

Brüssel, 23. mai 2022
(OR. fr, en)

9114/22

Institutsioonidevaheline
dokument:
2021/0419(COD)

TRANS 285
TELECOM 220
IND 169
CODEC 694
DATAPROTECT 153
DIGIT 99
IA 73

ARUANNE

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Nõukogu
Eelmise dok nr:	8883/22
Komisjoni dok nr:	15114/21 + ADD1
Teema:	Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega – Üldine lähenemisviis

I. SISSEJUHATUS

1. Komisjon esitas 15. detsembril 2021 Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku, millega muudetakse direktiivi 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (edaspidi „ITS-direktiiv“), mis on osa neljast algatusest koosnevast paketist, mille eesmärk on ajakohastada liidu transpordisüsteemi ning toetada üleminekut puhtamale, keskkonnahoidlikumale ja arukamale liikuvusele.

2. ELi toimimise lepingu artiklil 91 põhineva ettepaneku peamised eesmärgid on: a) võtta arvesse tehnoloogia arengut, nagu ühendatud ja automatiseeritud liikuvus või tellitavad liikuvusrakendused, ning b) parandada andmete kättesaadavust, taaskasutamist ja koostalitlusvõimet.
3. Ettepanek on järelmeetmeks kehtiva direktiivi 2019. aastal läbi viidud hindamisele, mille käigus tuvastati järgmised probleemid: i) rakenduste koostalitlusvõime ja järjepidevuse puudumine; ii) sidusrühmadega konsulteerimise ja tõhusa koostöö puudumine; ning iii) andmete ebapiisav kättesaadavus ja soovimatus andmeid jagada.
4. Nende puuduste kõrvaldamiseks teeb komisjon muu hulgas ettepaneku laiendada direktiivi kohaldamisala ning muuta liiklusohutuse, liikluse ja mitmeliigilise reisimisega seotud teatava teabe digiteerimine TEN-T võrgus¹ ja kogu teedevõrgus kohustuslikuks. Samal ajal muudetakse kohustuslikuks ka teatavate intelligentsete transpordisüsteemide oluliste teenuste kasutuselevõtmine.
5. Ettepanek on osa seadusandlike algatuste paketist, mille eesmärk on aidata kaasa transporditaristu tekitatava CO₂ heite vähendamise, digiülemineku ja vastupanuvõime suurendamise eesmärkide saavutamisele.
6. Digiteerimine on osa 2020. aasta veebruaris vastu võetud Euroopa andmestrategiast,² milles teatati üheksa ühise Euroopa andmeruumi loomisest strateegilistes majandussektorites ja avalikku huvi pakkuvates valdkondades, sealhulgas ühtse Euroopa liikuvusandmeruumis. Euroopa Ülemkogu kutsus oma 22. oktoobri 2021. aasta järeldustes³ üles tegema kiireid edusamme selliste valdkondlike andmeruumide loomiseks vajalike meetmete rakendamisel.

¹ Üleeuroopaline transpordivõrk, mille suunised on sätestatud määruses (EL) nr 1315/2013. Selle määruse läbivaatamine on tõhusa ja keskkonnahoidliku liikuvuse paketi peamine algatus.

² COM(2020) 66 final.

³ EUCO 17/21.

7. Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi läbivaatamine osana sellest ühisest Euroopa andmeruumist aitab pakkuda täiustatud juhiabisüsteeme, näiteks uusi sõidukisüsteeme määruse (EL) 2019/2144 (üldise ohutuse kohta)⁴ tähenduses. Lisaks täiendab ettepanek 14. juuli 2021. aasta määruse ettepanekut alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (alternatiivkütuste taristu määrus)⁵ seoses laadimispunkte ja tanklaid käsitlevate andmetega. Alternatiivkütuste taristu määrus võimaldab üksikasjalikumaid spetsifikatsioone kui need, mis on vastu võetud direktiivi alusel, milles keskendutakse tehnilistele üksikasjadele.

