabe taaskasutamiseks kogu ELis. Maanteeametite ja riigiteede haldajate valduses oleva teabe taaskasutamise suhtes kohaldatakse käesoleva määruse sätteid, eelkõige andmete ajakohastamise kohta, ilma et see piiraks direktiivis (EL) 2019/1024 sätete kohaldamist. Mis puutub eraõiguslike andmevaldajate valduses olevate andmete taaskasutamisse, siis käesoleva määrusega kehtestatud õigusnormides ei nähta ette nende andmete tasuta jagamist. Eraõiguslike andmevaldajate valduses olevate andmete taaskasutamist võib reguleerida litsentsilepingutega.
- (7) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2007/2/EÜ<sup>15</sup> on loodud Euroopa Liidu ruumiandmete taristu, mis võimaldaks kõnealuste andmete jagamist ja avalikkuse juurdepääsu kõnealustele andmetele (sh ruumiandmevaldkonnale „Transpordivõrk”) kogu ELis, et toetada ELi keskkonnapoliitikat ja poliitikasuundi või meetmeid, mis võivad keskkonda mõjutada. Käesolevas määruses sätestatud spetsifikatsioonid peaksid olema kooskõlas direktiivis 2007/2/EÜ ja selle rakendusaktides, eelkõige komisjoni määruses (EL) nr 1089/2010<sup>16</sup> sätestatud spetsifikatsioonidega. Kui lisada kõnealuste spetsifikatsioonide kohaldamisalasse kõik andmeliigid, võiks olla võimalik valdkonda veelgi rohkem ühtlustada.
- (8) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) nr 1315/2013<sup>17</sup> on kindlaks määratud maanteetransporditaristu, mis on üleeuroopalise transpordivõrgu põhi- ja üldvõrgu lahutamatu osa. Liiklust pidevalt mõjutavad välistegurid ja muud liikluskorraldusprobleemid, näiteks liiklusummikud, õhusaaste ja müra, ei ole ainult üleeuroopalise transpordivõrgu ja kiirteede probleem. Tegelikult tekivad sagedased liiklusummikud paljudel juhtudel just linnapiirkondades. Lisaks peaksid kogu ELi

---

<sup>12</sup> 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 osutamise (ELT L 247, 18.9.2013, lk 1).

<sup>13</sup> 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).

<sup>14</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/1024 avaandmete ja avaliku sektori valduses oleva teabe taaskasutamise kohta (ELT L 172, 26.6.2019, lk 56–83).

<sup>15</sup> 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).

<sup>16</sup> Komisjoni 23. novembri 2010. aasta määrus (EL) nr 1089/2010, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/2/EÜ seoses ruumiandmekogumite ja -teenuste ristkasutatavusega (ELT L 323, 8.12.2010, lk 11).

<sup>17</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (ELT L 348, 20.12.2013, lk 1).

hõlmavad reaajas saadava liiklusteabe teenused võimaldama reisida uksest ukseni ja nende osutamisel tohiks piirduda üleeuroopalise üldvõrguga ja muude kiirteedega. Seepärast peaksid liikmesriigid kohaldama neid spetsifikatsioone kogu teedevõrgu suhtes, välja arvatud teed, mis ei kuulu riigiteede haldaja ega transpordiameti haldusalasse. See erand ei tohiks hõlmata maanteid, mis kuuluvad riigiteede haldaja või transpordiameti haldusalasse, kuid mis on antud üle eraõiguslikule üksusele halduskontsessiooni alusel.

- (9) Maanteeametid või teehaldajad peaksid tegema kättesaadavaks konkreetsed andmeliigid, nagu liikluseeskirjad, piirangud ning tee- või sõidurajasulud, mida peetakse oluliseks usaldusväärsete liiklusteabeteenuste edasiarendamisel ja liiklusohutuse edasisel suurendamisel. Pidades ilmas nende andmeliikide olulisust, tuleb need teha kättesaadavaks varem kui muud andmeliigid.
- (10) Selleks et muuta andmed laialdasemalt kättesaadavamaks ja arendada edasi standardimist, tuleks teha andmeliigid kättesaadavaks järk-järgult. Niimoodi peaks olema võimalik geograafilist andmetega katvust ja andmete kättesaadavust otstarbekalt ja järk-järgult suurendada. Selleks peaksid liikmesriigid määrama kindlaks oma territooriumi põhiteedevõrgu. Liikmesriigid võivad taas määrata põhiteedevõrgu kindlaks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/96/EÜ artikli 1 alusel.
- (11) Kuna andmeallikad on väga mitmekesised, ulatudes taristupõhistest anduritest kuni anduritena toimivate sõidukiteni, on oluline, et spetsifikatsioonid oleksid kooskõlas asjakohaste andmekategooriate ja -liikidega ning hõlmaksid väga mitmesuguseid andmeallikaid ning andmete loomiseks või ajakohastamiseks kasutatud eri tehnoloogialahendusi.
- (12) Käesolevas määruses sätestatud meetmeid, millega kaasneb isikuandmete töötlemine, tuleb rakendada kooskõlas isikuandmete ja eraelu puutumatus kaitset käsitleva liidu õigusega, eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2016/679<sup>18</sup> ning vajaduse korral Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2002/58/EÜ. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/58/EÜ teatavaid osi kohaldatakse ka isikustamata andmete töötlemise suhtes.
- (13) Selleks et tagada reaajas saadava liiklusteabe teenuste ühtlustatud ja sujuv osutamine, peaksid liikmesriigid kasutama Euroopa ja rahvusvaheliste standardiorganisatsioonide poolt välja töötatud olemasolevaid tehnilisi lahendusi ja standardeid, näiteks DATEX II-süsteemi (CEN/TS 16157 ja selle hilisemad ajakohastatud versioonid) ning ISO standardeid. Selliste andmeliikide puhul, millel standardvorm puudub, tuleks liikmesriike ja sidusrühmi innustada tegema koostööd, et leppida kokku andmemääratlus ja -vorming ning metaandmed.
- (14) ELis on juba välja töötatud mitmesugused dünaamilised asukohamääramismeetodid, mida liikmesriigid kohaldavad. Eri asukohamääramismeetodite kasutamine peaks olema jätkuvalt lubatud. Liikmesriike ja sidusrühmi tuleks siiski innustada tegema koostööd, et leppida kokku lubatud asukohamääramismeetodid, kasutades vajaduse korral Euroopa standardimisorganisatsioonide abi.
- (15) Teeandmete kättesaadavus ja nende korrapärane ajakohastamine maanteeametite ja teehaldajate poolt on ülimalt vajalik selleks, et tagada ajakohastatud ja täpsete digikaartide olemasolu, mis on olulised usaldusväärsete intelligentsete

---

<sup>18</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).

transpordisüsteemide toimimiseks. Digikaartide tootjaid tuleks innustada õigel ajal alustama asjakohaste teandmete ajakohastamise funktsiooni integreerimist olemasolevatesse kaartidesse ja kaartide ajakohastamise teenustesse. Selleks et järgida näiteks liiklusohutusosalast avalikku poliitikat, peaksid teenuseosutajad ja digikaartide tootjad tegema koostööd ametiasutustega, et parandada andmetes esinevad ebatäpsused.

