



Euroopan unionin  
neuvosto

Bryssel, 4. helmikuuta 2022  
(OR. en)

5967/22

TRANS 63  
DELECT 16  
TELECOM 40  
IND 30  
DIGIT 25

## SAATE

---

Lähtettäjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	2. helmikuuta 2022
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	C(2022) 492 final
Asia:	KOMMISSION DELEGOITU ASETUS (EU) .../..., annettu 2.2.2022, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä tosiaikaisia liikennetietoja koskevien EU:n laajuisten palvelujen tarjoamisen osalta

---

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja C(2022) 492 final.

---

Liite: C(2022) 492 final



Bryssel 2.2.2022  
C(2022) 492 final

**KOMISSION DELEGOITU ASETUS (EU) .../...,**

**annettu 2.2.2022,**

**Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä tosiaikaisia liikennetietoja koskevien EU:n laajuisten palvelujen tarjoamisen osalta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

## PERUSTELUT

### 1. EHDOTUKSEN TAUSTA

Älykkäitä liikennejärjestelmiä (ITS) koskevan direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä annetussa komission delegoidussa asetuksessa (EU) 2015/962 vahvistetaan määrittelyt, joilla varmistetaan tieviranomaisille, tienpitäjille ja palveluntarjoajille tie- ja liikennedatan käytettävyys, vaihto, uudelleenkäyttö ja päivittäminen EU:n laajuisten tosiaikaisten liikenne- ja matkatietopalvelujen (RTTI) tarjoamiseksi.

Mainitussa delegoidussa asetuksessa säädetään, että sen liitteessä luetellut datatyypit, jotka ovat saatavilla koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa ja jotka liittyvät Euroopan laajuiseen tieverkkoon (TEN-T), muihin moottoriteihin tai jäsenvaltioiden määrittelemiin ensisijaisiin aloihin, on jaettava kunkin jäsenvaltion kansallisen yhteyspisteen kautta standardoidussa muodossa. Mainitussa delegoidussa asetuksessa luetellaan myös edellytykset, jotka koskevat tietojen saatavuutta, käyttöä ja päivittämistä sekä sitä, miten delegoidun asetuksen noudattamista arvioidaan ja mitä sen täytäntöönpanosta raportoidaan. Mainittua delegoitua asetusta sovelletaan 13. heinäkuuta 2017 alkaen.

Siinä ei säädetä sellaisen datan tuottamisesta, jota ei vielä ole olemassa koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa. Sen vuoksi siinä säädettyjä vaatimuksia sovelletaan ainoastaan liitteessä lueteltuihin datatyyppeihin, jotka ovat jo olemassa koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa.

Siinä ei myöskään edellytetä liitteessä lueteltujen datatyyppeiden jakamista maksutta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta muussa unionin tai kansallisessa lainsäädännössä asetettujen vaatimusten soveltamista. Kansalliset yhteyspisteet tarjoavat hakupalveluja, joiden avulla sidosryhmät voivat saada selville, mikä data on saatavilla, ja sen uudelleenkäyttöä koskevat ehdot ja edellytykset. Kansallisissa yhteyspisteissä olevasta datasta voidaan tehdä lisenssisopimuksia, joilla myönnetään pääsy asianomaiseen yhteyspisteeseen tai joissa määrätään datan jakamisesta.

Älykkäät liikennejärjestelmät muuttuvat nopeasti, ja vuorovaikutteista, verkottunutta ja automatisoitua liikkumista koskevia uusia sovelluksia otetaan käyttöön nyt ja tulevaisuudessa yhä enemmän. EU:n laajuisten liikennetietopalvelujen kehittämisen tukemiseksi tarvitaan lisää datatyyppejä esimerkiksi kaupunkiajoneuvojen käyttöoikeuksia koskevista määräyksistä (UVAR) tai lataus-/tankkauspaikoista, jotta saadaan tarkempia ja luotettavampia ovelta ovelle -matkatietoja. Myös uusia datalähteitä (esimerkiksi ajoneuvon tuottama data) voidaan käyttää liikenteen hallinnan ja teiden kunnossapidon parantamiseksi. Lisäksi datan maantieteellinen kattavuus on laajennettava koskemaan sellaisia alueita ja kaupunkeja, jotka eivät tällä hetkellä kuulu delegoidun asetuksen soveltamisalaan.

Nämä kysymykset otettiin muiden prioriteettien ohella esille ITS-direktiivin päivitettyssä työohjelmassa<sup>1</sup>, joka hyväksyttiin joulukuussa 2018 Euroopan ITS-komitean hyväksynnän<sup>2</sup>

<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>

jälkeen ja jossa käsiteltiin komission tekemää työtä. Delegoidun asetuksen tarkistamista suositeltiin työohjelman tavoitteiden mukaisesti ja kustannushyötyanalyysin sisältävän perusteellisen tutkimuksen jälkeen.

Tarkistus sisältyy joulukuussa 2020 julkaistun kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategiaan<sup>3</sup>, joka on lippulaivahankkeen 6 toimi 36 (”Automatisoidun ja verkottuneen multimodaaliliikenteen toteuttaminen”). Tällä delegoidulla asetuksella autetaan EU:ta saamaan täysimääräinen hyöty älykkäistä digitaalisista ratkaisuista ja älykkäistä liikennejärjestelmistä. Tarkistuksella pyritään myös selventämään mahdollisia päällekkäisyyksiä muiden ITS-direktiiviä täydentävien delegeoitujen asetusten välillä ja mukauttamaan niiden lähestymistapa alan kehitykseen.

Tarkistus on osa datalainsäädännön kehittyvää toimintaympäristöä, jota tuetaan helmikuussa 2020 julkaistussa Euroopan datastrategiassa. Yksi tämän strategian toimenpiteistä on datahallintosäädös, jolla pyritään varmistamaan, että dataa käytetään tehokkaasti uudelleen luotettavien palvelujen tarjoamiseksi EU:n kansalaisille ja datamonopoliin välttämiseksi.

## **2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE**

### **• Oikeusperusta**

Tällä delegoidulla säädöksellä täydennetään direktiiviä 2010/40/EU 7 artiklan mukaisesti, ja se muodostaa 3 artiklassa määritellyn ensisijaista toimea b koskevan erillisen lainsäädännön. Komissiolle siirrettyyn valtaan antaa delegeoituja säädöksiä sovelletaan mainitun direktiivin 12 artiklassa säädettyjä ehtoja.

### **• Toissijaisuusperiaate**

Liikennetiedot hyödyttävät tienkäyttäjiä ja koko Euroopan väestöä, sillä niiden avulla voidaan parantaa liikenneturvallisuutta, vähentää liikennesuuhkia ja rajoittaa siten ajoneuvojen päästöjä. Tämän delegoidun asetuksen tarkoituksena on parantaa korkealaatuisten ja jatkuvien tosiaikaisia liikennetietoja koskevien palvelujen tarjoamiseksi tarvittavan tie- ja liikennedatan käytettävyyttä, vaihtoa, uudelleenkäyttöä ja päivittämistä kaikkialla unionissa.

Tosiaikaisia liikennetietoja koskevien palvelujen tarjoamiselle on jo olemassa EU:n markkinat. Näin ollen on käyttäjien, asiakkaiden, viranomaisten, kyseisten palvelujen tarjoajien ja suuren yleisön edun mukaista luoda asianmukaiset edellytykset sen kehittämiseksi innovatiivisella tavalla. Yhdenmukaistetut tietovaatimukset, kuten standardointia, käytettävyyttä, datan laatua ja dataa sen uudelleenkäyttöä varten toimittavia sidosryhmiä koskevat määräykset, helpottavat EU:n laajuisten rajatylittävien liikennetietopalvelujen kehittämistä. Näiden palvelujen toimintaa koskevia säännöksiä on tarpeen yhdenmukaistaa sen varmistamiseksi, että niiden nojalla annetaan (samankaltaista) tietoa johdonmukaisella tavalla kaikkialla Euroopassa.

### **• Suhteellisuusperiaate**

---

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

Digitaalisten tietopalvelujen muuttuvassa toimintaympäristössä voimassa olevan delegoidun asetuksen kumoaminen ja korvaaminen on yksinkertaisin toimintatapa, jotta jatkossakin voidaan tarjota laadukkaita ja jatkuvia tosiaikaisia liikennetietoja koskevia palveluja kaikkialla unionissa. Tämä edellyttää, että Euroopan komissio ja jäsenvaltiot mukauttavat vaatimukset uusimpaan kehitykseen ja lainsäädäntöön tulevien innovaatioiden huomioon ottamiseksi. Koska tietopalvelut tukevat yhä enemmän tehokkaita ovelta ovelle -matkapalveluja, on välttämätöntä, että koko Euroopan tieverkosta on saatavilla runsaasti korkealaatuista ja standardoitua dataa.

### **3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTIEN TULOKSET**

#### **• Sidosryhmien kuuleminen**

Ehdotuksen valmistelemiseksi järjestettiin kaksi sidosryhmäkyselyä (huhtikuussa 2020 ja kesäkuussa 2020), kaksi julkista työpajaa (8. toukokuuta 2020 ja 3. joulukuuta 2020) ja kolme valikoitujen sidosryhmien haastattelukierrosta<sup>4</sup>.

Tammikuussa 2020 järjestettiin ensimmäinen kierros valmistelevia haastatteluja, joiden tarkoituksena oli saada tietoja tutkimuskysymysten hienosäätöä varten. Jäsenvaltioiden kanssa pidettiin 24.2.2020 ensimmäinen asiantuntijakokous, jossa esitettiin yleiskatsaus delegoidun asetuksen siihenastisesta täytäntöönpanosta, seuraavista vaiheista ja taustaselvityksestä.

Ensimmäinen kohdennettu sidosryhmäkysely järjestettiin 24.3–25.4.2020, ja siinä oli otettu huomioon asiasta saatu palaute sekä näkemykset alalla siihen mennessä havaituista ongelmista ja haasteista. Kyselyyn saatiin 153 vastausta. Sidosryhmien työpaja järjestettiin 8.5.2020. Siinä keskusteltiin ensimmäisen kyselyn tuloksista ja validoitiin ne. Toinen kierros sidosryhmien haastatteluja järjestettiin 18.5.–2.6.2020. Näiden haastattelujen tarkoituksena oli validoida sidosryhmien työpajan ja kohdennetun kyselyn tulokset.

Kaksi viikkoa kestänyt toinen kohdennettu kysely alkoi 14.9.2020. Siihen osallistui 96 vastaajaa. Kolme viikkoa kestänyt tutkimusten tulosten validointia koskeva kolmas haastattelukierros alkoi 14.10.2020. Sidosryhmiä haastateltiin perusteellisesti yhteensä 50 kertaa.

Kustannushyötyanalyysin tulosten validoimiseksi valittiin viisi tapaustutkimusta, joita hienosäädettiin erityyppisten kansallisten yhteyspisteiden edustajien kanssa 9.–20.11.2020 pidetyissä työkokouksissa. Viimeinen sidosryhmien työpaja järjestettiin 3.12.2020, ja siinä esiteltiin taustaselvityksen tulokset kaikille prosessiin osallistuneille sidosryhmille. Osallistujia oli yli 100 kussakin sidosryhmien työpajassa.