II. MENETLUS TEISTES INSTITUTSIOONIDES

8. Euroopa Parlament on määranud ettepaneku eest vastutavaks komisjoniks transpordi- ja turismikomisjoni (TRAN) ja raportööriks Rovana Plumbi (RO, S&D). Euroopa Parlament võtab oma seisukoha vastu eeldatavalt 2022. aasta oktoobris toimuval täiskogu istungjärgul.
9. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee esitas oma arvamuse kõnealuse ettepaneku kohta 23. märtsil 2022, samas kui Regioonide Komitee loobus arvamuse esitamisest.

III. NÕUKOGU TÖÖ HETKESEIS

10. Transpordi töörühm (mitmeliigiline transport ja transpordivõrgustikud) alustas ettepanekuga tööd 10. jaanuaril 2022 ning jätkas seda 17. ja 24. jaanuaril, 2. ja 16. veebruaril, 7., 14. ja 28. märtsil, 4., 11. ja 28. aprillil ning 5. ja 11. mail 2022. Komisjoni koostatud mõjuhinnangut arutati töörühmas 17. jaanuaril 2022. Mitu delegatsiooni väljendas kahtlust, kas komisjoni kavandatud lähenemisviis ja mõned sellest tulenevad kuluproгноosid on proportsionaalsed. Parlamentaarse analüüsi reservatsiooni esitanud delegatsioonid (DK, PL, SK, SE) on vahepeal selle tagasi võtnud. Mitu delegatsiooni esitasid üldise analüüsi reservatsiooni.

⁴ ELT L 325, 16.12.2019, lk 1.

⁵ ST 10877/21 + ADD1.

11. Delegatsioonid üldiselt tervitasid ettepanekut ning soovisid intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi kohaste rakenduste ja teenuste kasutuselevõttu edasi arendada ning parema koostöö ja koordineerimise kaudu tugevdada. Peamised aruteluteemad olid järgmised: uus kohustus teha teatavad andmed kättesaadavaks masinloetavas digitaalses vormingus; otsustamisprotsess, et määrata kindlaks esitatavate andmete liigid ning nendega seotud geograafiline katvus ja ajakava; liidu tasandi spetsifikatsioonidesse lisatavate elementide kirjeldus; komisjonile antavad volitused võtta hädaolukordades vastu ajutisi meetmeid; andmekaitset ja eraelu puutumatust käsitlevad reeglid; spetsifikatsioonide ja intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmise põhimõtted; ning direktiivi siseriiklikku õigusesse ülevõtmise tähtaeg.
12. Arutelude, komisjoni selgituste ja delegatsioonide kirjalike märkuste põhjal valmistas eesistujariik ette kompromissettepaneku, et transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu (transport) saaks 2. juuni 2022. aasta istungil kokku leppida üldise lähenemisviisi. Võrreldes komisjoni esialgse ettepanekuga on tekstis tehtud järgmised peamised muudatused.

Andmete kättesaadavus ja kohustuslike intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutuselevõtt (artikli 1 lõige 2a, artikkel 6a, artikkel 7⁶; III ja IV LISA)

13. Kompromissettepanekus nõustutakse põhimõttega, et liikmesriigid peavad tagama teatavat liiki andmete kättesaadavuse masinloetavas digitaalses vormingus ning teatavate intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutuselevõtu (artikli 1 lõige 2a, artikkel 6a, III ja IV lisa).

⁶ Viited artiklitele nummerdatakse ettepaneku sätetega muudetud direktiivi kohaselt.