- (16) Täpsete ja ajakohastatud andmete kättesaadavus on ülimalt oluline reaalajas saadava liiklusteabe teenuste pakkumiseks kogu ELis. Asjakohaseid andmeid koguvad ja talletavad maanteeametid, teehaldajad, sõiduki loodud andmete valdajad, laadimise ja tankimise sidusrühmad, teemaksuettevõtjad ja reaalajas saadava liiklusteabe teenuste osutajad. Selleks et kõnealuseid andmeid teenuse osutamiseks lihtsamini vahetada ja taaskasutada, peaksid maanteeametid, teehaldajad, sõiduki loodud andmete valdajad, laadimise ja tankimise sidusrühmad, teemaksuettevõtjad ning reaalajas saadava liiklusteabe teenuse osutajad tegema kõnealused andmed, vastavad metaandmed ja andmekvaliteeti käsitleva teabe teistele maanteeametitele, teehaldajatele, laadimise ja tankimise sidusrühmadele, teemaksuettevõtjatele, reaalajas saadava liiklusteabe teenuse osutajatele ja digikaartide tootjatele leitavaks ja kättesaadavaks riikliku või ühise juurdepääsupunkti kaudu. Juurdepääsupunkt võib sõltuvalt andmete liigist olla kas teabehoidla, register, veebiportaal vms. Riiklikud või ühised juurdepääsupunktid ei pruugi ise andmeid majutada, vaid võivad need suunata kuhugi mujale, kus on võimalik andmetele juurde pääseda. Liikmesriigid peaksid kujundama olemasolevad avalik-õiguslikud ja eraõiguslikud juurdepääsupunktid ümber ühtseks juurdepääsupunktiks, mis tagab juurdepääsu kõikidele olemasolevatele asjakohastele andmeliikidele, mis jäävad eespool nimetatud spetsifikatsioonide kohaldamisalasse. Liikmesriigid võivad komisjoni delegeeritud määrusega (EL) 2015/962 loodud juurdepääsupunktide kasutamist jätkata ning neil peaks olema võimalik otsustada kasutada käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate andmete jaoks riiklike juurdepääsupunktidenä neid juurdepääsupunkte, mis on loodud direktiivi 2010/40/EL alusel vastu võetud muude delegeeritud õigusaktidega.
- (17) Selleks et maanteeametid, teehaldajad, laadimise ja tankimise sidusrühmad, teemaksuettevõtjad, teenuseosutajad ja digikaartide tootjad saaksid asjakohaseid andmeid edukalt ja kulutõhusalt otsida ja kasutada, tuleb kõnealuse teabe sisu ja struktuuri asjakohaste metaandmete abil nõuetekohaselt kirjeldada.
- (18) Reaalajas saadava liiklusteabe teenused peavad olema täpsed, et anda lõppkasutajatele võimalikult usaldusväärset teavet võimalikult õigel ajal. Selleks et suurendada liiklejate jaoks liiklusohutust ja vähendada liiklusummikuid, tuleks nende teenuste puhul arvesse võtta ka maanteeametite prioriteete, mis näiteks on esitatud digitaalselt juurdepääsetavate liikluskkeemidena.
- (19) Need spetsifikatsioonid ei tohiks kohustada ühtki sidusrühma alustama mis tahes selliste andmete kogumist, mida nad juba ei kogu, või digiteerima mis tahes andmeid, mis ei ole masinloetavas digivormingus juba kättesaadavad. Andmete ajakohastamist käsitlevaid erinõudeid tuleks kohaldada üksnes selliste andmete suhtes, mida tegelikult kogutakse ja mis on kättesaadavad masinloetavas digivormingus. Samal ajal tuleks liikmesriike innustada otsima kulutõhusaid võimalusi, mis oleksid kooskõlas nende vajadustega digiteerida olemasolevaid taristuandmeid ning eeskirju ja piiranguid käsitlevaid andmeid.
- (20) Need spetsifikatsioonid ei peaks sundima maanteeameteid ega teehaldajaid kindlaks määrama või rakendama liikluskkeeme ja ajutisi liikluskorraldusmeetmeid.

Kõnealused spetsifikatsioonid ei peaks kohustama teenuseosutajaid jagama oma andmeid teiste teenuseosutajatega. Teenuseosutajatel peaks olema õigus sõlmida omavahel ärikokkuleppeid asjakohase teabe taaskasutamise kohta.