#### **• Asiantuntijatiedon käyttö**

Jäsenvaltioita sekä ETA-maita ja Sveitsiä pyydettiin nimeämään asiantuntijoita osallistumaan komission kanssa järjestettäviin kokouksiin sen auttamiseksi delegoidun

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

asetuksen tarkistamisessa. Kokouksia pidettiin 24.2.2020–13.4.2021 yhteensä 12<sup>5</sup>. Myös Euroopan parlamentin edustajia osallistujia useisiin näistä kokouksista. Lisäksi jäsenvaltioiden kanssa järjestettiin useita kahdenvälisiä kokouksia.

- **Taustaselvitys**

Vuonna 2020 valmistuneessa taustaselvityksessä tarkasteltiin keskeisiä liikennetietopalveluja ja sitä, mitkä muut datatyypit voisivat tukea näitä palveluja. Taustaselvityksessä tarkasteltiin kustannuksia ja hyötyjä, joita aiheutuisi näiden lisädatatyyppien sisällyttämisestä delegoituun asetukseen ja maantieteellisen soveltamisalan laajentamisesta TEN-T-verkon ja muiden moottoriteiden ulkopuolelle, mahdollisesti kaikkien datatyyppien osalta. Selvityksessä todettiin, että dynaamisen tietilannedatan ja tosiaikaisen liikennedatan kattaman tieverkon osuus on rajallinen kaikkialla unionissa ja etenkin delegoidun asetuksen nykyisen maantieteellisen soveltamisalan ulkopuolella, vaikka joitakin dynaamisen tietilannedatan tyyppisiä pidetään välttämättöminä myös RTTI-palveluissa (esim. dynaamiset nopeusrajoitukset, teiden sulkeminen).

Koska prosessien digitointi ja/tai uusien anturien käyttöönotto edellyttää suuria investointeja, tutkimuksessa pääteltiin, että pääsyä kaikkiin näihin datatyyppeihin olisi helpotettava asettamalla ne käytettäviksi kansallisen yhteyspisteen kautta (edellyttäen, että ne ovat jo saatavilla digitaalisessa muodossa) on hyödyllistä, sillä sen avulla ruuhkat ja päästöt vähenevät ja matkustusajat lyhenevät kaikissa soveltamisalaaan kuuluvissa tieverkoissa. Sen vuoksi delegoidun asetuksen tekstin tarkistamisen lähtökohtana oli datan käytettävyyden parantaminen kaikissa tieverkoissa.

Perusskenaarion lisäksi tarkasteltiin kolmea toimintavaihtoehtoa. Perusskenaariossa alan annetaan kehittyä ilman lainsäädäntötoimia, mutta siinä otetaan huomioon pandemiatilanne ja muut toimet, jotka on toteutettu liikenteen kestävyuden parantamiseksi tulevan vuosikymmenen aikana. Toimintavaihtoehdot olivat seuraavat:

- (1) Toimintavaihtoehto 1, jossa TEN-T-verkon nykyiseen maantieteelliseen soveltamisalaaan lisätään uusia datatyyppejä (esim. UVAR), moottoriteitä ja prioriteettivaihtoehtoja vain, jos asianomaiset datatyypit ovat jo saatavilla koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa.
- (2) Toimintavaihtoehto 2, johon sisältyi toimintavaihtoehto 1 ja maantieteellisen soveltamisalan laajentaminen muihin teihin sekä nykyisten että mahdollisten lisädatatyyppien osalta, jos asianomaiset datatyypit ovat jo saatavilla koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa.
- (3) Toimintavaihtoehto 3, johon sisältyi toimintavaihtoehto 2 ja jossa datan saatavuus koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa tehdään pakolliseksi, mikä tarkoittaa, että dataa olisi tuotettava, jos sitä ei ole saatavilla, sopivimmalla maantieteellisellä alueella. Selvityksen alusta lähtien ja sidosryhmien kanssa käydyissä keskusteluissa todettiin, että tätä ei sisällytetä delegoidun asetuksen tarkistamiseen, koska se ylittäisi komissiolle ITS-direktiivissä siirretyn toimivallan. Tämä toimintavaihtoehto otettiin mukaan ainoastaan, jotta voitaisiin tutkia tiettyjen

---

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

datatyyppien saatavuuden vaikutusta tosiaikaisia liikennetietoja koskeviin palveluihin ja jotta samat sidosryhmät ja jäsenvaltioiden asiantuntijat otettaisiin mukaan prosessiin. Tätä toimintavaihtoehtoa ei käsitellä enää jäljempänä.

Selvityksen mukaan UVAR-järjestelmiin, lataus- ja tankkausasteisiin ja -asemiin, historialliseen liikennedataan, muihin tie- ja liikennesääntöihin sekä ajoneuvon tuottamaan dataan liittyvä data olisi sisällytettävä delegoituun asetukseen, koska niistä saadaan hyötyä nykyisille RTTI-palveluille (esim. navigointipalvelut, älykäs nopeusavustin) ja tuleville RTTI-palveluille (esim. vuorovaikutteinen, verkottunut ja automatisoitu liikkuminen). Selvityksessä todettiin lopuksi, että delegoidun asetuksen maantieteellinen soveltamisala olisi laajennettava koskemaan koko tieverkkoa sekä lisädatatyyppien että kaiken delegoidun asetuksen soveltamisalaan tällä hetkellä kuuluvan datan osalta. Tämä helpottaa ovelta ovelle -matkapalveluja ja varmistaa, että tieverkon kaikissa osissa on käytettävissä dataa esim. lataus- ja tankkausasteiden sijainnista ja saatavuudesta, mikä on erityisen tärkeää alueilla, joilla niitä on vain vähän.

Muiden datatyyppien osalta analyysissä ehdotettiin, että aina kun koko tieverkkoa koskevaa historiallista liikennedatata ja ajoneuvon tuottamaa dataa on jo saatavilla koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa, se olisi asetettava käytettäväksi kansallisen yhteyspisteen kautta (toimintavaihtoehto 2).

Taustaselvityksessä tuetaan delegoidun asetuksen tarkistamista lisäämällä siihen uusia datatyyppisiä ja laajentamalla maantieteellinen soveltamisala koskemaan koko tieverkkoa. Määritysten ja standardointivaatimusten muut päivitykset on sisällytetty tarkistettuun tekstiin edellä ja 5.1 kohdassa kuvatulla tavalla.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Ottaen huomioon vaadittujen muutosten laajuus ja delegoidun asetuksen selkeys ja luettavuus, voimassa oleva delegoitu asetusta (EU) 2015/962 ehdotetaan kumottavaksi ja korvattavaksi. Lainsäädäntöä voidaan yksinkertaistaa ja/tai tarpeettomia kustannuksia alentaa poistamalla datatyyppien päällekkäisyyksiä ITS-direktiivin nojalla annettujen eri delegoitujen asetusten välillä ja sisällyttämällä raportointivaatimukset ITS-direktiivin edistymiskertomuksiin.

- **Perusoikeudet**

EU:ssa oikeus henkilötietojen suojaan taataan Euroopan unionin perusoikeuskirjan 8 artiklassa. Jos tässä delegoidussa asetuksessa säädettyihin toimenpiteisiin liittyy henkilötietojen käsittelyä, se on tehtävä EU:n lainsäädännön ja erityisesti yleisen tietosuojasetuksen (asetus (EU) 2016/679) ja sähköisen viestinnän tietosuojadirektiivin (direktiivi 2002/58/EY) mukaisesti.

#### **4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET**

EU:n talousarvioon ei odoteta kohdistuvan vaikutuksia, jotka johtuisivat suoraan uuden delegoidun asetuksen soveltamisesta.

#### **5. LISÄTIEDOT**

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaisemmat selitykset**

## 5.1. Uudet datatyypit, uudelleenjärjestetyt ja -nimetyt dataluokat ja paremmat synergiaedut muun lainsäädännön kanssa

Aiemmat dataluokat (staattinen data, dynaaminen tietilannedata ja liikennedata) on nimetty uudelleen ja niiden datatyypit on järjestetty uudelleen, jotta ne vastaisivat paremmin datan ominaisuuksia ja erityisvaatimuksia. Uudet dataluokat ovat infrastruktuuria koskeva data, sääntöjä ja rajoituksia koskeva data, verkon tilaa koskeva data ja verkon tosiaikaista käyttöä koskeva data. Uudella delegoidulla asetuksella käyttöön otettavat datatyypit ovat seuraavat:

- Infrastruktuuria koskeva data:
  - lataus- ja tankkauspisteiden ja -asemien sijainti;
  - palvelu- ja lepoalueiden sijainti.
- Sääntöjä ja rajoituksia koskeva data:
  - painoa/pituutta/leveyttä/korkeutta koskevat rajoitukset;
  - yksisuuntaiset kadut;
  - rajoitus-, kiello- tai velvoitevyöhykkeiden rajat, säännellyille liikennevyöhykkeille pääsyn senhetkinen tilanne ja nykyiset ehdot;
- Verkon tosiaikaista käyttöä koskeva data:
  - vaihtoehtoisten polttoainetyyppien tankkauspisteiden ja -asemien saatavuus;
  - kertalatauksen/-tankkauksen hinta.

Tietyt datatyypit on poistettu tai nimetty uudelleen, jotta ne vastaisivat paremmin multimodaalisista matkatietopalveluista annettua delegoitua asetusta (EU)2017/1926 ja vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurista annettua direktiiviä<sup>6</sup>. Esimerkiksi pysäköintiä koskeva data on poistettu. Tietulleja koskevan datan osalta on lisätty viittaus saatavilla oleviin tietullien vähittäismyyntikanaviin ja toimitustapoihin (delegoidun asetuksen (EU) 2017/1926 mukaisesti).

Kuten vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusehdotuksen (COM(2021) 559 final) johdanto-osan 45 ja 46 kappaleessa korostetaan, kuluttajille on annettava riittävästi tietoa vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti käytettävissä olevien lataus- ja tankkauspisteiden maantieteellisestä sijainnista, ominaisuuksista ja palveluista. Tähän sisältyvät tiedot älylatauksen ja kaksisuuntaisten latauspisteiden saatavuudesta sekä tiedot uusiutuvan energian lähteiden osuudesta myytävissä vaihtoehtoisissa polttoaineissa, kuten uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian edistämisestä annetun direktiivin (EU) 2018/2001 muuttamisesta annetun direktiiviehdotuksen 20 a artiklassa säädetään. Datatyyppejä koskevat vaatimukset ja sidosryhmien velvoitteet, jotka koskevat asiaankuuluvien lataus- ja tankkaustietojen

<sup>6</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU, annettu 22 päivänä lokakuuta 2014, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1–20).

saatavuutta ja käytettävyyttä, olisi vahvistettava vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönoton yhteydessä ottaen huomioon käynnissä olevan Verkkojen Eurooppa -välineeseen sisältyvän vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteitä ja sähköisen liikenteen toimijoiden tunnistamista koskevan IDACS-ohjelman tukitoimen tulokset.