14. Võttes aga arvesse võimalikku suurt mõju riiklikele ressurssidele, nõudsid delegatsioonid tungivalt paremat järelevalvet ja liikmesriikide suuremat kaasamist otsustusprotsessi nii seoses kohustuste esialgse ulatuse kehtestamise kui ka selle aja jooksul toimuva arenguga. Seega esitatakse direktiivi käsitlevas eesistujariigi kompromisstekstis need andmete liigid ja teenused, mille suhtes kehtib kättesaadavuse ja kasutuselevõtu kohustus. Asjaomaste andmete ja teenuste loetelusid võib muuta delegeeritud õigusaktiga (artikli 1 lõige 2a, artikkel 7, III ja IV lisa). Samal ajal viidatakse kompromisstekstis rakendusaktidele, millega määratakse kindlaks geograafiline kohaldamisala (hõlmatavad võrgustikud) ja rakendamise ajakava (artikkel 6a, põhjendus 12a). Tekstiga tugevdatakse ka komisjonile selliste delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide vastuvõtmiseks antud volituste delegeerimise raamistikku (artikli 6a lõige 3 ja artikkel 7). Seega säilitatakse eesmärk muuta teatavat liiki andmete kättesaadavus kohustuslikuks ja võimalus seda loetelu delegeeritud õigusaktiga ajakohastada, tugevdades samal ajal liikmesriikide kaasamist selle eesmärgi rakendamisega seotud aspektidesse, st geograafilise katvuse ja ajakava kindlaksmääramisse.
15. Lisaks selgitatakse kompromisettepanekus, et kohustus teha teatavad andmed kättesaadavaks masinloetavas digitaalses vormingus puudutab andmeid, mille aluseks olev teave on juba olemas, olenemata nende esitusvormingust.
16. Valdav enamus delegatsioone leidis, et kompromisettepanek on kõnealuse otsustusstruktuuri osas piisavalt tasakaalustatud. Mõned delegatsioonid väljendasid siiski kahtlusi selle üle, milline oleks optimaalne foorum valdkondade ja tähtaegade üle otsustamiseks, rõhutades samas, kui oluline on mitte vähendada intelligentsete transpordisüsteemide teenuste edendamise ambitsioone.

17. Seoses asjaomaste andmeliikidega laiendatakse kompromisettepanekus loetelu (III lisa), lisades teatavad andmeliigid, millele on osutatud hiljuti vastu võetud delegeeritud määruses reaalajas saadava liiklusteabe teenuste osutamise kohta⁷. III ja IV lisa esitatud andme- ja teenuseliikide osas põhineb kompromisstekst komisjoni ettepanekul, kuid õigusnormide hierarhia tõttu välditakse selles, ja sel määral, mil see ei ole tingimata vajalik, otsest viidet delegeeritud õigusaktidele, milles on rohkem üksikasju.

Mõisted (artikkel 4)

18. Kompromisstekstis on mõningaid mõisteid („C-ITSi teenus“, „koostöised nutiliikluse süsteemid“, „andmete kättesaadavus“) veidi kohandatud.

Tööprogramm (artikkel 4a)

19. Arvestades ettepanekus esitatud tööprogrammi vastuvõtmise ja sisu tähtsust (artikli 17 lõige 5) ning erinevate tegevuste kronoloogilise järjestuse tähtsust, paigutatakse kompromisstekstis see mitmeaastane planeerimisvahend intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste kasutuselevõttu reguleerivate eeskirjade algusse (uus artikkel 4a) ning rõhutatakse tugevaid seoseid selle vahendi ja spetsifikatsioonide väljatöötamise vahel liidu tasandil.

⁷ ELT L 122, 25.4.2022, lk 1.

Spetsifikatsioonide kohaldamine ja liikmesriikidevaheline koostöö (artikkel 5)

20. Kompromisstekst sisaldab suures osas ettepaneku sätteid, mille eesmärk on tugevdada liikmesriikide koostööd intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste kasutuselevõtmisel, sealhulgas operatiivsetes aspektides (artikkel 5). Kompromisstekstis selgitatakse mõnda neist elementidest.

Spetsifikatsioonid delegeeritud õigusaktides (artikkel 6)

21. Kompromisstekst sisaldab ka ettepanekus spetsifikatsioonide sisu kohta tehtud muudatusi (artikkel 6). Lisaks on vaja kehtestada parameetrid andmete kvaliteedi hindamiseks ning anda liikmesriikidele võimalus määrata nõuete hindamiseks üks või mitu asutust (lõige 6 ja põhjendus 18). Samuti sätestatakse, et iga delegeeritud õigusakt peaks olema seotud eraldi prioriteetse valdkonnaga.

Ajutised meetmed (artikkel 7a)

22. Komisjonile antavad volitused võtta vastu viivitamata kohaldatavaid rakendusakte ettepanekus nimetatud hädaolukorras (artikkel 7a ja põhjendus 14) tekitas delegatsioonides kahtlusi. Ehkki põhimõtte säilib, arendatakse kompromisstekstis neid sätteid edasi ja piiritletakse need, keskendudes menetlusele, täidetavatele tingimustele ning komisjoni ja liikmesriikide vahelisele teabevahetusele. Seadmata kahtluse alla kompromissteksti tervikuna, ei olnud võimalik täielikult hajutada mõne delegatsiooni kahtlusi selliste volituste vajalikkusees.