- (21) Liikmesriike ja intelligentsete transpordisüsteemide sidusrühmi tuleks innustada tegema koostööd, et saavutada kokkulepe andmekvaliteedi ühises määratluses, et kasutada kogu liiklusandmete väärtusahelas ühiseid andmekvaliteedinäitajaid, nagu andmete täielikkus, üksikasjalikkus ja ajakohasus, nende hankimise ja asukoha määramise meetodid, samuti kohaldatud kvaliteedikontrollid. Lisaks tuleks neid innustada jätkama jõupingutusi selleks, et töötada välja eri andmeliikide kvaliteedi mõõtmise ja seire asjakohased meetodid. Liikmesriike tuleks innustada käimasolevates ja tulevastes koordineerimisprojektides jagama üksteisega oma teadmisi, kogemusi ja parimaid tavasid.
- (22) On teada, et eraõiguslike teenuseosutajate ja sõiduki loodud andmete valdajate kogutud andmed ning reaajas saadava liiklusteabe teenused võivad osutada maanteeametite ja teehaldajate jaoks kulutõhusaks võimaluseks parandada liikluskorraldust, liiklusohutust ning taristu haldamist ja hooldamist. Ametisutused peaksid eespool nimetatud ülesannete täitmiseks kasutatavate andmete või teenuste puhul lähtuma ühetaolistest õiglastest, mõistlikest ja mittediskrimineerivatest tingimustest, et vähendada nendele andmetele ja teenustele juurdepääsu takistavaid asjaolusid ning tagada nende taaskasutamise tingimuste läbipaistvus. Liikmesriike ja asjaomaseid sidusrühmi kutsutakse üles määrama kindlaks ühetaolised õiglased, mõistlikud ja mittediskrimineerivad tingimused, mida selliste avalike ülesannete täitmisel kohaldatakse asjaomaste andmeliikide taaskasutamise suhtes.
- (23) Eraõiguslikud teenuseosutajad võivad kasutada maanteeametite ja teehaldajate kogutavaid andmeid reaajas saadava liiklusteabe teenuste sisenditena. Selliste andmete ja nende taaskasutamise suhtes kohaldatavad konkreetset tingimused tuleks jätta asjaomaste isikute otsustada, ilma et see mõjutaks direktiivi (EL) 2019/1024<sup>19</sup> sätete kohaldamist. Eraõiguslikud teenuseosutajad peaksid taaskasutama maanteeametite ja teehaldajate esitatud teatavaid andmeliike, nagu liiklusskeemid, liikluseeskirjad ja -piirangud ning ajutised liikluskorraldusmeetmed, et tagada liiklejatele asjakohase teabe kättesaadavus reaajas saadava liiklusteabe teenuste kaudu.
- (24) Selleks et tagada kõnealuste spetsifikatsioonide nõuetekohane rakendamine, peaksid liikmesriigid hindama vastavust nõuetele, mis käsitlevad andmete kättesaadavust, vahetamist, taaskasutamist ja ajakohastamist maanteeametite, teehaldajate, digikaartide tootjate, teemaksuettevõtjate, laadimise ja tankimise sidusrühmade, sõiduki loodud andmete valdajate ja teenuseosutajate poolt. Selleks tuleks pädevatele asutustele anda võimalus tugineda maanteeametite, teehaldajate, digikaartide tootjate, teemaksuettevõtjate, laadimise ja tankimise sidusrühmade, sõiduki loodud andmete valdajate ja teenuseosutajate esitatud tõendipõhiste kinnitustele. Liikmesriigid peaksid tegema koostööd, et ühtlustada nõuetele vastavuse hindamist käimasolevates ja tulevastes koordineerimisprojektides, mis aitavad rakendada käesoleva määruse spetsifikatsioone.
- (25) Kõnealused spetsifikatsioonid ei piira raadioringhäälinguorganisatsioonide sõnavabadust, kuna need ei kohusta neid organisatsioone võtma levitatava teabe suhtes

---

<sup>19</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/1024 avaandmete ja avaliku sektori valduses oleva teabe taaskasutamise kohta (ELT L 172, 26.6.2019, lk 56–83).

mis tahes konkreetset seisukohta ja jätavad liikmesriikidele piisavalt ruumi, et arvestada raadioringhäälinguorganisatsioonide sõnavabaduse puhul asjaomase liikmesriigi põhiseaduslikke tavasid.

- (26) Võttes arvesse nõutavate muudatuste ulatust, tuleks komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2015/962 kehtetuks tunnistada,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

### *Artikkel 1*

#### *Reguleerimise ja kohaldamisala*

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse spetsifikatsioonid, mis on vajalikud selleks, et tagada andmevaldajatele ja -kasutajatele andmete kättesaadavus ning nende andmete vahetamine, taaskasutamine ja ajakohastamine reaalajas saadava liiklusteabe teenuste osutamiseks kogu ELis ning selliste teenuste täpsus ja piiriülene kättesaadavus lõppkasutajate jaoks.
2. Käesolevat määrust kohaldatakse kogu sellise teedevõrgu suhtes, mis on mootorsõidukite jaoks avalikult kasutatav. Erandina ei kohaldata seda erateede suhtes, välja arvatud juhul, kui need on osa TEN-T üldvõrgust või on määratletud kiirtee või põhimaanteena.
3. Määrust kohaldatakse kooskõlas direktiivi 2010/40/EL artikliga 5.

### *Artikkel 2*

#### *Mõisted*

Käesolevas määruses kasutatakse direktiivi 2010/40/EL artiklis 4 esitatud mõisteid.

Samuti kasutatakse järgmisi mõisteid:

- (1) „üleeuroopaline põhivõrk“ – maanteetransporditaristu, mis on osa määruses (EL) nr 1315/2013 kindlaks määratud põhivõrgust;
- (2) „üleeuroopaline üldvõrk“ – maanteetransporditaristu, mis on osa Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) nr 1315/2013 kindlaks määratud põhivõrgust;
- (3) „kiirtee“ – maantee, mida liikmesriik, kus asjaomane maantee asub, määratleb kiirteena;
- (4) „andmete kättesaadavus“ – võimalus mis tahes ajal andmeid küsida ja masinloetavas digivormingus saada;
- (5) „staatilised andmed“ – andmed, mis ei muutu sageli ega korrapäraselt;
- (6) „dünaamilised andmed“ – andmed, mis muutuvad sageli või korrapäraselt;
- (7) „andmete ajakohastamine“ – olemasolevates andmetes tehtavad mis tahes muudatused, kaasa arvatud asjaomase teabe kustutamine või uue või täiendava teabe lisamine;
- (8) „reaalajas saadav liiklusteabe“ – andmed, mis saadakse taristuandmetest, eeskirju ja piiranguid käsitlevatest andmetest, võrgu seisundit käsitlevatest andmetest ja võrgu kasutamist reaalajas käsitlevatest andmetest või nende kombinatsioonist;