Asiaankuuluviin artikloihin on lisätty säännöksiä, joilla tuetaan liitteessä esitettyjen datatyyppeiden käytettävyyttä ja uudelleenkäyttöä historiallisena datana, ennustavana datana ja ajoneuvon tuottamana datana.

## **5.2. Maantieteellisen soveltamisalan laajentaminen ja välttämättömien datatyyppeiden priorisointi**

Delegoidun asetuksen maantieteellistä soveltamisala on laajennettu koskemaan koko tieverkkoa yksityisiä teitä lukuun ottamatta. Se koskee kuitenkin sellaisia yksityisiä teitä, jotka ovat osa TEN-T-verkkoa tai jotka on nimetty moottoritieksi tai päätieksi. Tätä maantieteellisen soveltamisalan laajentamista sovelletaan 1. tammikuuta 2028 alkaen kaikkiin delegoidun asetuksen liitteessä lueteltuihin datatyyppeihin.

Käyttöön on otettu välivaihe, jonka aikana jäsenvaltiot voivat asteittain parantaa datan saatavuutta määrittämällä pääteiden verkkonsa. Tähän verkkoon kuuluvat tiet, jotka yhdistävät suuria kaupunkeja tai alueita tai molempia ja joita ei ole luokiteltu kattavan Euroopan laajuisen tieverkon osaksi eikä moottoritieksi. Kaikkien TEN-T-verkkoa, muita moottoriteitä ja pääteitä koskevassa delegoidussa asetuksessa lueteltujen datatyyppeiden on oltava käytettävissä kansallisten yhteyspisteiden kautta viimeistään 1. tammikuuta 2025.

Delegoidun asetuksen liitteessä olevassa datatyyppeiden luettelossa on tietyt datatyypit yksilöity niiden luonteen vuoksi ”välttämättömiksi”. Kyseiset datatyypit antavat tietoa säännöistä, rajoituksista tai turvallisuuteen liittyvistä tapauksista, joissa voi olla kyse esim. liikenneuhkasta tai sakon tai vaaratekijän aiheuttavasta tilanteesta. Jotta näiden datatyyppeiden käytettävyyttä koskeva työ voidaan aloittaa mahdollisimman pian, uudessa delegoidussa asetuksessa asetetaan käytettävyydelle sama määräaika eli 1. tammikuuta 2025 (jos tällaiset datatyypit ovat jo olemassa koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa) koko tieverkossa.

## **5.3. Datan uudelleenkäytön parantaminen liikennetietopalveluissa**

Datan käytettävyyden parantaminen edellyttää, että dataa käytetään uudelleen liikennetietopalveluissa. Sen vuoksi uudessa delegoidussa asetuksessa on tiukennettu tiettyjen datatyyppeiden uudelleenkäyttöä koskevia säännöksiä. Kun jäsenvaltio asettaa liikennesääntöjä, liikennesuunnitelmia tai tilapäisiä liikenteenhallintatoimenpiteitä käytettäväksi kansallisen yhteyspisteen kautta, palveluntarjoajien on ehdotuksen mukaan pakko käyttää tällaista dataa uudelleen tienkäyttäjille tarjoamissaan palveluissa, joten näiden palvelujen kautta annettava data on johdonmukainen käytettäväksi asetetun datan kanssa. Tämä kannustaa viranomaisia digitalisoimaan nämä datatyypit, sillä niiden asettaminen käytettäväksi lisää yhteiskunnallisia hyötyjä ja parantaa toimenpiteiden tuloksia. Lisäksi nykyisiä säännöksiä, jotka koskevat datan epätarkkuuksien ilmoittamista viranomaisille, on parannettu ja laajennettu koskemaan kaikkia datan haltijoita, minkä pitäisi puolestaan parantaa datan laatua.

#### 5.4. Joustavuus standardien ja datan laatuvaatimusten kehittämiseksi

Delegoidussa asetuksessa mainitaan nimenomaisesti useita eri standardeja. DATEX II:ta<sup>7</sup> käytetään kaikissa dataluokissa. Asetukseen on tarvittaessa lisätty viittaukset INSPIRE-infrastruktuuriin<sup>8</sup> ja TN-ITS-järjestelmään<sup>9</sup> sekä vaatimus, jonka mukaan jäsenvaltioiden on tehtävä yhteistyötä, jos tiettyä datatyyppiä koskevia eurooppalaisia standardeja ei ole olemassa, tai määriteltävä standardit, joita voidaan käyttää yhteisenä vaihtoehtona. Tavoitteena on yhdenmukaistaa mahdollisia uusia standardointitoimia ja välttää erilaisten standardien käytöstä aiheutuvaa hajanaisuutta.

Samaa lähestymistapaa on noudatettu määriteltäessä datan laatuvaatimukset, jotka jäsenvaltioiden ja asiaankuuluvien sidosryhmien on kehitettävä yhteistyössä. Laatuvaatimusten ja metadatan määritysten osalta nykyisin tehtävää työtä on kehitettävä ja yhdenmukaistettava jatkuvasti.

#### 5.5. Ajoneuvon tuottaman datan uudelleenkäytön parantaminen

Ajoneuvon tuottama data on mahdollinen datalähde useille delegoidussa asetuksessa säädettyille datatyypeille. Sitä voidaan käyttää esimerkiksi nopeuden, matkustusaikojen, huonojen tieolosuhteiden sekä tieverkossa tapahtuneiden onnettomuuksien ja vaaratilanteiden määrittämiseen. Viranomaiset voivat uuden delegoidun asetuksen nojalla pyytää ajoneuvon tuottaman datan haltijoita ja palveluntarjoajia jakamaan asiaankuuluvat datatypit reiluja, kohtuullisia ja syrjimättömiä (FRAND) ehtoja noudattaen, jotta kyseistä datalähdettä voidaan hyödyntää tietyissä julkisissa tiepalvelutehtävissä, kuten liikenteenhallinnassa ja omaisuudenhoidossa. Jos henkilötietoja käytetään, niiden käsittely edellyttää, että viranomaiset voivat viitata lailliseen perustaan asetuksen (EU) 2016/679 6 artiklan 1 kohdan mukaisesti. Tavoitteena on vähentää esteitä, jotka haittaavat viranomaisten pääsyä dataan tai haittaavat viranomaisten mahdollisuuksia hyödyntää dataa/palveluja parantaakseen tienkäyttäjien tiedonsaantia, optimoidakseen liikenteen hallintaa ja parantaakseen liikenneturvallisuutta.

#### 5.6. Täytäntöönpanon vaiheet ja raportointi

Jotta jäsenvaltioilla ja toimialalla olisi riittävästi aikaa noudattaa uutta delegoitua asetusta, se ehdotetaan pantavan täytäntöön vaiheittain. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava yksilöimänsä alueellaan olevat päätiet (eli kaupunkialueiden ulkopuolella olevan tien, joka yhdistää suuria kaupunkeja tai alueita tai molempia ja jota ei ole luokiteltu kattavan Euroopan laajuisen tieverkon osaksi eikä moottoritieksi) 1. tammikuuta 2023 mennessä. Tässä yhteydessä ne voivat käyttää uudelleen tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa koskevassa direktiivissä<sup>10</sup> vahvistettua määritelmää.

Tämän delegoidun asetuksen täytäntöönpanoa koskevat myöhemmät tiedot, jotka täsmennetään 12 artiklassa, sisällytetään direktiivin 2010/40/EU 17 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuihin edistymiskertomuksiin. Tämän odotetaan yksinkertaistavan

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

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

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

<sup>10</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/96/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 2008, tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta (EUVL L 319, 29.11.2008, s. 59).

raportointivelvoitteita, koska tällaiset edistymiskertomukset kattaisivat sekä direktiivin että tämän delegoidun asetuksen täytäntöönpanon.

Ensimmäinen välitavoite (välttämättömien datatyypin saatavuus koko tieverkossa, kaikkien datatyypin saatavuus TEN-T-verkossa, muilla moottoriteilla ja pääteillä) on tarkoitus saavuttaa 1. tammikuuta 2025. Kaikkien datatyypin käytettävyyttä koko tieverkossa koskeva tavoite on saavutettava 1. tammikuuta 2028 mennessä, mutta tämä koskee ainoastaan dataa, joka on jo saatavilla koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa ja jota voidaan näin ollen käyttää uudelleen kansallisten yhteyspisteiden kautta.

## KOMISSION DELEGOITU ASETUS (EU) .../...,

annettu 2.2.2022,

### **Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä tosiaikaisia liikennetietoja koskevien EU:n laajuisten palvelujen tarjoamisen osalta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista 7 päivänä heinäkuuta 2010 annettun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU<sup>11</sup> ja erityisesti sen 7 artiklan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Direktiivin 2010/40/EU 3 artiklan b alakohdassa säädetään tosiaikaisia liikennetietoja koskevien EU:n laajuisten palvelujen tarjoaminen määräysten ja standardien laatimista ja käyttöä koskeväksi ensisijaiseksi toimeksi.
- (2) Direktiivin 2010/40/EU 6 artiklan 1 kohdassa säädetään, että komissio hyväksyy määritykset, jotka ovat tarpeen älykkäiden liikennejärjestelmien, jäljempänä 'ITS', käyttöönoton ja operatiivisen käytön yhteensopivuuden, yhteentoimivuuden ja jatkuvuuden varmistamiseksi tosiaikaisia liikennetietoja koskevien EU:n laajuisten palvelujen tarjoamista varten. Komissio vahvistaa kyseiset määritykset komission delegoidussa asetuksessa (EU) 2015/962 sellaisten käytettävyyttä, vaihtoa, uudelleenkäyttöä ja päivittämistä koskevien tietojen parantamiseksi, jotka tarvitaan korkealaatuisten ja jatkuvien tosiaikaisia liikennetietoja koskevien palvelujen tarjoamiseksi kaikkialla unionissa.
- (3) Data muodostaa edelleen kontekstuaalisen perustan tosiaikaisten liikennetietojen tuottamiselle. Koska ITS:n käyttöönotto kiihtyy kaikkialla unionissa, sitä on tuettava jatkuvasti lisäämällä saumattomasti pääsyä nykyisiin ja uusiin datatyyppeihin, jotka ovat merkityksellisiä tosiaikaisia liikennetietoja koskevien palvelujen tarjoamisen kannalta ja joiden maantieteellinen kattavuus on laajempi. Sen vuoksi datan antamista koskevien vaatimusten päivittäminen on tarpeen, jotta tehokas uudelleenkäyttö tietopalveluissa varmistettaisiin edelleen loppukäyttäjille. Kyseiset päivitetty vaatimukset saattavat vaikuttaa koko tietoketjuun, kuten datan hankintaan,

---

<sup>11</sup> 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).

esittämismuotoon, koostamiseen ja jakeluun sekä datan sisällyttämiseen liikennetietopalveluihin.