Isikuandmete kaitse (artikkel 10)

23. Kompromisstekstis täiendatakse isikuandmete kaitset käsitlevat artiklit (artikkel 10) sättega isikuandmete direktiivi alusel töötlemise eesmärgi kohta (artikli 10 lõige 1). Lisaks lisatakse nimetatud artiklisse viide mõjuhinnangule, mis tuleb teha delegeeritud õigusakti ettevalmistamisel, mis viiks selliste andmete töötlemiseni (lõige 2), ning viide pseudonüümimise tehnikale (lõige 3; vt ka põhjendus 15).

Aruandlus (artikkel 17) ja lõppsätted

24. Kompromisstekstis jäetakse alles artikkel, mis käsitleb liikmesriikide ja komisjoni aruandlust (artikkel 17). Liikmesriikide esimese aruandluse kuupäeva (artikli 17 lõige 1) on siiski edasi lükatud 18 kuule pärast jõustumist (kooskõlas ülevõtmistähtajaga), komisjoni õigust kehtestada tulemusnäitajaid on muudetud ja selle suhtes kohaldatakse kontrollimenetlust (artikli 17 lõige 2) ning rõhutatakse aruandluse lihtsustamise eesmärki (artikli 17 lõige 3 ja põhjendus 22a). Üks delegatsioon oleks eelistanud liikmesriikide aruandluse ajalist kokkulangemist iga viie aasta järel esitatava tööprogrammiga.

I lisa

25. Ettepaneku I lisa kirjeldatakse elemente, mida spetsifikatsioonid peavad hõlmama seoses prioriteetsete tegevusvaldkondadega liidu tasandil. Kompromisstekstis sellele lisale tehtud muudatused piirduvad mõne selgitusega.

II lisa

26. II lisa, kus on loetletud intelligentsete transpordisüsteemide spetsifikatsioonide ja kasutuselevõtu suhtes kohaldatavad põhimõtted, on kompromisstekst põhimõtteliselt kooskõlas komisjoni esitatud muudatusettepanekutega (punktid f, h, j ja m). Selles esitatakse mõned selgitused punktide h „võrdse juurdepääsu edendamine“, j) „aja või asukoha määramise kvaliteedi tagamine“ ja m) „lähipäistvuse ja usalduse tagamine“ kohta ning muudetakse punkti l „järgida sidusust“, et tuletada järgitavate liidu standardite hulgas meelde tehnoloogilise neutraalsuse põhimõtet, mis on sätestatud direktiivis (EL) 2018/1972, millega kehtestatakse Euroopa elektroonilise side seadustik, millele on samuti osutatud muudetud põhjenduses 8a. Küsimus, kas lisada viide „tehnoloogilise neutraalsuse“ põhimõttele, tekitas töörühmas eriarvamusi. Kompromisstekstis püütakse ettepaneku alusel saavutada tasakaal, kuid rõhutatakse selgesõnaliselt, kui oluline on kõnealune põhimõte spetsifikatsioonide väljatöötamisel, nagu see on sätestatud Euroopa elektroonilise side seadustikus.
27. Alaliste esindajate komitee 18. mai 2022. aasta koosolekul kinnitasid liikmesriigid oma toetust eesistujariigi kompromisstekstile. Paljude delegatsioonide taotluse alusel, milles viidati haldusraskustele, mis on seotud direktiivi sätete ülevõtmisega riiklikul tasandil, pikendati ülevõtmise tähtaega 24 kuuni (intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi muutmise ettepaneku artikkel 2). Komitee võttis arvesse ka ettepaneku muuta tagasiühilduvuse põhimõtte kirjeldust (II lisa punkt f), rõhutades vajadust põhjendada selle kohaldamist intelligentsete transpordisüsteemide spetsifikatsioonide koostamisel; kaks delegatsiooni ei pooldanud seda muudatust. Käesoleva aruande lisa esitatud kompromisstekstis võetakse neid kohandusi arvesse.