- (9) „reaalajas saadava liiklusteabe teenus“ – intelligentse transpordisüsteemi teenus, millega viivitamata edastatakse lõppkasutajatele reaalajas saadavat liiklusteavet;
- (10) „maanteeamet“ – ametiasutus, kes vastutab oma territoriaalsesse pädevusse kuuluvate maanteede kavandamise, kontrolli ja haldamise eest;
- (11) „teehaldaja“ – avalik-õiguslik või eraõiguslik üksus, kes vastutab teede hooldamise ja haldamise ning liiklusvoogude juhtimise eest;
- (12) „teenuseosutaja“ – avalik-õiguslik või eraõiguslik teenuseosutaja (v.a andmekasutajatele üksnes andmete edastaja), kes osutab reaalajas saadava liiklusteabe teenust;
- (13) „teemaksuettevõtja“ – avalik-õiguslik või eraõiguslik üksus, kes täidab teemaksu kogumise teenuse osutaja või teemaksu koguja ülesandeid, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2019/520<sup>20</sup>;
- (14) „andmevaldaja“ – juriidiline isik, andmesubjekt või avalik-õiguslik või eraõiguslik üksus, kellel on õigus teha lisas loetletud andmeliigid kättesaadavaks või neid oma kontrolli all jagada kooskõlas liidu või liikmesriigi kohaldatava õigusega;
- (15) „andmekasutaja“ – maanteeamet, teehaldaja, teemaksuettevõtja, teenuseosutaja ja digikaartide tootja või mis tahes muu üksus, kes kasutab andmeid reaalajas saadava liiklusteabe loomiseks või, kui andmevaldaja kindlaksmääratud tingimused seda lubavad, muudel liikuvusega seotud eesmärkidel;
- (16) „lõppkasutaja“ – füüsilisest või juriidilisest isikust maanteekasutaja, kellel on juurdepääs reaalajas saadava liiklusteabe teenustele;
- (17) „juurdepääsupunkt“ – digiliides, mille kaudu tehakse andmekasutajatele taaskasutamiseks kättesaadavaks lisas loetletud andmed ja vastavad metaandmed, või mille kaudu tehakse andmekasutajatele taaskasutamiseks kättesaadavaks eespool nimetatud andmete allikad ja metaandmed;
- (18) „metaandmed“ – andmesisu struktureeritud kirjeldus, mis hõlbustab asjaomaste andmete otsimist ja kasutamist;
- (19) „otsinguteenused“ – teenused, mis võimaldavad vastava metaandmesisu abil otsida vajalikke andmeid ja seda sisu kuvada;
- (20) „ajutised liikluskorraldusmeetmed“ – ajutised meetmed, mille eesmärk on kõrvaldada teatav liiklushäire ning mis on ette nähtud näiteks liiklusvoogude reguleerimiseks ja juhtimiseks;
- (21) „liiklusskeemid“ – püsivad liikluskorraldusmeetmed, mille liikluskorraldajad on välja töötanud selleks, et püsivate või korduvate liiklushäirete korral liiklusvooge reguleerida ja juhtida;
- (22) „liiklusmärgid“ – mis tahes liiklusmärk, signaal, seade, teade või teemärgistus, mis teatab ohust, soovitab inimestele sellise ohu korral vajalikke ettevaatusabinõusid, osutab teel kehtivale eeskirjale või rakendab seda eeskirja vastavalt liiklusmärkide ja -signaalide Viini konventsioonile;

---

<sup>20</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/520 liidu elektrooniliste teemaksu kogumise süsteemide koostalitlusvõime ja teemaksude tasumata jätmist käsitleva piiriülese teabevahetuse hõlbustamise kohta (ELT L 91, 29.3.2019, lk 45).

- (23) „põhimaanteed“ – väljaspool linnapiirkondi asuv maantee, mis ühendab suuri linnu või piirkondi või mõlemaid ja mis ei ole liigitatud üleeuroopalise üldvõrgu osaks ega kiirteeks;
- (24) „eramaantee“ – tee, mis ei kuulu avalik-õigusliku maantee- ega transpordiameti haldusalasse, välja arvatud teed, mis kuuluvad avalik-õigusliku maantee- või transpordiameti haldusalasse, kuid mis on antud üle eraõiguslikule üksusele halduskontsessiooni alusel;
- (25) „taristuandmed“ – andmed, mis kirjeldavad teedevõrku või teedel või nende ääres asuvaid rajatisi;
- (26) „eeskirju ja piiranguid käsitlevad andmed“ – andmed, mis on seotud liikluseeskirja või teedevõrgus liiklevate sõidukite suhtes kohaldatava piiranguga;
- (27) „võrgu seisundit käsitlevad andmed“ – andmed, mis kirjeldavad ajutisi olukordi, mis võiksid takistada või aeglustada sõitu, või mille abil lõppkasutajat ohtlikes olukordades teavitada;
- (28) „võrgu reaalajas kasutamist käsitlevad andmed“ – andmed, mis kirjeldavad teedevõrgu hetkekasutust ja selle kasutamise võimalusi;
- (29) „olulised andmeliigid“ – andmeliigid, mida peetakse reaalajas saadava liiklusteabe teenuste usaldusväärsuse suurendamiseks oluliseks ning mis toetavad ohutuid ja tõhusaid uksest ukseni reisimise teenuseid ja tulevasi liikuvusteenuseid;
- (30) „sõiduki loodud andmed“ – andmed, mille on loonud sõiduk, sõidukisse integreeritud pardaseade või isiklikud seadmed, mis pakuvad intelligentsete transpordisüsteemide rakendusi sõiduki kasutamise ajal;
- (31) „sõiduki loodud andmete valdaja“ – üksus, kes kogub sõiduki loodud andmeid, koondab need kokku ja töötleb neid muud moodi, et täita privaatsusnõudeid;
- (32) „õiglased, mõistlikud ja mittediskrimineerivad tingimused“ – heas usus kokku lepitud litsentsitingimused, mis võimaldavad juurdepääsu teenustele või andmetele õiglase tasu eest samadel või samaväärsetel tingimustel, nagu on kindlaks määratud teiste kasutajatega.

### *Artikkel 3*

#### *Riiklikud juurdepääsupunktid*

1. Iga liikmesriik peab looma riikliku juurdepääsupunkti. Riiklik juurdepääsupunkt on andmekasutajatele mõeldud ühtne juurdepääsupunkt, mille kaudu saavad nad lisas loetletud andmeid, sealhulgas ajakohastud andmeid, mida esitavad artiklites 4–11 osutatud andmevaldajad ja mis hõlmavad asjaomase liikmesriigi territooriumi.
2. Kui liikmesriigid peavad asjakohaseks, võib käesoleva määruse kohaldamisel kasutada riiklike juurdepääsupunktidenä juba olemas olevaid riiklikke või ühiseid juurdepääsupunkte, mis on loodud komisjoni delegeeritud määruse (EL) 2015/962 artikli 3 järgimiseks või direktiivi 2010/40/EL alusel vastu võetud muudest delegeeritud õigusaktidest tulenevate nõuete järgimiseks.
3. Riiklikud juurdepääsupunktid osutavad andmekasutajatele otsinguteenuseid, näiteks teenuseid, mis võimaldavad vastavate metaandmete sisu abil otsida vajalikke andmeid ja seda sisu kuvada.