- (4) Direktiivin 2010/40/EU 5 artiklassa säädetään, että mainitun direktiivin 6 artiklan mukaisesti hyväksytyjä määräyksiä olisi sovellettava ITS-sovelluksiin ja -palveluihin, kun nämä otetaan käyttöön, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kaikkien jäsenvaltioiden oikeutta päättää itse tällaisten sovellusten ja palvelujen käyttöönotosta alueellaan.
- (5) Kyseisiä määräyksiä olisi sovellettava kaikkien tosiaikaisia liikennetietoja koskevien palvelujen tarjoamiseen, sanotun kuitenkaan rajoittamatta muissa direktiivin 2010/40/EU nojalla annetuissa säädöksissä, varsinkin komission delegoiduissa asetuksissa (EU) N:o 885/2013<sup>12</sup> ja (EU) N:o 886/2013<sup>13</sup>, säädelyjen erityisten määritysten soveltamista.
- (6) Unionissa on jo markkinat tosiaikaisia liikennetietoja koskevien palvelujen tarjoamiselle, ja on sekä käyttäjien ja asiakkaiden että kyseisten palvelujen tarjoajien edun mukaista, että näille markkinoille luodaan oikeat edellytykset, jotta markkinat voisivat säilyä ja jotta niitä voitaisiin kehittää innovatiivisilla tavoilla. Tosiaikaisia liikennetietoja koskevien palvelujen tarjoamisen osalta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2019/1024<sup>14</sup> säädetään julkisen sektorin hallussa olevien tietojen uudelleenkäyttöä unionissa koskevat vähimmäissäännöt. Tieviranomaisten ja julkisten tienpitäjien hallussa olevan datan uudelleenkäyttöön sovelletaan tämän asetuksen säännöksiä ja erityisesti sen datan päivittämistä koskevia säännöksiä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta direktiivissä (EU) 2019/1024 säädettyjen sääntöjen soveltamista. Tässä asetuksessa vahvistetuissa säännöissä ei edellytetä datan jakamista maksutta yksityisten datan haltijoiden hallussa olevan datan uudelleenkäytön osalta. Yksityisten datan haltijoiden hallussa olevaan dataan voidaan soveltaa lissensiosopimuksia niiden uudelleenkäytön sääntelemiseksi.
- (7) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2007/2/EY<sup>15</sup> perustetaan Euroopan unionin paikkadataninfrastrukturi, joka mahdollistaa paikkatietojen (mukaan lukien paikkatietoryhmän ”liikenneverkot”) jakamisen ja niiden julkisen saatavuuden koko unionissa unionin ympäristöpolitiikan ja ympäristöön mahdollisesti vaikuttavien politiikkojen ja toimintojen tukemiseksi. Tässä asetuksessa säädettyjen määritysten olisi oltava yhdenmukaiset direktiivissä 2007/2/EY ja sen täytäntöönpanosäädöksissä,

---

<sup>12</sup> Komission delegoitu asetus (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).

<sup>13</sup> Komission delegoitu asetus (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 liikenneturvallisuuteen liittyviä yleisiä vähimmäisliikennetietoja ilmaiseksi käyttäjille (EUVL L 247, 18.9.2013, s. 6).

<sup>14</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/1024, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, avoimesta datasta ja julkisen sektorin hallussa olevien tietojen uudelleenkäytöstä (EUVL L 172, 26.6.2019, s. 56–83).

<sup>15</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/2/EY, annettu 14 päivänä maaliskuuta 2007, Euroopan yhteisen paikkatietoinfrastruktuurin (INSPIRE) perustamisesta (EUVL L 108, 25.4.2007, s. 1).

varsinkin komission asetuksessa (EU) N:o 1089/2010<sup>16</sup>, säädettyjen määritysten kanssa. Näiden määritysten laajentaminen koskemaan kaikkia infrastruktuuria koskevan datan tyyppejä voi myös edistää yhdenmukaistumista tällä alalla.

- (8) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2013<sup>17</sup> määritellään Euroopan laajuisen tieverkon ydinverkon ja kattavan Euroopan laajuisen tieverkon tieliikenneinfrastruktuuri. Liikenteen toistuvat ulkoisvaikutukset ja muut vaikeudet liikenteenhallinnassa, kuten ruuhkat, ilman saastuminen ja melu, eivät rajoitu pelkästään Euroopan laajuisiin tieverkkoihin tai moottoriteihin. Itse asiassa merkittävä osa toistuvista liikenneruuhkista tapahtuu kaupunkialueilla. Lisäksi tosiaikaisia liikennetietoja koskevien EU:n laajuisten palvelujen olisi mahdollistettava ovelta ovelle -matkapalvelut, eikä niitä pitäisi rajoittaa koskemaan vain kattavaa Euroopan laajuista tieverkkoa ja muita moottoriteitä. Sen vuoksi jäsenvaltioiden olisi sovellettava näitä määrittämiä koko tieverkkoon, lukuun ottamatta teitä, jotka eivät ole tie- tai liikenneviranomaisen omistuksessa. Kyseisen poikkeuksen piiriin ei pitäisi kuulua tiet, jotka ovat tie- tai liikenneviranomaisen omistuksessa mutta jotka on annettu yksityisen tahon ylläpidettäväksi hallintoa koskevalla toimiluvalla.
- (9) Tieviranomaisten tai tienpitäjien olisi asetettava saataville tiettyjä datatyyppejä, joiden katsotaan olevan välttämättömiä luotettavien liikennetietopalvelujen kehittämiseksi ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi, mukaan lukien liikennesäännöt, rajoitukset ja teiden tai kaistojen sulkeminen. Kyseisten datatyyppien tärkeyden vuoksi ne on asetettava käytettäväksi välitavoitteena muita datatyyppejä aiemmin.
- (10) Vaiheittaista täytäntöönpanoa olisi harkittava datan käytettävyyttä ja standardointia koskevan kehityksen mahdollistamiseksi. Tällaisen vaiheittaisuuden tarkoituksena on laajentaa datan maantieteellistä kattavuutta ja parantaa sen käytettävyyttä toteuttamiskelpoisesti ja asteittain. Tätä varten jäsenvaltioiden olisi määriteltävä alueensa päätieverkko. Kyseisen päätieverkon määrittelemiseksi jäsenvaltiot voivat käyttää kyseisen verkon määritelmää Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/96/EY 1 artiklan mukaisesti.
- (11) Koska datalähteet vaihtelevat infrastruktuuripohjaisista antureista antureina toimiviin ajoneuvoihin, on tärkeää, että määrittäykset ovat yhdenmukaiset asiaankuuluvien dataluokkien ja -tyyppien kanssa ja että ne kattavat useita mahdollisia datan tuottamiseksi tai päivittämiseksi käytettäviä datalähteitä ja -teknologioita.
- (12) Jos tässä asetuksessa säädettyihin toimenpiteisiin liittyy henkilötietojen käsittelyä, se olisi tehtävä henkilötietojen ja yksityisyyden suojaa koskevan unionin oikeuden mukaisesti, etenkin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679<sup>18</sup> ja soveltuvin osin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/58/EY

---

<sup>16</sup> Komission asetus (EU) N:o 1089/2010, annettu 23 päivänä marraskuuta 2010, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/2/EY täytäntöönpanosta paikkatietoaineistojen ja -palvelujen yhteentoimivuuden osalta (EUVL L 323, 8.12.2010, s. 11).

<sup>17</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1).

<sup>18</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1).

mukaisesti. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/58/EY osia sovelletaan myös muiden tietojen kuin henkilötietojen käsittelyyn.

- (13) Jotta jäsenvaltiot voisivat tarjota tosiaikaisia liikennetietoja koskevia palveluja yhdenmukaisesti ja saumattomasti, niiden olisi käytettävä eurooppalaisten ja kansainvälisten standardointijärjestöjen määrittelemiä olemassa olevia teknisiä ratkaisuja ja standardeja, kuten DATEX II:ta (CEN/TS 16157 ja myöhemmin päivitetyt toisinnot) ja ISO-standardeja. Jäsenvaltioita ja sidosryhmiä olisi kannustettava tekemään yhteistyötä sellaisten datatyyppejen osalta, joista ei ole saatavilla standardoitua muotoa, sopiakseen datan määrittelystä ja muodosta sekä metadatasta.
- (14) Unionissa on jo käytössä useita dynaamisia sijainnin osoittamismenetelmiä, joita sovelletaan jäsenvaltioissa. Eri sijainnin osoittamismenetelmien käyttö olisi sallittava jatkossakin. Jäsenvaltioita ja sidosryhmiä olisi kuitenkin kannustettava tekemään yhteistyötä tarvittaessa eurooppalaisten standardointielinten välityksellä hyväksytyjen sijainnin osoittamismenetelmien sopimiseksi.
- (15) Tieviranomaisten ja tienpitäjien olisi asetettava data käytettäväksi ja päivitettävä sitä säännöllisesti, jotta luotettaville ITS-sovelluksille välttämättömät ajantasaiset ja tarkat digitaaliset kartat voidaan laatia. Digitaalisten karttojen laatijoita olisi kannustettava sisällyttämään asiaankuuluvat datan päivitykset viipymättä olemassa oleviin karttoihin ja karttojen päivityspalveluihin. Liikenneturvallisuuden kaltaisten julkisten politiikkojen noudattamiseksi palveluntarjoajien ja digitaalisten karttojen laatijoiden olisi tehtävä yhteistyötä viranomaisten kanssa korjatakseen datassaan olevat epätarkkuudet.
- (16) Tarkan ja ajantasaisen datan käytettävyys on välttämätöntä, jotta tosiaikaisia liikennetietoja koskevia palveluja voitaisiin tarjota koko unionissa. Tieviranomaiset, tienpitäjät, ajoneuvon tuottaman datan haltijat, lataus- ja tankkausalan sidosryhmät, tietullialan toimijat ja tosiaikaisia liikennetietoja koskevien palvelujen tarjoajat keräävät ja tallentavat asiaankuuluvan datan. Jotta kyseistä dataa olisi helpompi vaihtaa ja käyttää uudelleen tällaisten palvelujen tarjoamiseksi, tieviranomaisten, tienpitäjien, ajoneuvon tuottaman datan haltijoiden, lataus- ja tankkausalan sidosryhmien, tietullialan toimijoiden ja tosiaikaisia liikennetietoja koskevien palvelujen tarjoajien olisi asetettava kyseinen data, vastaava metadata ja datan laatua koskevat tiedot muiden tieviranomaisten, tienpitäjien, ajoneuvon tuottaman datan haltijoiden, lataus- ja tankkausalan sidosryhmien, tietullialan toimijoiden, tosiaikaisia liikennetietoja koskevien palvelujen tarjoajien ja digitaalisten karttojen laatijoiden haettaviksi ja käytettäväksi kansallisen tai yhteisen yhteyspisteen kautta. Yhteyspiste voi olla tietovarasto, rekisteri tai verkkoportaali tai muu niiden kaltainen yhteyspiste datatyypistä riippuen. Dataa ei tarvitse isännöidä kansallisissa tai yhteisissä yhteyspisteissä, vaan ne voivat johtaa muihin paikkoihin, joissa data on saatavilla. Jäsenvaltioiden olisi yhdistettävä nykyiset julkiset ja yksityiset yhteyspisteet yhdeksi yhteyspisteeksi, jossa on saatavilla näiden määritysten soveltamisalaan kuuluvan asiaankuuluvan käytettävissä olevan datan kaikki tyypit. Jäsenvaltiot voivat edelleen käyttää komission delegoidulla asetuksella (EU) 2015/962 perustettuja yhteyspisteitä, ja niiden olisi voitava vapaasti päättää käyttää muilla direktiivin 2010/40/EU nojalla annetuilla delegoiduilla säädöksillä perustettuja yhteyspisteitä kansallisina yhteyspisteinä tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan datan osalta.