28. Mitu delegatsiooni väljendas muret hilisemas etapis tehtavate valikute pärast, mis puudutavad geograafilist kohaldamisala ning teatavate andmete ja teenuste kättesaadavaks tegemise kuupäevi. Need kõhklused on seotud vajalike investeeringutega, proportsionaalsusega liikluse tiheduse suhtes teatavatel teelõikudel, halduslase koordineerimisega ja teatavate andmete usaldusväärsusega.
29. Menetluse praeguses etapis säilitab komisjoni esindaja menetlusliku reservatsiooni kõigi oma ettepanekusse tehtavate muudatuste suhtes. Komisjoni esindaja rõhutas eelkõige ettepaneku esialgset ülesehitust, milles määratakse kindlaks teatavat liiki andmete esitamise ja teatavate teenuste kasutuselevõtu kuupäevad ja geograafiline kohaldamisala koos võimalusega neid delegeeritud õigusaktiga muuta.

IV. KOKKUVÕTE

30. Eespool toodut silmas pidades palutakse nõukogul leppida käesoleva aruande lisas esitatud kompromisstekstile tuginedes kokku üldine lähenemisviis Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi ettepaneku suhtes, millega muudetakse direktiivi 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega.

Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi muutmine

[...]

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni *teatistes säästva ja aruka liikuvuse strateegia kohta*⁸ on intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõttu nimetatud peamiseks meetmeks ühendatud ja automatiseeritud mitmeliigilise liikuvuse saavutamisel ning selliste süsteemide kasutuselevõtt aitab seega kaasa Euroopa transpordisüsteemi ümberkujundamisele, et saavutada tõhusa, ohutu, säästva, aruka ja vastupidava liikuvuse eesmärk. See täiendab meetmeid, mis on välja kuulutatud kaubaveo keskkonnahoidlikumaks muutmise juhtalgatuse raames, et edendada mitmeliigilise transpordi logistikat. Strateegias teatati ka, et 2022. aastal vaadatakse läbi mitmeliigilise liikumise võimalusi käsitlevate teabeteenuste delegeeritud määrus (EL) 2017/1926, et lisada sinna dünaamiliste andmekogude kohustusliku kättesaadavuse nõue, et samuti hinnatakse vajadust mitmeliigiliste digiteenuste osutajate õigusi ja kohustusi käsitlevate reguleerivate meetmete järele, tehes seda koos piletimüügialgatusega, sealhulgas rongipiletimüügi algatusega.
- (2) Säästva ja aruka liikuvuse strateegias kinnitatakse eesmärki saavutada olukord, kus 2050. aastaks on surmade arv kõikide transpordiliikide puhul liidus nullilähedane. Liiklejate ohutust aitavad suurendada mitu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL⁹ meedet, näiteks eCall, liiklusohutusega seotud liiklusteabeteenused ning turvalised parkimisalad¹⁰.

⁸ COM(2020)789 final.

⁹ 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).

¹⁰ Sertifitseeritud vastavalt komisjoni 7. aprilli 2022. aasta delegeeritud määrusele (EL) .../..., millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006 seoses ohutute ja turvaliste parkimisalade teenuste ja turvalisuse taset täpsustavate standardite kehtestamise ning nende alade sertifitseerimise korraga (C(2022) 2055 final).

- (3) Euroopa rohelises kokkuleppes¹¹ rõhutatakse, et automatiseeritud ja ühendatud mitmeliigiline liikuvus mängib koos digiülemineku abil loodavate arukate liikluskorraldussüsteemidega üha suuremat rolli, ning tuuakse esile eesmärk toetada uusi säästva transpordi ja liikuvuse teenuseid, mis vähendavad ummikuid ja saastet, eelkõige linnapiirkondades.
- (4) Arvestades kasvavat vajadust kasutada andmeid paremini, et muuta transpordiahelad säästvamaks, tõhusamaks ja vastupidavamaks, tuleb intelligentsete transpordisüsteemide raamistikku paremini koordineerida muude algatustega, mille eesmärk on ühtlustada ja hõlbustada andmete jagamist mitmeliigiliste võimalustega liikuvuse, transpordi- ja logistikasektoris¹².
- (5) Pidades silmas vajadust digitaliseerida maanteetranspordi sektorit, suurendada liiklusohutust ja vähendada ummikuid, tuleks üleeuroopalises transpordivõrgus edasi arendada intelligentsete transpordisüsteemide ja nende teenuste kasutuselevõttu ja kasutamist maanteedel.
- (6) Paljudes liikmesriikides on nende süsteemide ja teenuste riigisisesed rakendused maanteetranspordi sektoris juba kasutusel. Vaatamata olukorra paranemisele pärast direktiivi 2010/40/EL¹³ vastuvõtmist 2010. aastal, leiti selle hindamise käigus siiski püsivaid puudusi, mille tõttu on intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutuselevõtt ebaühtlane ja kooskõlastamata ning puudub geograafiline järjepidevus kogu liidus ja selle välispiiridel.