4. Avalik-õiguslikud ja eraõiguslikud andmevaldajad tagavad metaandmete esitamise, et andmekasutajad saaksid andmekogumeid riiklike juurdepääsupunktide kaudu otsida ja kasutada.
5. Kaks või enam liikmesriiki võivad luua ühise juurdepääsupunkti.
6. Riikliku juurdepääsupunkti kaudu andmeid esitav üksus võib seda teha volitatud esindaja kaudu kooskõlas kohaldatavate lepingutega, näiteks kolmanda isiku andmebaasi või koondmootori kaudu. See ei vabasta algset andmevaldajat vastutusest algselt esitatavate andmete kvaliteedi eest.

#### *Artikkel 4*

##### *Taristuandmete kättesaadavus, vahetamine ja taaskasutamine*

1. Selleks et hõlbustada ühilduvate, koostalitlusvõimeliste ja pidevate reaalajas saadava liiklusteabe teenuste osutamist kogu liidus, esitavad maanteeametid, teehaldajad, teemaksuettevõtjad ning laadimise ja tankimisega seotud sidusrühmad need lisas loetletud andmed taristu kohta, mida nad koguvad, standardvormis, näiteks Euroopa Ühenduse ruumiandmete infrastruktuuri (INSPIRE) raames transpordivõrke käsitleva andmespetsifikatsiooniga kindlaks määratud vormingus, TN-ITS (CEN/TS17268 ja hiljem ajakohastatud versioonid) vormingus või DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 ja hiljem ajakohastatud versioonid) vormingus. Neid andmeid ajakohastatakse vastavalt artiklile 8.

Täiendavate või alternatiivsete standardite kindlaksmääramisel lähtutakse järgmistest tingimustest:

- liikmesriigid teevad koostööd selliste täiendavate või alternatiivsete standardite kindlaksmääramisel;
  - masinloetavad digivormingud peavad ühilduma käesoleva lõike esimeses lauses osutatud kehtivate standarditega.
2. Lõikes 1 osutatud andmed ja vastavad metaandmed, sh kõnealuste andmete kvaliteeti käsitlev teave, peavad olema andmevahetuseks ja taaskasutamiseks kättesaadavad kõikidele andmekasutajatele kogu Euroopa Liidus järgmistel tingimustel:
    - (a) andmed esitatakse mittediskrimineerival viisil;
    - (b) järgitakse minimaalseid kvaliteedinõudeid, mille liikmesriigid lepivad kokku koos asjaomaste sidusrühmadega;
    - (c) andmed esitatakse sellise aja jooksul, et reaalajas saadavat liiklusteavet saaks usaldusväärset ja tõhusalt kasutada;
    - (d) andmed esitatakse artiklis 3 osutatud riikliku või ühise juurdepääsupunkti kaudu.
  3. Andmekasutajad, kes kasutavad lõikes 1 osutatud andmeid, teevad koostööd andmevaldajatega selle tagamiseks, et kõigist andmetega seotud ebatäpsustest teatatakse viivitamata andmevaldajale, kellelt andmed on saadud.

## Artikkel 5

### *Eeskirju ja piiranguid käsitlevate andmete kättesaadavus, vahetamine ja taaskasutamine*

1. Selleks et hõlbustada ühilduvate, koostalitlusvõimeliste ja pidevate reaalajas saadava liiklusteabe teenuste osutamist kogu liidus, esitavad maanteeametid, teehaldajad ja teemaksuettevõtjad lisas loetletud sellised andmed eeskirjade ja piirangute kohta, mida nad koguvad, DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 ja hiljem ajakohastatud versioonid) vormingus või TN-ITS (CEN/TS17268 ja hiljem ajakohastatud versioonid) vormingus. Neid andmeid ajakohastatakse vastavalt artiklile 9.  
  
Täiendavate või alternatiivsete standardite kindlaksmääramisel lähtutakse järgmistest tingimustest:
  - liikmesriigid teevad koostööd selliste täiendavate või alternatiivsete standardite kindlaksmääramisel;
  - masinloetavad digivormingud peavad ühilduma käesoleva lõike esimeses lauses osutatud kehtivate standarditega.
2. Lõikes 1 osutatud andmed ja vastavad metaandmed, sh kõnealuste andmete kvaliteeti käsitlev teave, peavad olema andmevahetuseks ja taaskasutamiseks kättesaadavad kõikidele andmekasutajatele kogu Euroopa Liidus järgmistel tingimustel:
  - (a) andmed esitatakse mittediskrimineerival viisil;
  - (b) järgitakse minimaalseid kvaliteedinõudeid, mille liikmesriigid lepivad kokku koos asjaomaste sidusrühmadega;
  - (c) andmed esitatakse sellise aja jooksul, et reaalajas saadavat liiklusteavet saaks usaldusväärselt ja tõhusalt kasutada;
  - (d) andmed esitatakse artiklis 3 osutatud riikliku või ühise juurdepääsupunkti kaudu.
3. Andmekasutajad, kes kasutavad lõikes 1 osutatud andmeid, teevad koostööd andmevaldajatega selle tagamiseks, et kõigist andmetega seotud ebatäpsustest teatatakse viivitamata andmevaldajale, kellelt andmed on saadud.
4. Teenuseosutajad töötlevad andmeid mis tahes liiklusskeemide ning liikluseeskirjade ja -piirangute kohta, mille on välja töötanud pädevad asutused ja mis on tehtud kättesaadavaks riikliku või ühise juurdepääsupunkti kaudu masinloetavas digivormingus, ja lisavad need andmed oma asjaomastesse teenustesse, ilma et sellega kaasneks lisakulusid lõppkasutajale.

## Artikkel 6

### *Võrgu seisundit käsitlevate andmete kättesaadavus, vahetamine ja taaskasutamine*

1. Selleks et hõlbustada ühilduvate, koostalitlusvõimeliste ja pidevate reaalajas saadava liiklusteabe teenuste osutamist kogu liidus, esitavad maanteeametid, teehaldajad, sõiduki loodud andmete valdajad ja teenuseosutajad lisas loetletud sellised andmed võrgu seisundi kohta, mida nad koguvad, DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 ja hiljem ajakohastatud versioonid) vormingus. Neid andmeid ajakohastatakse vastavalt artiklile 10.  
  