- (17) Jotta tieviranomaiset, tienpitäjät, lataus- ja tankkausalan sidosryhmät, tietuallalan toimijat, palveluntarjoajat ja digitaalisten karttojen laatijat voisivat hakea ja käyttää asiaankuuluvaa dataa menestyksekkäästi ja kustannustehokkaasti, on tarpeen kuvata moitteettomalla tavalla tämän datan sisältö ja rakenne asianmukaista metadataa käyttäen.
- (18) Tosiiaikaisia liikennetietoja koskevien palvelujen on oltava tarkkoja, jotta loppukäyttäjille voidaan tarjota mahdollisimman luotettavia ja oikea-aikaisia tietoja. Jotta lisättäisiin tienkäyttäjille liikenneturvallisuuden paranemisesta ja liikenneuhkien vähenemisestä aiheutuvia hyötyjä, kyseisissä palveluissa olisi otettava huomioon myös tieviranomaisten prioriteetit, jotka on esitetty esimerkiksi digitaalisesti käytettävissä olevissa liikennevirtoja koskevissa suunnitelmissa.
- (19) Kyseisten määritysten ei tulisi velvoittaa mitään sidosryhmää aloittamaan sellaisen datan keräämistä, jota se ei jo kerää, eikä digitoimaan sellaista dataa, joka ei jo ole saatavilla koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa. Datan päivityksiä koskevia erityisvaatimuksia olisi sovellettava ainoastaan sellaiseen dataan, joka on tosiasiallisesti kerätty ja saatavilla koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa. Jäsenvaltioita olisi kuitenkin kannustettava etsimään tarpeitaan vastaavia kustannustehokkaita tapoja digitoida olemassa oleva infrastruktuuria koskeva data sekä sääntöjä ja rajoituksia koskeva data.
- (20) Näiden määritysten ei tulisi velvoittaa tieviranomaisia tai tienpitäjiä määrittelemään tai panemaan täytäntöön liikennevirtasuunnitelmia ja tilapäisiä liikenteenhallintatoimenpiteitä. Niiden ei tulisi velvoittaa palveluntarjoajia jakamaan dataansa muiden palveluntarjoajien kanssa. Palveluntarjoajien olisi voitava vapaasti tehdä keskenään kaupallisia sopimuksia asiaankuuluvan datan uudelleenkäytöstä.
- (21) Jäsenvaltioita ja ITS-sidosryhmiä olisi kannustettava tekemään yhteistyötä datan laatua koskevista yhteisistä määritelmistä sopimiseksi, jotta kaikkialla liikennedatan arvoketjussa voitaisiin käyttää yhteisiä datan laatuindikaattoreita, joita ovat esimerkiksi datan täydellisyys, tarkkuus ja ajantasaisuus, käytetty hankintamenetelmä ja sijainnin osoittamismenetelmä sekä sovellettavat laatutarkastukset. Niitä olisi myös kannustettava toimimaan yhdessä asiaan liittyvien laadun mittausmenetelmien vahvistamiseksi ja eri datatyypin seuraamiseksi. Jäsenvaltioita olisi kannustettava jakamaan keskenään tämän alan tietämystä, kokemuksia ja parhaita käytäntöjä käynnissä olevissa ja tulevaisuudessa koordinoituvissa hankkeissa.
- (22) Yksityisiltä palveluntarjoajilta ja ajoneuvon tuottaman datan haltijoilta saatavan datan ja tosiaikaisia liikennetietoja koskevien palvelujen käyttö on tunnustetusti kustannustehokas tapa, jolla tieviranomaiset ja tienpitäjät voivat parantaa liikenteenhallintaa ja liikenneturvallisuutta sekä infrastruktuurin hallintaa ja kunnossapitoa. Viranomaisten olisi käytettävä yhteisiä FRAND-ehtoja, kun ne vastaanottavat tätä dataa tai näitä palveluja edellä mainittuihin tehtäviin, jotta saatavuuden esteitä voitaisiin vähentää ja uudelleenkäyttöä koskevien ehtojen avoimuutta parantaa. Jäsenvaltioita ja asiaankuuluvia sidosryhmiä kannustetaan määrittelemään yhteiset FRAND-ehdot, joita sovelletaan asiaankuuluvien datatyypin uudelleenkäyttöön kyseisten julkisten tehtävien suorittamista varten.
- (23) Yksityiset palveluntarjoajat voivat käyttää tieviranomaisten ja tienpitäjien keräämää dataa syöttödatana omia tosiaikaisia liikennetietoja koskevia palvelujaan varten.

Tällaisen datan uudelleenkäyttöön sovellettavien erityisehtojen ja -edellytysten vahvistaminen olisi jätettävä asianomaisille osapuolille, sanotun kuitenkaan rajoittamatta direktiivin (EU) 2019/1024<sup>19</sup> säännösten soveltamista. Yksityisten palveluntarjoajien olisi käytettävä uudelleen tiettyjä tieviranomaisten ja tienpitäjien toimittamia datatyyppejä, kuten liikennevirtasuunnitelmia, liikennesääntöjä ja -rajoituksia sekä väliaikaisia liikenteenhallintatoimenpiteitä, jotta voidaan varmistaa, että asiaankuuluvat tiedot ovat tienkäyttäjien käytettävissä tosiaikaisia liikennetietoja koskevien palvelujen kautta.

- (24) Sen varmistamiseksi, että kyseiset määräykset pannaan asianmukaisesti täytäntöön, jäsenvaltioiden olisi arvioitava, noudattavatko tieviranomaiset, tienpitäjät, digitaalisten karttojen laatijat, tietullialan toimijat, lataus- ja tankkausalan sidosryhmät, ajoneuvon tuottaman datan haltijat ja palveluntarjoajat datan käytettävyyttä, vaihtoa, uudelleenkäyttöä ja päivittämistä koskevia vaatimuksia. Toimivaltaisten viranomaisten olisi voitava käyttää tähän tarkoitukseen tieviranomaisten, tienpitäjien, digitaalisten karttojen laatijoiden, tietullialan toimijoiden, lataus- ja tankkausalan sidosryhmien, ajoneuvon tuottaman datan haltijoiden ja palveluntarjoajien antamia näyttöön perustuvia vaatimustenmukaisuusilmoituksia. Jäsenvaltioiden olisi tehtävä yhteistyötä yhdenmukaistaakseen lähestymistapansa vaatimustenmukaisuuden arviointiin sellaisissa käynnissä olevissa ja tulevaisuudessa koordinoitihankkeissa, jotka auttavat tämän asetuksen määritysten täytäntöönpanossa.
- (25) Kyseiset määräykset eivät rajoita radiolähetystoiminnan harjoittajien ilmaisuvapautta, siinä määrin kuin määräyksissä ei veloiteta niitä ottamaan kantaa lähetettäviin tietoihin, ja määräyksissä jätetään jäsenvaltioille riittävästi joustonvaraa ottaa huomioon radiolähetystoiminnan harjoittajien ilmaisuvapautta koskevat kansalliset valtiosääntöperinteet.
- (26) Vaadittujen muutosten laajuus huomioon ottaen komission delegoitu asetus (EU) 2015/962 olisi kumottava,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

### *1 artikla*

#### *Kohde ja soveltamisala*

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan tarvittavat määräykset, jotta datan haltijoille ja datan käyttäjille voidaan varmistaa datan käytettävyys, vaihto, uudelleenkäyttö ja päivittäminen tosiaikaisia liikennetietoja koskevien EU:n laajuisten palvelujen tarjoamiseksi, ja varmistaa, että kyseiset palvelut ovat tarkkoja ja loppukäyttäjien saatavilla yli rajojen.

---

<sup>19</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/1024, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, avoimesta datasta ja julkisen sektorin hallussa olevien tietojen uudelleenkäytöstä (EUVL L 172, 26.6.2019, s. 56–83).

2. Tätä asetusta sovelletaan koko tieverkkoon, joka on yleisesti moottoriliikenteen käytettävissä. Sitä ei poikkeuksellisesti sovelleta yksityisiin teihin, paitsi jos ne ovat osa kattavaa TEN-T-verkkoa tai jos ne on nimetty moottoritieksi tai päätieksi.
3. Tätä asetusta sovelletaan direktiivin 2010/40/EU 5 artiklan mukaisesti.

## *2 artikla*

### *Määritelmät*

Tässä asetuksessa sovelletaan direktiivin 2010/40/EU 4 artiklassa säädettyjä määritelmiä.

Lisäksi tässä asetuksessa tarkoitetaan

- 1) 'Euroopan laajuisen tieverkon ydinverkolla' tieliikenneinfrastruktuuria, joka on osa asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 määriteltyä ydinverkkoa;
- 2) 'kattavalla Euroopan laajuisella tieverkolla' tieliikenneinfrastruktuuria, joka on osa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 määriteltyä kattavaa verkkoa;
- 3) 'moottoritieillä' tietä, jonka sen sijaintijäsenvaltio on nimennyt moottoritieksi;
- 4) 'datan käytettävyydellä' mahdollisuutta pyytää ja saada dataa milloin tahansa koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa;
- 5) 'staattisella datalla' dataa, joka ei muutu usein eikä säännöllisesti;
- 6) 'dynaamisella datalla' dataa, joka muuttuu usein tai säännöllisesti;
- 7) 'datan päivittämisellä' olemassa olevan datan muuttamista, mukaan lukien sen poistaminen sekä uusien kohtien tai lisäkohtien sisällyttäminen siihen;
- 8) 'tosiaikaisilla liikennetiedoilla' tietoja, jotka on saatu mistä tahansa infrastruktuuria koskevasta datasta, sääntöjä ja rajoituksia koskevasta datasta, verkon tilaa koskevasta datasta ja verkon tosiaikaista käyttöä koskevasta datasta tai niiden yhdistelmästä;
- 9) 'tosiaikaisia liikennetietoja koskevalla palvelulla' tarkoitetaan ITS-palvelua, joka tarjoaa loppukäyttäjille välittömästi tosiaikaisia liikennetietoja;
- 10) 'tieviranomaisella' mitä tahansa viranomaista, joka vastaa alueelliseen toimivaltaansa kuuluvien teiden suunnittelusta, valvonnasta tai hallinnoinnista;
- 11) 'tienpitäjällä' mitä tahansa julkista tai yksityistä tahoa, joka vastaa tien kunnossapidosta ja hallinnoinnista sekä liikennevirtojen säätelystä;
- 12) 'palveluntarjoajalla' mitä tahansa julkista tai yksityistä tahoa, joka tarjoaa tosiaikaisia liikennetietoja koskevia palveluja ja joka ei pelkästään välitä dataa edelleen datan käyttäjille;