¹¹ Komisjoni teatis „Euroopa roheline kokkulepe“ (COM(2019) 640 final).

¹² Näiteks liikuvuse ühtne Euroopa andmeruum ja selle osad, Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) 2020/1056 elektroonilise kaubaveoteabe kohta (ELT L 249, 31.7.2020, lk 33) ning digitaalse transpordi ja logistika foorumi (DTLF) töö.

¹³ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive_en

- (7) Direktiivi 2010/40/EL täiendavate komisjoni delegeeritud määruste¹⁴ rakendamise kontekstis on liikmesriigid loonud riiklikud juurdepääsupunktid¹⁵. Riiklikud juurdepääsupunktid võimaldavad pääseda juurde transpordiga seotud andmetele ja neid taaskasutada, et aidata toetada kogu ELi hõlmavate koostalitlusvõimeliste intelligentsete transpordisüsteemide reisi- ja liiklusteenuste osutamist lõppkasutajatele. Riiklikud juurdepääsupunktid on Euroopa andmestrategia¹⁶ kohase ühtse Euroopa liikuvusandmeruumi oluline osa ning neile tuleks tugineda eelkõige seoses andmete kättesaadavusega.
- (8) Intelligentsete transpordisüsteemide kooskõlastatud ja tõhusa kasutuselevõtmise tagamiseks kogu liidus tuleks kehtestada lisaks juba vastuvõetud spetsifikatsioonidele täiendavad spetsifikatsioonid, mis hõlmavad vajaduse korral selliseid standardeid, millega kehtestatakse täiendavad üksikasjalikud sätted ja menetlused. Enne täiendavate või läbivaadatud spetsifikatsioonide vastuvõtmist peaks komisjon hindama nende vastavust teatavatele kindlaksmääratud põhimõtetele, mis on esitatud II lisas. Esmalt tuleks prioriteetsena käsitleda nelja peamist intelligentsete transpordisüsteemide väljatöötamise ja kasutuselevõtmise valdkonda. Intelligentsete transpordisüsteemide edasise rakendamise käigus tuleks seoses tehnoloogia arengu ja tehtud finantskulutustega võtta arvesse konkreetses liikmesriigis kasutusele võetud olemasolevat intelligentsete transpordisüsteemide taristut.

¹⁴ Komisjoni 15. mai 2013. aasta delegeeritud määrus (EL) nr 885/2013, millega täiendatakse intelligentseid transpordisüsteeme käsitlevat Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL seoses veoautodele ja tarbesõidukitele ettenähtud turvalisi parkimiskohti käsitleva teabeteenuse osutamisega (ELT L 247, 18.9.2013, lk 1); komisjoni 15. mai 2013. aasta delegeeritud määrus (EL) nr 886/2013, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL, sätestades kasutajatele liiklusohutusega seotud minimaalse üldise liiklusteabe võimalusel tasuta edastamisega seotud andmed ja korra (ELT L 247, 18.9.2013, lk 6); komisjoni 18. detsembri 2014. aasta delegeeritud määrus (EL) 2015/962, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL kogu ELis reaalajas saadava liiklusteabe teenuste pakkumise osas (ELT L 157, 23.6.2015, lk 21); komisjoni 31. mai 2017. aasta delegeeritud määrus (EL) 2017/1926, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL seoses mitmeliigilisi liikumisvõimalusi käsitlevate teabeteenuste osutamisega kogu ELis (ELT L 272, 21.10.2017, lk 1).