Täiendavate või alternatiivsete standardite kindlaksmääramisel lähtutakse järgmistest tingimustest:

- liikmesriigid teevad koostööd selliste täiendavate või alternatiivsete standardite kindlaksmääramisel;
  - masinloetavad digivormingud peavad ühilduma käesoleva lõike esimeses lauses osutatud kehtivate standarditega.
2. Lõikes 1 osutatud andmed ja vastavad metaandmed, sh kõnealuste andmete kvaliteeti käsitlev teave, peavad olema andmevahetuseks ja taaskasutamiseks kättesaadavad kõikidele andmekasutajatele kogu Euroopa Liidus järgmistel tingimustel:
    - (a) maanteeametid ja teehaldajad esitavad andmed mittediskrimineerival viisil;
    - (b) järgitakse minimaalseid kvaliteedinõudeid, mille liikmesriigid lepivad kokku koos asjaomaste sidusrühmadega;
    - (c) andmed esitatakse sellise aja jooksul, et reaalajas saadavat liiklusteavet saaks usaldusväärselt ja tõhusalt kasutada;
    - (d) andmed esitatakse artiklis 3 osutatud riikliku või ühise juurdepääsupunkti kaudu;
    - (e) sõiduki loodud andmete valdajad ja eraõiguslikud teenuseosutajad ei ole kohustatud andma eraõiguslikele andmekasutajatele juurdepääsu oma andmetele või jagama neid andmeid selliste kasutajatega. Nende andmeid võib vahetada ja taaskasutada eraõigusliku andmevaldaja määratud tingimustel.
  3. Andmekasutajad, kes kasutavad lõikes 1 osutatud andmeid, teevad koostööd andmevaldajatega selle tagamiseks, et kõigist andmetega seotud ebatäpsustest teatatakse viivitamata andmevaldajale, kellelt andmed on saadud.
  4. Teenuseosutajad töötlevad andmeid pädevate asutuste võetud mis tahes ajutiste liikluskorraldusmeetmete kohta, mis on tehtud kättesaadavaks riikliku või ühise juurdepääsupunkti kaudu masinloetavas digivormingus, ja lisavad need andmed oma asjaomastesse teenustesse, ilma et sellega kaasneks lisakulusid lõppkasutajale.
  5. Selleks et anda asjakohast teavet otse lõppkasutajatele ning optimeerida liikluskorraldust ja -ohutust, võivad maanteeametid ja teehaldajad nõuda sõiduki loodud andmete valdajatelt ja teenuseosutajatelt, et nad esitaksid võrgu seisundi kohta kogutavad ja artikli 10 kohaselt ajakohastatavad andmeliigid. Maanteeameti või teehaldaja taotlusel teeb andmevaldaja andmed kättesaadavaks õiglastel, mõistlikel ja mittediskrimineerivatel tingimustel. Andmed esitatakse DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 ja hiljem uuendatud versioonid) vormingus või mõnes muus liikmesriikide kokkulepitud masinloetavas digivormingus koos vastavate metaandmetega, sealhulgas teabega nende kvaliteedi kohta.
  6. Maanteeametite või teehaldajate arhiveeritud andmeid võrgu seisundi kohta võib kasutada maanteetaristu ohutuse korraldamisel ja kogu võrku hõlmaval liiklusohutuse hindamisel. Kui litsentsilepingutega ei ole keelatud, siis tehakse need andmed vahetamiseks ja taaskasutamiseks mittediskrimineerival viisil kättesaadavaks artiklis 3 osutatud riikliku või ühise juurdepääsupunkti kaudu.
  7. Kohaldatavate litsentsilepingute piires tehakse võrgu seisundit prognoosivad andmed, mille on arvutanud maanteeametid või teehaldajad, vahetamiseks ja taaskasutamiseks mittediskrimineerival viisil kättesaadavaks artiklis 3 osutatud riikliku või ühise juurdepääsupunkti kaudu.
  8. Liikmesriigid teevad koostööd lõigetes 6 ja 7 osutatud andmete vahetamise ja taaskasutamise ühiste standardite kindlaksmääramisel.

## Artikkel 7

### *Võrgu kasutamist reaalajas käsitlevate andmete kättesaadavus, vahetamine ja taaskasutamine*

1. Selleks et hõlbustada ühilduvate, koostalitlusvõimeliste ja pidevate reaalajas saadava liiklusteabe teenuste osutamist kogu liidus, esitavad maanteeametid, teehaldajad, teenuseosutajad, sõiduki loodud andmete valdajad ning laadimise ja tankimisega seotud sidusrühmad lisas loetletud sellised andmed võrgu kasutamist reaalajas käsitlevate andmete kohta, mida nad koguvad DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 ja hiljem ajakohastatud versioonid) vormingus. Neid andmeid ajakohastatakse vastavalt artiklile 11.

Täiendavate või alternatiivsete standardite kindlaksmääramisel lähtutakse järgmistest tingimustest:

- liikmesriigid teevad koostööd selliste täiendavate või alternatiivsete standardite kindlaksmääramisel;
  - masinloetavad digivormingud peavad ühilduma käesoleva lõike esimeses lauses osutatud kehtivate standarditega.
2. Lõikes 1 osutatud andmed ja vastavad metaandmed, sh kõnealuste andmete kvaliteeti käsitlev teave, peavad olema andmevahetuseks ja taaskasutamiseks kättesaadavad kõikidele andmekasutajatele kogu Euroopa Liidus järgmistel tingimustel:
    - (a) maanteeametid ja teehaldajad esitavad andmed mittediskrimineerival viisil;
    - (b) järgitakse minimaalseid kvaliteedinõudeid, mille liikmesriigid lepivad kokku koos asjaomaste sidusrühmadega;
    - (c) andmed esitatakse sellise aja jooksul, et reaalajas saadavat liiklusteavet saaks usaldusväärset ja tõhusalt kasutada;
    - (d) andmed esitatakse artiklis 3 osutatud riikliku või ühise juurdepääsupunkti kaudu;
    - (e) sõiduki loodud andmete valdajad ja eraõiguslikud teenuseosutajad ei ole kohustatud andma eraõiguslikele andmekasutajatele juurdepääsu oma andmetele või jagama neid andmeid selliste kasutajatega. Nende andmeid võib vahetada ja taaskasutada eraõigusliku andmevaldaja määratud tingimustel.
  3. Selleks et anda asjakohast teavet otse lõppkasutajatele ning optimeerida liikluskorraldust ja -ohutust, võivad maanteeametid ja teehaldajad nõuda sõiduki loodud andmete valdajatelt ja teenuseosutajatelt, et nad esitaksid võrgu reaalajas kasutamise kohta kogutavad ja artikli 11 kohaselt ajakohastatavad andmeliigid. Maanteeameti või teehaldaja taotlusel teeb andmevaldaja andmed kättesaadavaks õiglastel, mõistlikel ja mittediskrimineerivatel tingimustel. Andmed esitatakse DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 ja hiljem uuendatud versioonid) vormingus või mõnes muus liikmesriikide kokkulepitud masinloetavas digivormingus koos vastavate metaandmetega, sealhulgas teabega nende kvaliteedi kohta.
  4. Maanteeametite või teehaldajate arhiveeritud andmeid võrgu kasutamise kohta reaalajas võib kasutada maanteearistu ohutuse korraldamisel ja kogu võrku hõlmaval liiklusohutuse hindamisel. Kui litsentsilepingutega ei ole keelatud, siis tehakse need andmed vahetamiseks ja taaskasutamiseks mittediskrimineerival viisil kättesaadavaks artiklis 3 osutatud riikliku või ühise juurdepääsupunkti kaudu.
  5. Kohaldatavate litsentsilepingute piires tehakse võrgu reaalajas kasutamist prognoosivad andmed, mille on arvutanud maanteeametid või teehaldajad,