- 13) 'tietullialan toimijalla' mitä tahansa julkista tai yksityistä tahoa, joka toimii Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2019/520<sup>20</sup> määriteltynä tietullipalvelujen tarjoajana tai tietullioperaattorina;
- 14) 'datan haltijalla' oikeushenkilöä, rekisteröityä taikka julkista tai yksityistä tahoa, jolla on oikeus myöntää pääsy valvonnassaan oleviin liitteessä lueteltuihin datatyyppeihin tai jakaa niitä sovellettavan unionin tai kansallisen lainsäädännön mukaisesti;
- 15) 'datan käyttäjällä' tieviranomaista, tienpitäjää, tietullialan toimijaa, palveluntarjoajaa tai digitaalisten karttojen laatijaa taikka mitä tahansa muuta tahoa, joka käyttää dataa tosiaikaisten liikennetietojen tuottamiseen tai, jos datan haltijan määrittämät ehdot sen sallivat, muihin liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin;
- 16) 'loppukäyttäjällä' kaikkia tienkäyttäjiä, joko luonnollisia tai oikeushenkilöitä, jotka voivat käyttää tosiaikaisia liikennetietoja koskevia palveluja;
- 17) 'yhteyspisteellä' digitaalista rajapintaa, jossa liitteessä lueteltu data ja sitä vastaava metadata asetetaan datan käyttäjien käytettäväksi niiden uudelleenkäyttöä varten, tai jossa tämän datan lähteet ja metadata asetetaan datan käyttäjien käytettäväksi niiden uudelleenkäyttöä varten;
- 18) 'metadatalalla' datan jäseneltyä sisällönkuvausta, joka helpottaa tämän datan hakemista ja käyttämistä;
- 19) 'hakupalveluilla' palveluita, jotka mahdollistavat pyydetyn datan hakemisen vastaavan metadatan sisältöä käyttämällä ja tällaisen sisällön esittämisen;
- 20) 'tilapäisillä liikenteenhallintatoimenpiteillä' tilapäisiä toimenpiteitä, joilla on tarkoitus ratkaista tietty liikennehäiriö ja joilla on tarkoitus esimerkiksi hallita ja ohjata liikennevirtoja;
- 21) 'liikennevirtasuunnitelmilla' pysyviä liikenteenhallintatoimenpiteitä, jotka liikenteenhallinnasta vastaavat ovat suunnitelleet liikennevirtojen hallintaan ja ohjaamiseen pysyvien tai toistuvien liikennehäiriöiden vuoksi;
- 22) 'liikennemerkeillä' mitä tahansa liikennemerkkiä, opastinta, laitetta, ilmoitusta tai tiemerkintää, joka ilmaisee vaaran, kehottaa henkilöitä noudattamaan varotoimia tällaisen vaaran varalta, osoittaa tietä koskevan säännön olemassaolon tai panee täytäntöön tällaisen määräyksen liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan Wienin yleissopimuksen mukaisesti;
- 23) 'pääteillä' kaupunkialueiden ulkopuolella olevaa tietä, joka yhdistää suuria kaupunkeja tai alueita tai molempia ja jota ei ole luokiteltu kattavan Euroopan laajuisen tieverkon osaksi eikä moottoritieksi;

---

<sup>20</sup> 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).

- 24) 'yksityisillä teillä' tietä, joka ei ole tie- tai liikenneviranomaisen omistuksessa, lukuun ottamatta teitä, jotka ovat tie- tai liikenneviranomaisen omistuksessa mutta jotka on annettu yksityisen tahon ylläpidettäviksi hallinnointia koskevalla toimiluvalla;
- 25) 'infrastruktuuria koskevalla datalla' dataa, joka kuvaa tieverkkoa tai tieverkossa tai sen varrella olevaa infrastruktuuria;
- 26) 'sääntöjä ja rajoituksia koskevalla datalla' dataa, joka liittyy tieverkossa oleviin ajoneuvoihin sovellettaviin liikennesääntöihin tai rajoituksiin;
- 27) 'verkon tilaa koskevalla datalla' dataa, joka kuvaa matkustamista mahdollisesti estäviä tai hidastavia tilapäisiä tilanteita tai joka voi varoittaa loppukäyttäjää vaarallisista tilanteista;
- 28) 'verkon tosiaikaista käyttöä koskevalla datalla' dataa, joka kuvaa tieverkon nykyistä käyttöä ja tieverkossa olevia käyttövaihtoehtoja;
- 29) 'välttämättömillä datatyypeillä' datatyyppejä, joiden katsotaan olevan välttämättömiä tosiaikaisia liikennetietoja koskevien palvelujen luotettavuuden kannalta ja jotka tukevat turvallisia ja tehokkaita ovelta ovelle -matkapalveluja ja tulevia liikkumispalveluja;
- 30) 'ajoneuvon tuottamalla datalla' tarkoitetaan mitä tahansa ajoneuvon, ajoneuvoon asennetun laitteen tai ITS-sovelluksia tarjoavien henkilökohtaisten laitteiden ajoneuvon käytön aikana tuottamaa dataa;
- 31) 'ajoneuvon tuottaman datan haltijalla' mitä tahansa tahoja, joka kerää ajoneuvon tuottamaa dataa, koostaa sitä tai käsittelee sitä muulla tavalla yksityisyyden suoja koskevien vaatimusten täyttämiseksi;
- 32) 'reiluilla, kohtuullisilla ja syrjimättömillä (FRAND) ehdoilla' vilpittömässä mielessä neuvoteltuja lisenssiehtoja, jotka mahdollistavat palvelujen tai datan saatavuuden kohtuullista korvausta vastaan samoin tai samankaltaisin ehdoin kuin mitä on määritetty muiden käyttäjien kanssa.

### *3 artikla*

#### *Kansalliset yhteyspisteet*

1. Jokaisen jäsenvaltion on perustettava kansallinen yhteyspiste. Kansallinen yhteyspiste on ainoa yhteyspiste, jonka kautta datan käyttäjät saavat pääsyn 4–11 artiklassa tarkoitetun datan haltijoiden antamaan tietyn jäsenvaltion aluetta koskevaan dataan, mukaan lukien datan päivitykset.
2. Olemassa olevia kansallisia tai yhteisiä yhteyspisteitä, jotka on perustettu komission delegoidun asetuksen (EU) 2015/962 3 artiklan tai muista direktiivin 2010/40/EU nojalla annetuista delegoiduista säädöksistä johtuvien vaatimusten noudattamiseksi, voidaan käyttää kansallisina yhteyspisteinä tätä asetusta sovellettaessa, jos jäsenvaltiot katsovat sen asianmukaiseksi.

3. Kansallisten yhteyspisteiden on tarjottava datan käyttäjille hakupalveluita, kuten palveluita, jotka mahdollistavat pyydetyin datan hakemisen vastaavan metadatan sisältöä käyttämällä ja tällaisen sisällön esittämisen.
4. Julkisten ja yksityisten datan haltijoiden on toimitettava metadata, jotta datan käyttäjät voivat hakea ja käyttää datakokonaisuuksia kansallisten yhteyspisteiden kautta.
5. Vähintään kaksi jäsenvaltiota voi perustaa yhteisen yhteyspisteen.
6. Kaikki kansallisen yhteyspisteen kautta dataa toimittavat tahot voivat tehdä sen valtakirjalla sovellettavien sopimusten mukaisesti esimerkiksi kolmannen osapuolen tietokannan tai sisällön koostajan kautta. Tämä ei vapauta alkuperäistä datan haltijaa vastuusta, joka liittyy toimitettavan alkuperäisen datan laatuun.

#### *4 artikla*

##### *Infrastruktuuria koskevan datan käytettävyys, vaihto ja uudelleenkäyttö*

1. Yhteensopivien, yhteentoimivien ja jatkuvien tosiaikaisia liikennetietoja koskevien palvelujen tarjoamisen helpottamiseksi koko unionissa tieviranomaisten, tienpitäjien, tietuallalan toimijoiden sekä lataus- ja tankkausalan sidosryhmien on toimitettava keräämänsä liitteessä lueteltu infrastruktuuria koskeva data standardoidussa muodossa, kuten liikenneverkkoja koskevan INSPIRE-tietoeritelmän muodossa, TN-ITS-muodossa (CEN/TS17268 ja myöhemmin päivitetty toisinnot) tai DATEX II -muodossa (EN 16157, CEN/TS 16157 ja myöhemmin päivitetty toisinnot). Kaikki tämän datan päivitykset on tehtävä 8 artiklan mukaisesti.

Jos täydentäviä tai vaihtoehtoisia standardeja on tarkoitus määritellä, sovelletaan seuraavia ehtoja:

- jäsenvaltioiden on tehtävä yhteistyötä näiden täydentävien tai vaihtoehtoisten standardien määrittelemiseksi;
  - koneellisesti luettavien digitaalisten muotojen on oltava yhteensopivia tämän kohdan ensimmäisessä virkkeessä tarkoitettujen voimassa olevien standardien kanssa.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettun datan ja vastaavan metadatan, mukaan lukien sen laatua koskevat tiedot, on oltava sen vaihtoa tai uudelleenkäyttöä varten kaikkien unionissa toimivien datan käyttäjien käytettävissä.
    - a) syrjimättömästi;
    - b) sellaisia vähimmäislaatuvaatimuksia noudattaen, joista jäsenvaltioiden on sovittava yhteistyössä asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa;
    - c) asianmukaisen ajan kuluessa, jotta dataa voidaan käyttää luotettavasti ja tehokkaasti tosiaikaisten liikennetietojen tuottamiseksi;
    - d) 3 artiklassa tarkoitettun kansallisen tai yhteisen yhteyspisteen kautta.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettua dataa käyttävien datan käyttäjien ja datan haltijoiden on tehtävä yhteistyötä varmistaakseen, että mahdollisista dataan liittyvistä epätarkkuuksista ilmoitetaan viipymättä sille datan haltijalle, jolta data on peräisin.

## 5 artikla

### *Sääntöjä ja rajoituksia koskevan datan käytettävyys, vaihto ja uudelleenkäyttö*

1. Yhteensopivien, yhteentoimivien ja jatkuvien tosiaikaisia liikennetietoja koskevien palvelujen tarjoamisen helpottamiseksi koko unionissa tieviranomaisten, tienpitäjien ja tietullialan toimijoiden on toimitettava keräämänsä liitteessä lueteltu sääntöjä ja rajoituksia koskeva data DATEX II -muodossa (EN 16157, CEN/TS 16157 ja myöhemmin päivitetty toisinnot) tai TN-ITS-muodossa (CEN/TS 17268 ja myöhemmin päivitetty toisinnot). Kaikki tämän datan päivitykset on tehtävä 9 artiklan mukaisesti.