¹⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/national-access-points_en

¹⁶ COM(2020) 66 final.

- (8a) Eelkõige koostöiste nutiliikluse süsteemide (edaspidi „C-ITS“) puhul tuleks tagada, et intelligentsetele transpordisüsteemidele esitatavate nõuetega ei nähta ette ega eelistata teatavat liiki tehnoloogia kasutamist kooskõlas direktiivis (EL) 2018/1972¹⁷ sätestatud tehnoloogilise neutraalsuse põhimõttega. Kui on võimalik kasutada üksteist täiendavaid, usaldusväärseid ja tegelikus elus testitud C-ITS-tehnoloogiaid, tuleks võimaldada kokkusobivate rakenduste kasutamist.
- (9) Spetsifikatsioonides tuleks arvesse võtta kogemusi ja tulemusi, mis on juba saadud intelligentsete transpordisüsteemide, C-ITSi ning koostoimelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse (CCAM) valdkonnas, eelkõige C-ITSi¹⁸ ja CCAMi platvormide,¹⁹ reisijate mitmeliigilise liikuvuse Euroopa foorumi²⁰ ja Euroopa eCall-süsteemi rakendamise platvormi²¹ raames, ning spetsifikatsioonide puhul tuleks tugineda nendele kogemustele ja tulemustele.
- (10) Spetsifikatsioonid peaksid soodustama innovatsiooni. Andmete parem kättesaadavus peaks näiteks tooma kaasa uute intelligentsete transpordisüsteemide teenuste väljatöötamise ning vastupidi, innovatsioon peaks aitama kindlaks teha vajaduse tulevaste spetsifikatsioonide järele. Uute tehnoloogiate usaldusväärsus tuleb eelkõige C-ITSi puhul enne kasutuselevõttu tegelikes liiklustingimustes testida. Programmi „Euroopa horisont“ raames ellu viidav koostoimelist, ühendatud ja automatiseeritud liikuvust käsitlev Euroopa partnerlus peaks toetama C-ITSi teenuste järgmise etapi arendamist ja testimist, aidates lõimida ülimalt automatiseeritud sõidukid uutesse mitmeliigilise liikuvuse teenustesse.

¹⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/1972, millega kehtestatakse Euroopa elektroonilise side seadustik (ELT L 321, 17.12.2018, lk 36).

¹⁸ Komisjoni eksperdirühmade ja teiste sarnaste üksuste registri kood E03188.

¹⁹ Komisjoni eksperdirühmade ja teiste sarnaste üksuste registri kood E03657.

²⁰ Komisjoni eksperdirühmade ja teiste sarnaste üksuste registri kood E03826.

²¹ Komisjoni eksperdirühmade ja teiste sarnaste üksuste registri kood E02481.

- (11) C-ITSis kasutatakse tehnoloogialahendusi, mis võimaldavad maanteeõidukitel üksteisega ja teeäärse taristuga, sealhulgas liikluskorraldusseadmetega, teavet vahetada. Kõnealuste teenuste puhul on tegemist intelligentse transpordisüsteemi ühe teenusekategooriaga, mis põhineb avatud arhitektuuril ja võimaldab paljudel eri C-ITSi jaamadel vastastikku sidet pidada. See tähendab, et omavahel peaksid turvaliselt sõnumeid vahetama kõik C-ITSi jaamad, mitte ei tohiks see piirduda eelnevalt kindlaksmääratud jaamadega. Enamiku teenuste puhul on vaja tagada, et C-ITSi sõnumid, mis sisaldavad teavet asukoha, kiiruse ja suuna kohta, oleksid autentset ja terviklikud. Seetõttu tuleks luua üks C-ITSi ühtne Euroopa usaldusmudel, et luua usalduslik seos kõigi C-ITSi jaamade vahel, olenemata kasutatavast sidetehnoloogiast. Seda usaldusmudelit tuleks rakendada avaliku võtme taristu kasutamise poliitika vastuvõtmisega. Selle avaliku võtme taristu kõrgeim tase peaks olema Euroopa sertifikaatide usaldusnimekiri, mis sisaldab kõigi usaldusväärsete juursertifikaate väljastavate Euroopa asutuste kandeid. C-ITSi usaldusmudeli sujuva toimimise tagamiseks tuleks teatavaid ülesandeid täita kesksel tasandil. Komisjon peaks tagama nende oluliste ülesannete täitmise, eelkõige seoses i) C-ITSi sertifitseerimispoliitika asutuse rolliga sertifitseerimispoliitika haldamisel ja avaliku võtme taristule loa andmisel, ii) usaldusnimekirja haldaja rolliga Euroopa sertifikaatide usaldusnimekirja loomisel ja ajakohastamisel ning mis puudutab korrapärast tegevust, C-ITSi sertifitseerimispoliitika asutusele C-ITSi usaldusmudeli üldise turvalise toimimise kohta aruannete esitamisel ning iii) C-ITSi kontaktpunkti rolliga juursertifikaate väljastavate asutuste juhtidega suhtlemisel ning usaldusnimekirja haldaja ja ECTLi avaliku võtmesertifikaadi avaldamisel. Komisjon tagab praegu ka juursertifikaate väljastavate Euroopa asutuste rolli, mida võib vajaduse korral säilitada näiteks selleks, et toetada üleminekukavasid, kui teise juursertifikaate väljastava asutuse toimimine on ohus.