vahetamiseks ja taaskasutamiseks mittediskrimineerival viisil kättesaadavaks artiklis 3 osutatud riikliku või ühise juurdepääsupunkti kaudu.

6. Liikmesriigid teevad koostööd lõigetes 4 ja 5 osutatud andmete vahetamise ja taaskasutamise ühiste standardite kindlaksmääramisel.

### *Artikkel 8*

#### *Taristuandmete ajakohastamine*

1. Taristuandmete ajakohastamine peab hõlmama vähemalt järgmist:
  - (a) ajakohastatav andmeliik vastavalt lisa punktile 1;
  - (b) ajakohastatava tingimuse asukoht;
  - (c) ajakohastamise liik (muutmine, lisamine, väljajätmine);
  - (d) ajakohastamise kirjeldus, mis sisaldab ajakohastatud väärtust (väärtusi) ja välja (välju) ning ajakohastatud teavet, ning vajaduse korral aegunud väärtus(t)e ja välja(de) asendamise põhjused;
  - (e) ajakohastamise kuupäev;
  - (f) asjaomase tingimuse muutumise või kavandatava muutumise kuupäev ja kellaaeg;
  - (g) andmete ajakohastamise kvaliteet, nagu on kindlaks määratud kvaliteedinõuetes, milles liikmesriigid lepivad kokku asjaomaste sidusrühmadega.

Ajakohastatava tingimuse asukoht määratakse kindlaks asukoha edastamise dünaamilise standardmeetodiga või mõne muu laialdaselt kasutatava üldtunnustatud meetodiga, mis võimaldab asukohta üheselt mõistetavalt dekodeerida ja interpreteerida.

2. Asjaomased andmevaldajad tagavad taristuandmete ajakohastamise sellise aja jooksul, et andmeid saaks reaajas saadava liiklusteabe teenustes usaldusväärselt ja tõhusalt kasutada, ning esitavad võimaluse korral andmekasutajatele sellised ajakohastatud andmed juba ette.
3. Asjaomased andmevaldajad peavad õigel ajal kõrvaldama kõik oma edastatud andmete ebatäpsused, mille nad on ise kindlaks teinud või millest andme- ja lõppkasutajad on neile teatanud.
4. Kui digikaardi tootjad ja teenuseosutajad esitavad lõppkasutajatele teavet, tagavad nad, et asjakohaseid ajakohastatud taristuandmeid töödeldakse sellise aja jooksul, et andmeid saaks reaajas saadava liiklusteabe teenustes usaldusväärselt ja tõhusalt kasutada.

### *Artikkel 9*

#### *Eeskirju ja piiranguid käsitlevate andmete ajakohastamine*

1. Eeskirju ja piiranguid käsitlevate andmete ajakohastamine peab hõlmama vähemalt järgmist:
  - (a) ajakohastatav andmeliik vastavalt lisa punktidele 2 ja 3;
  - (b) ajakohastatava tingimuse asukoht;

- (c) ajakohastamise liik (muutmine, lisamine, väljajätmine);
- (d) ajakohastamise kirjeldus, sealhulgas ajakohastamisega seotud sündmuse ja kehtestatud tingimus(t)e kestus, näiteks teatavate sõidukitüüpide puhul;
- (e) ajakohastamise kuupäev;
- (f) asjaomase tingimuse muutumise või kavandatava muutumise kuupäev ja kellaaeg;
- (g) andmete ajakohastamise kvaliteet, nagu on kindlaks määratud kvaliteedinõuetes, milles liikmesriigid lepivad kokku asjaomaste sidusrühmadega.

Ajakohastatava tingimuse asukoht määratakse kindlaks asukoha edastamise dünaamilise standardmeetodiga või mõne muu laialdaselt kasutatava üldtunnustatud meetodiga, mis võimaldab asukohta üheselt mõistetavalt dekodeerida ja interpreteerida.

2. Asjaomased andmevaldajad tagavad eeskirju ja piiranguid käsitlevate andmete ajakohastamise sellise aja jooksul, et andmeid saaks reaalajas saadava liiklusteabe teenustes usaldusväärset ja tõhusalt kasutada, ning esitavad võimaluse korral andmekasutajatele sellised ajakohastatud andmed juba ette.
3. Asjaomased andmevaldajad peavad õigel ajal kõrvaldama kõik oma edastatud andmete ebatäpsused, mille nad on ise kindlaks teinud või millest andme- ja lõppkasutajad on neile teatanud.
4. Kui digikaardi tootjad ja teenuseosutajad esitavad lõppkasutajatele teavet, tagavad nad, et asjakohaseid ajakohastatud andmeid eeskirjade ja piirangute kohta töödeldakse sellise aja jooksul, et andmeid saaks reaalajas saadava liiklusteabe teenustes usaldusväärset ja tõhusalt kasutada.
5. Reaalajas saadavat liiklusteavet muudetakse vastavalt või see kustutatakse võimalikult kiiresti pärast seda, kui asjakohaste andmete staatus on muutunud.