Jos täydentäviä tai vaihtoehtoisia standardeja on tarkoitus määritellä, sovelletaan seuraavia ehtoja:

- jäsenvaltioiden on tehtävä yhteistyötä näiden täydentävien tai vaihtoehtoisten standardien määrittelemiseksi;
  - koneellisesti luettavien digitaalisten muotojen on oltava yhteensopivia tämän kohdan ensimmäisessä virkkeessä tarkoitettujen voimassa olevien standardien kanssa.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettun datan ja vastaavan metadatan, mukaan lukien sen laatua koskevat tiedot, on oltava sen vaihtoa tai uudelleenkäyttöä varten kaikkien unionissa toimivien datan käyttäjien käytettävissä.
- a) syrjimättömästi;
  - b) sellaisia vähimmäislaatuvaatimuksia noudattaen, joista jäsenvaltioiden on sovittava yhteistyössä asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa;
  - c) asianmukaisen ajan kuluessa, jotta dataa voidaan käyttää luotettavasti ja tehokkaasti tosiaikaisten liikennetietojen tuottamiseksi;
  - d) 3 artiklassa tarkoitettun kansallisen tai yhteisen yhteyspisteen kautta.
3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettua dataa käyttävien datan käyttäjien ja datan haltijoiden on tehtävä yhteistyötä varmistaakseen, että mahdollisista dataan liittyvistä epätarkkuuksista ilmoitetaan viipymättä sille datan haltijalle, jolta data on peräisin.
4. Palveluntarjoajien on ilman loppukäyttäjille aiheutuvia lisäkustannuksia käsiteltävä ja sisällytettävä tarjoamiinsa asiaankuuluviin palveluihin kaikkia toimivaltaisten viranomaisten laatimia liikennevirtasuunnitelmia, liikennesääntöjä ja rajoituksia koskeva data, joka on asetettu käytettäväksi kansallisen tai yhteisen yhteyspisteen kautta koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa.

## 6 artikla

### *Verkon tilaa koskevan datan käytettävyys, vaihto ja uudelleenkäyttö*

1. Yhteensopivien, yhteentoimivien ja jatkuvien tosiaikaisia liikennetietoja koskevien palvelujen tarjoamisen helpottamiseksi koko unionissa tieviranomaisten, tienpitäjien, ajoneuvon tuottaman datan haltijoiden ja palveluntarjoajien on toimitettava keräämänsä liitteessä lueteltu verkon tilaa koskeva data DATEX II -muodossa (EN 16157, CEN/TS 16157 ja myöhemmin päivitettyt toisinnot). Kaikki tämän datan päivitykset on tehtävä 10 artiklan mukaisesti.

Jos täydentäviä tai vaihtoehtoisia standardeja on tarkoitus määritellä, sovelletaan seuraavia ehtoja:

- jäsenvaltioiden on tehtävä yhteistyötä näiden täydentävien tai vaihtoehtoisten standardien määrittelemiseksi;
  - koneellisesti luettavien digitaalisten muotojen on oltava yhteensopivia tämän kohdan ensimmäisessä virkkeessä tarkoitettujen voimassa olevien standardien kanssa.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettun datan ja vastaavan metadatan, mukaan lukien sen laatua koskevat tiedot, on oltava sen vaihtoa tai uudelleenkäyttöä varten kaikkien unionissa toimivien datan käyttäjien käytettävissä.
    - a) syrjimättömästi, kun data saadaan tieviranomaisilta tai tienpitäjiltä;
    - b) sellaisia vähimmäislaatuvaatimuksia noudattaen, joista jäsenvaltioiden on sovittava yhteistyössä asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa;
    - c) asianmukaisen ajan kuluessa, jotta dataa voidaan käyttää luotettavasti ja tehokkaasti tosiaikaisten liikennetietojen tuottamiseksi;
    - d) 3 artiklassa tarkoitettun kansallisen tai yhteisen yhteyspisteen kautta;
    - e) ilman että ajoneuvon tuottaman datan haltijoille tai yksityisille palveluntarjoajille asetetaan velvoite myöntää pääsy niiden dataan tai jakaa sitä yksityisille datan käyttäjille. Niiden datan vaihtamiseen ja uudelleenkäyttöön voidaan soveltaa yksityisen datan haltijan vahvistamia ehtoja ja edellytyksiä.
  3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettua dataa käyttävien datan käyttäjien ja datan haltijoiden on tehtävä yhteistyötä varmistaakseen, että mahdollisista dataan liittyvistä epätarkkuuksista ilmoitetaan viipymättä sille datan haltijalle, jolta data on peräisin.
  4. Palveluntarjoajien on ilman loppukäyttäjille aiheutuvia lisäkustannuksia käsiteltävä ja sisällytettävä tarjoamiinsa asiaankuuluviin palveluihin kaikki toimivaltaisten viranomaisten laatimat tilapäiset liikenteenhallintatoimenpiteet, jotka on asetettu käytettäväksi kansallisen tai yhteisen yhteyspisteen kautta koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa.

5. Jotta asianmukaiset tiedot annettaisiin loppukäyttäjille suoraan ja jotta teiden kunnossapitoa ja liikenneturvallisuutta optimoitaisiin, tieviranomaiset ja tienpitäjät voivat pyytää ajoneuvon tuottaman datan haltijoita ja palveluntarjoajia toimittamaan 10 artiklan mukaisesti keräämänsä ja päivittäjänsä verkon tilaa koskevat datatyypit. Jos datan haltija asettaa datan käytettäväksi tieviranomaisen tai tienpitäjän pyynnöstä, reiluja, kohtuullisia ja syrjimättömiä (FRAND) ehtoja sovelletaan. Data on toimitettava DATEX II -muodossa (EN 16157, CEN/TS 16157 ja myöhemmin päivitetty toisinnot) tai muussa jäsenvaltioiden sopimassa koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa, ja siihen on liitettävä vastaava metadata, mukaan lukien tiedot sen laadusta.
6. Tieviranomaisten tai tienpitäjien arkistoimaa verkon tilaa koskevaa dataa voidaan käyttää tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaan ja verkon laajuisiin tieturvallisuusarviointeihin. Kyseinen data on asetettava käytettäväksi vaihtoa ja uudelleenkäyttöä varten syrjimättömästi 3 artiklassa tarkoitetun kansallisen tai yhteisen yhteyspisteen kautta, jos sitä ei kielletä lisenssisopimuksissa.
7. Tieviranomaisten tai tienpitäjien laskema verkon tilaa koskeva ennustava data on sovellettavien lisenssisopimusten rajoissa asetettava käytettäväksi syrjimättömästi vaihtoa ja uudelleenkäyttöä varten 3 artiklassa tarkoitetun kansallisen tai yhteisen yhteyspisteen kautta.
8. Jäsenvaltioiden on tehtävä yhteistyötä 6 ja 7 kohdassa tarkoitettua datan vaihtoa ja uudelleenkäyttöä koskevien yhteisten standardien määrittämiseksi.

## *7 artikla*

### *Verkon tosiaikaista käyttöä koskevan datan käytettävyys, vaihto ja uudelleenkäyttö*

1. Yhteensopivien, yhteentoimivien ja jatkuvien tosiaikaisia liikennetietoja koskevien palvelujen tarjoamisen helpottamiseksi koko unionissa tieviranomaisten, tienpitäjien, palveluntarjoajien, ajoneuvon tuottaman datan haltijoiden sekä lataus- ja tankkausalan sidosryhmien on toimitettava keräämänsä liitteessä lueteltu verkon tosiaikaista käyttöä koskeva data DATEX II -muodossa (EN 16157, CEN/TS 16157 ja myöhemmin päivitetty toisinnot). Kaikki tämän datan päivitykset on tehtävä 11 artiklan mukaisesti.  
  
Jos täydentäviä tai vaihtoehtoisia standardeja on tarkoitus määritellä, sovelletaan seuraavia ehtoja:
  - jäsenvaltioiden on tehtävä yhteistyötä näiden täydentävien tai vaihtoehtoisten standardien määrittämiseksi;
  - koneellisesti luettavien digitaalisten muotojen on oltava yhteensopivia tämän kohdan ensimmäisessä virkkeessä tarkoitettujen voimassa olevien standardien kanssa.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun datan ja vastaavan metadatan, mukaan lukien sen laatua koskevat tiedot, on oltava sen vaihtoa tai uudelleenkäyttöä varten kaikkien unionissa toimivien datan käyttäjien käytettävissä

- a) syrjimättömästi, kun data saadaan tieviranomaisilta tai tienpitäjiltä;
  - b) sellaisia vähimmäislaatuvaatimuksia noudattaen, joista jäsenvaltioiden on sovittava yhteistyössä asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa;
  - c) asianmukaisen ajan kuluessa, jotta dataa voidaan käyttää luotettavasti ja tehokkaasti tosiaikaisten liikennetietojen tuottamiseksi;
  - d) 3 artiklassa tarkoitetun kansallisen tai yhteisen yhteyspisteen kautta;
  - e) ilman että ajoneuvon tuottaman datan haltijoille tai yksityisille palveluntarjoajille asetetaan velvoite myöntää pääsy niiden dataan tai jakaa sitä yksityisille datan käyttäjille. Niiden datan vaihtamiseen ja uudelleenkäyttöön voidaan soveltaa yksityisen datan haltijan vahvistamia ehtoja ja edellytyksiä.
3. Jotta asianmukaiset tiedot annettaisiin loppukäyttäjille suoraan ja jotta liikenteenhallintaa ja liikenneturvallisuutta optimoitaisiin, tieviranomaiset ja tienpitäjät voivat pyytää ajoneuvon tuottaman datan haltijoita ja palveluntarjoajia toimittamaan keräämänsä ja 11 artiklan nojalla päivittämänsä verkon tosiaikaista käyttöä koskevat datatyypit. Jos datan haltija asettaa datan käytettäväksi tieviranomaisen tai tienpitäjän pyynnöstä, reiluja, kohtuullisia ja syrjimättömiä (FRAND) ehtoja sovelletaan. Data on toimitettava DATEX II -muodossa (EN 16157, CEN/TS 16157 ja myöhemmin päivitetty toisinnot) tai muussa jäsenvaltioiden sopimassa koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa, ja siihen on liitettävä vastaava metadata, mukaan lukien tiedot sen laadusta.
4. Tieviranomaisten tai tienpitäjien arkistoimaa verkon tosiaikaista käyttöä koskevaa dataa voidaan käyttää tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaan ja verkon laajuisiin tieturvallisuusarviointeihin. Kyseinen data on asetettava käytettäväksi vaihtoa ja uudelleenkäyttöä varten syrjimättömästi 3 artiklassa tarkoitetun kansallisen tai yhteisen yhteyspisteen kautta, jos sitä ei kielletä lisenssisopimuksissa.
5. Tieviranomaisten tai tienpitäjien laskema verkon tosiaikaista käyttöä koskeva ennustava data on sovellettavien lisenssisopimusten rajoissa asetettava käytettäväksi syrjimättömästi vaihtoa ja uudelleenkäyttöä varten 3 artiklassa tarkoitetun kansallisen tai yhteisen yhteyspisteen kautta.
6. Jäsenvaltioiden on tehtävä yhteistyötä 4 ja 5 kohdassa tarkoitettua datan vaihtoa ja uudelleenkäyttöä koskevien yhteisten standardien määrittämiseksi.

## *8 artikla*

### *Infrastruktuuria koskevan datan päivittäminen*

1. Infrastruktuuria koskevassa datassa on päivitettävä ainakin seuraavat muuttujat:
  - a) liitteen 1 kohdan mukaisen datan tyyppi, jota päivitys koskee;
  - b) päivitettävän olosuhteen sijainti;
  - c) päivityksen tyyppi (muutos, lisäys tai poisto);

- d) päivityksen kuvaus, joka sisältää päivitettyt arvot ja kentät sekä päivitettyt tiedot, ja tarvittaessa syyt vanhentuneiden arvojen ja kenttien korvaamiseen;
- e) datan päivityspäivä;
- f) päivä ja aika, jona tietyn olosuhteen muutos on tapahtunut tai sen suunnitellaan tapahtuvan;
- g) datan päivityksen laatu, sellaisena kuin se määritellään jäsenvaltioiden yhteistyössä asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa sopimissa laatuvaatimuksissa.

Päivitettävän olosuhteen sijainti määritetään käyttämällä vakioitua tai muuta laajalti käytettyä ja yleisesti hyväksyttyä dynaamista sijainnin osoittamismenetelmää, joka mahdollistaa kyseisen sijainnin tarkan dekodauksen ja tulkinnan.

- 2. Asiaankuuluvien datan haltijoiden on varmistettava, että infrastruktuuria koskeva data päivitetään tosiaikaisia liikennetietoja koskevissa palveluissa tapahtuvan datan luotettavan ja tehokkaan käytön kannalta asianmukaisen ajan kuluessa, ja toimitettava mahdollisuuksien mukaan kyseiset päivitykset datan käyttäjille etukäteen.
- 3. Asiaankuuluvien datan haltijoiden on viipymättä korjattava epätarkkuudet, jotka ne ovat havainneet datassaan tai joista jokin datan käyttäjä tai loppukäyttäjä on niille ilmoittanut.
- 4. Kun digitaalisten karttojen laatijat ja palveluntarjoajat esittävät tietoja loppukäyttäjille, niiden on varmistettava, että asiaankuuluvat infrastruktuuria koskevan datan päivitykset käsitellään tosiaikaisia liikennetietoja koskevissa palveluissa tapahtuvan datan luotettavan ja tehokkaan käytön kannalta asianmukaisen ajan kuluessa.

## 9 artikla

### *Sääntöjä ja rajoituksia koskevan datan päivittäminen*

- 1. Sääntöjä ja rajoituksia koskevassa datassa on päivitettävä ainakin seuraavat muuttujat:
  - a) liitteen 2 ja 3 kohdan mukaisen datan tyyppi, jota päivitys koskee;
  - b) päivitettävän olosuhteen sijainti;
  - c) päivityksen tyyppi (muutos, lisäys tai poisto);
  - d) päivityksen kuvaus, mukaan lukien päivitettävän tapahtuman esiintymisaika ja esimerkiksi tietäntyyppisille ajoneuvoille asetettavat päivitettävät olosuhteet;
  - e) datan päivityspäivä;
  - f) päivä ja aika, jona tietyn olosuhteen muutos on tapahtunut tai sen suunnitellaan tapahtuvan;

- g) datan päivityksen laatu, sellaisena kuin se määritellään jäsenvaltioiden yhteistyössä asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa sopimissa laatuvaatimuksissa.

Päivitettävän olosuhteen sijainti määritetään käyttämällä vakioitua tai muuta laajalti käytettyä ja yleisesti hyväksyttyä dynaamista sijainnin osoittamismenetelmää, joka mahdollistaa kyseisen sijainnin tarkan dekodauksen ja tulkinnan.

2. Asiaankuuluvien datan haltijoiden on varmistettava, että sääntöjä ja rajoituksia koskeva data päivitetään tosiaikaisia liikennetietoja koskevissa palveluissa tapahtuvan datan luotettavan ja tehokkaan käytön kannalta asianmukaisen ajan kuluessa, ja toimitettava mahdollisuuksien mukaan kyseiset päivitykset datan käyttäjille etukäteen.
3. Asiaankuuluvien datan haltijoiden on viipymättä korjattava epätarkkuudet, jotka ne ovat havainneet datassaan tai joista jokin datan käyttäjä tai loppukäyttäjä on niille ilmoittanut.
4. Kun digitaalisten karttojen laatijat ja palveluntarjoajat esittävät tietoja loppukäyttäjille, niiden on varmistettava, että asiaankuuluvat sääntöjä ja rajoituksia koskevan datan päivitykset käsitellään tosiaikaisia liikennetietoja koskevissa palveluissa tapahtuvan datan luotettavan ja tehokkaan käytön kannalta asianmukaisen ajan kuluessa.
5. Tosiaikaiset liikennetiedot on muutettava vastaavasti tai ne on poistettava mahdollisimman pian sen jälkeen, kun asianomaisen datan tila on muuttunut.

## *10 artikla*

### *Verkon tilaa koskevan datan päivittäminen*

1. Verkon tilaa koskevassa datassa on päivitettävä ainakin seuraavat muuttujat:
  - a) liitteen 4 ja 5 kohdan mukainen datan tyyppi, jota päivitys koskee, ja tarvittaessa lyhyt kuvaus siitä;
  - b) päivitettävän tapahtuman tai olosuhteen sijainti;
  - c) päivitettävän tapahtuman tai olosuhteen esiintymisaika;
  - d) datan päivityksen laatu, sellaisena kuin se määritellään jäsenvaltioiden yhteistyössä asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa sopimissa laatuvaatimuksissa.

Päivitettävän tapahtuman tai olosuhteen sijainti määritetään käyttämällä vakioitua tai muuta laajalti käytettyä ja yleisesti hyväksyttyä dynaamista sijainnin osoittamismenetelmää, joka mahdollistaa kyseisen sijainnin tarkan dekodauksen ja tulkinnan.

2. Asiaankuuluvien datan haltijoiden on varmistettava, että verkon tilaa koskeva data päivitetään tosiaikaisia liikennetietoja koskevissa palveluissa tapahtuvan datan luotettavan ja tehokkaan käytön kannalta asianmukaisen ajan kuluessa, ja toimitettava mahdollisuuksien mukaan kyseiset päivitykset etukäteen.

3. Asiaankuuluvien datan haltijoiden on viipymättä korjattava epätarkkuudet, jotka ne ovat havainneet datassaan tai joista jokin datan käyttäjä tai loppukäyttäjä on niille ilmoittanut.
4. Tosi aikaiset liikennetiedot on muutettava vastaavasti tai ne on poistettava mahdollisimman pian sen jälkeen, kun asianomaisen datan tila on muuttunut.
5. Kun palveluntarjoajat esittävät tietoja loppukäyttäjille, niiden on varmistettava, että asiaankuuluvat verkon tilaa koskevan datan päivitykset käsitellään tosiaikaisia liikennetietoja koskevissa palveluissa tapahtuvan datan luotettavan ja tehokkaan käytön kannalta asianmukaisen ajan kuluessa.

## *11 artikla*

### *Verkon tosiaikaista käyttöä koskevan datan päivittäminen*

1. Verkon tosiaikaista käyttöä koskevassa datassa on päivitettävä ainakin seuraavat muuttujat:
  - a) liitteessä olevan 6 kohdan mukainen datan tyyppi, jota päivitys koskee, ja tarvittaessa lyhyt kuvaus siitä;
  - b) päivitettävän tapahtuman tai olosuhteen sijainti;
  - c) datan päivityksen laatu, sellaisena kuin se määritellään jäsenvaltioiden yhteistyössä asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa sopimissa laatuvaatimuksissa.

Päivitettävän tapahtuman tai olosuhteen sijainti määritetään käyttämällä vakioitua tai muuta laajalti käytettyä ja yleisesti hyväksyttyä dynaamista sijainnin osoittamismenetelmää, joka mahdollistaa kyseisen sijainnin tarkan dekodauksen ja tulkinnan.

2. Tosi aikaiset liikennetiedot tai niihin liittyvä data on muutettava vastaavasti tai ne on poistettava mahdollisimman pian sen jälkeen, kun asianomaisen datan tila on muuttunut.
3. Kun palveluntarjoajat esittävät tietoja loppukäyttäjille, niiden on varmistettava, että verkon tosiaikaista käyttöä koskevan datan päivitykset käsitellään tosiaikaisia liikennetietoja koskevissa palveluissa tapahtuvan datan luotettavan ja tehokkaan käytön kannalta asianmukaisen ajan kuluessa.

## *12 artikla*

### *Vaatimustenmukaisuuden arviointi*

1. Jäsenvaltioiden on arvioitava 2 ja 3 kohdan mukaisesti, täyttävätkö 3–11 artiklan soveltamisalaan kuuluvat datan haltijat ja datan käyttäjät mainituissa artikloissa säädetyt vaatimukset.

2. Arvioinnin tekemiseksi jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat pyytää kaikilta datan haltijoilta ja datan käyttäjiltä seuraavat asiakirjat:
  - a) kuvaus datasta, digitaalisesta kartasta tai niiden tarjoamista tosiaikaisia liikennetietoja koskevista palveluista sekä tiedot kyseisen datan laadusta ja uudelleenkäyttöedellytyksistä;
  - b) näyttöön perustuva ilmoitus 3–11 artiklassa säädettyjen vaatimusten noudattamisesta.
3. Jäsenvaltioiden on tarkastettava satunnaisesti 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen ilmoitusten oikeellisuus.

### *13 artikla*

#### *Kertomus*

1. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2023 luettelo ja karttavisualisaatio päätieverkkoon kuuluvista teistä.
2. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle seuraavat tiedot osana direktiivin 2010/40/EU 17 artiklan 3 kohdassa säädettyjä edistymiskertomuksia:
  - a) liitteessä vahvistettujen datatyyprien käytettävyyden, vaihdon ja uudelleenkäytettävyyden osalta saavutettu edistys;
  - b) kansallisen yhteyspisteen kautta käytettävissä olevan datan maantieteellinen laajuus, muutokset päätieverkkoon ja tosiaikaisia liikennetietoja koskevien palvelujen datasisältöön ja niiden laatu, mukaan lukien laadun määrittelyperusteet ja laadun valvomiseksi käytettävät keinot;
  - c) 3–11 artiklassa säädettyjen vaatimusten noudattamista koskevan 12 artiklassa tarkoitetun arvioinnin tulokset;
  - d) tarvittaessa kuvaus muutoksista kansalliseen tai yhteiseen yhteyspisteeseen.

### *14 artikla*

#### *Siirtymäsäännökset*

Siirtymäkaudella, joka päättyy 31 päivänä joulukuuta 2027, liitteessä olevan 1, 3, 5 ja 6 kohdan mukaisia datatyyppisiä koskevia velvoitteita sovelletaan ainoastaan seuraaviin:

- a) kattava Euroopan laajuinen tieverkko;
- b) moottoritiet, jotka eivät sisälly kattavaan Euroopan laajuiseen tieverkkoon;
- c) päätiet.

*15 artikla*

*Kumoaminen*

Kumotaan delegoitu asetus (EU) N:o 2015/962 1 päivästä tammikuuta 2025.

*16 artikla*

*Voimaantulo ja soveltaminen*

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

Sitä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2025.

Sen 13 artiklaa sovelletaan kuitenkin 1 päivästä tammikuuta 2023.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 2.2.2022

*Komission puolesta*  
*Puheenjohtaja*  
*Ursula VON DER LEYEN*