## *Artikkel 10*

### *Võrgu seisundit käsitlevate andmete ajakohastamine*

1. Võrgu seisundit käsitlevate andmete ajakohastamine peab hõlmama vähemalt järgmist:
  - (a) ajakohastatav andmeliik vastavalt lisa punktidele 4 ja 5 ning vajaduse korral ajakohastamise lühikirjeldus;
  - (b) ajakohastamisega seotud sündmuse või tingimuse asukoht;
  - (c) ajakohastatava sündmuse või tingimuse kestus;
  - (d) andmete ajakohastamise kvaliteet, nagu on kindlaks määratud kvaliteedinõuetes, milles liikmesriigid lepivad kokku asjaomaste sidusrühmadega.

Ajakohastatava sündmuse või tingimuse asukoht määratakse kindlaks asukoha edastamise dünaamilise standardmeetodiga või mõne muu laialdaselt kasutatava üldtunnustatud meetodiga, mis võimaldab asukohta üheselt mõistetavalt dekodeerida ja interpreteerida.

2. Asjaomased andmevaldajad tagavad võrgu seisundit käsitlevate andmete ajakohastamise sellise aja jooksul, et andmeid saaks reaalajas saadava liiklusteabe

teenustes usaldusväärset ja tõhusalt kasutada, ning esitavad võimaluse korral andmekasutajatele sellised ajakohastatud andmed juba ette.

3. Asjaomased andmevaldajad peavad õigel ajal kõrvaldama kõik oma edastatud andmete ebatäpsused, mille nad on ise kindlaks teinud või millest andme- ja lõppkasutajad on neile teatanud.
4. Reaalajas saadavat liiklusteavet muudetakse vastavalt või see kustutatakse võimalikult kiiresti pärast seda, kui asjakohaste andmete staatus on muutunud.
5. Kui teenuseosutajad esitavad lõppkasutajatele teavet, tagavad nad, et asjakohaseid ajakohastatud andmeid võrgu seisundi kohta töödeldakse sellise aja jooksul, et andmeid saaks reaalajas saadava liiklusteabe teenustes usaldusväärset ja tõhusalt kasutada.

## *Artikkel 11*

### *Võrgu kasutamist reaalajas käsitlevate andmete ajakohastamine*

1. Võrgu kasutamist reaalajas käsitlevate andmete ajakohastamine peab hõlmama vähemalt järgmist:
  - (a) ajakohastatav andmeliik vastavalt lisa punktile 6 ja vajaduse korral ajakohastamise lühikirjeldus;
  - (b) ajakohastamisega seotud sündmuse või tingimuse asukoht;
  - (c) andmete ajakohastamise kvaliteet, nagu on kindlaks määratud kvaliteedinõuetes, milles liikmesriigid lepivad kokku asjaomaste sidusrühmadega.Ajakohastatava sündmuse või tingimuse asukoht määratakse kindlaks asukoha edastamise dünaamilise standardmeetodiga või mõne muu laialdaselt kasutatava üldtunnustatud meetodiga, mis võimaldab asukohta üheselt mõistetavalt dekodeerida ja interpreteerida.
2. Reaalajas saadavat liiklusteavet või sellega seotud andmeid muudetakse vastavalt või see kustutatakse võimalikult kiiresti pärast seda, kui asjakohaste andmete staatus on muutunud.
3. Kui teenuseosutajad esitavad lõppkasutajatele teavet, tagavad nad, et ajakohastatud andmeid võrgu kasutamise kohta reaalajas töödeldakse sellise aja jooksul, et andmeid saaks reaalajas saadava liiklusteabe teenustes usaldusväärset ja tõhusalt kasutada.

## *Artikkel 12*

### *Nõuete täitmise hindamine*

1. Liikmesriigid hindavad vastavalt lõigetele 2 ja 3, kas andmevaldajad ja -kasutajad, kelle suhtes kohaldatakse artikleid 3–11, järgivad kõnealustes artiklites sätestatud nõudeid.
2. Hindamiseks võivad liikmesriikide pädevad asutused nõuda andmevaldajatelt ja -kasutajatelt järgmisi dokumente:
  - (a) andmevaldajate ja -kasutajate edastavate andmete ja digikaartide või reaalajas osutatava liiklusteabe teenuste kirjeldus, sellekohase teabe kvaliteet ning selliste andmete taaskasutamise tingimused;

- (b) tõendipõhine kinnitus käesoleva määruse artiklites 3–11 sätestatud nõuete täitmise kohta.
- 3. Liikmesriigid kontrollivad pisteliselt lõike 2 punktis b osutatud kinnituste õigsust.

### *Artikkel 13*

#### *Aruandlus*

1. Liikmesriigid esitavad komisjonile hiljemalt 1. jaanuariks 2023 põhimaanteedevõrku kuuluvate teede loetelu ja kaardid.
2. Liikmesriigid esitavad komisjonile direktiivi 2010/40/EL artikli 17 lõikes 3 ette nähtud eduaruannete osana järgmise teabe:
  - (a) edusammud seoses lisa loetletud andmeliikide kättesaadavuse, vahetamise ja taaskasutamisega;
  - (b) riikliku juurdepääsupunkti kaudu kättesaadava teabe geograafiline kohaldamisala, põhimaanteedevõrgu muudatused ning reaajas saadava liiklusteabe teenuseid käsitlev andmesisu ja nende teenuste kvaliteet, sh kvaliteedi kindlaksmääramiseks kasutatud kriteeriumid ja kvaliteedi jälgimiseks kasutatud vahendid;
  - (c) artiklis 12 osutatud vastavushindamise tulemused, mille raames kontrollitakse artiklites 3–11 sätestatud nõuete täitmist;
  - (d) vajaduse korral riiklikus või ühises juurdepääsupunktis tehtud muudatuste kirjeldus.

### *Artikkel 14*

#### *Üleminekusätted*

Ülemineku perioodil, mis lõpeb 31. detsembril 2027, ei kohaldata lisa punktide 1, 3, 5 ja 6 kohaste andmeliikidega seotud kohustusi muude kui järgmiste teede suhtes:

- (a) üleeuroopaline üldvõrk;
- (b) muud üleeuroopalisel üldvõrku mittekuuluvad kiirteed;
- (c) põhimaanteed.

### *Artikkel 15*

#### *Kehtetuks tunnistamine*

Delegeeritud määrus (EL) nr 2015/962 tunnistatakse kehtetuks alates 1. jaanuarist 2025.

### *Artikkel 16*

#### *Jõustumine ja kohaldamine*

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

Seda kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2025.

Artiklit 13 kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2023.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 2.2.2022

*Komisjoni nimel*  
*president*  
*Ursula VON DER LEYEN*