- (12) Enamik direktiivi 2010/40/EL kohaseid meetmeid, välja arvatud eCall-süsteem, on keskendunud spetsifikatsioonide vastuvõtmisele, et tagada juba masinloetavas digivormingus olemas olevate andmete koostalitlus ja kättesaadavus, ning intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutuselevõttule, kuid asjaomastele sidusrühmadele ei ole kehtestatud kohustust teha need andmed sellises vormingus kättesaadavaks ega võtta kasutusele konkreetseid teenuseid. Paljude intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutamine on laialt levinud: näiteks vahejuhtumite avastamist võimaldavad liiklusohutusega seotud liiklusteabeteenused, või muude käesolevas direktiivis kindlaksmääratud prioriteetsete valdkondade andmed, näiteks liikluseeskirjad, mis toetavad selliseid olulisi teenuseid nagu kiiruse piiramine, et toetada sõidukeid, millel on arukas kiirusekontrollisüsteem vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2019/2144²². Selliste teatavate intelligentsete transpordisüsteemide teenuste ja teatavate masinloetavas vormingus andmete kohustuslikku tagamist peetakse vajalikuks, et tagada nii selliste andmete jätkuv kättesaadavus kui ka selliste teenuste jätkuv osutamine kogu liidus. See tähendab, et masinloetavates andmetes kajastatav alusteave on juba olemas, olenemata sellest, millises vormingus või andmekandjal see esitatakse. Andmeliigid ja teenused, mille tagamine tuleks käesoleva direktiivi alusel kohustuslikuks muuta, tuleks sätestatud spetsifikatsioonide alusel kindlaks määrata komisjoni poolt vastu võetud direktiivi 2010/40/EL täiendavates delegeeritud õigusaktides, eelkõige komisjoni delegeeritud määrustes (EL) nr 2022/670²³, (EL) 885/2013, (EL) 886/2013 ja (EL) 2017/1926, ning need peaksid kajastama nimetatud õigusaktides kindlaks määratud andmeliike ja teenuseid.
- (12a) Järjepidevuse huvides on nende andmeliikide ja teenuste puhul, mille pakkumine tuleks käesoleva direktiivi kohaselt kohustuslikuks muuta, vajalik nende kättesaadavus konkreetsetes geograafilises ulatuses. Kõnealuse ulatuse kindlaksmääramisel tuleks järgida järkjärgulist ja

²² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2019. aasta määrus (EL) 2019/2144, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning mootorsõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ja tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009 ning komisjoni määrused (EÜ) nr 631/2009, (EL) nr 406/2010, (EL) nr 672/2010, (EL) nr 1003/2010, (EL) nr 1005/2010, (EL) nr 1008/2010, (EL) nr 1009/2010, (EL) nr 19/2011, (EL) nr 109/2011, (EL) nr 458/2011, (EL) nr 65/2012, (EL) nr 130/2012, (EL) nr 347/2012, (EL) nr 351/2012, (EL) nr 1230/2012 ja (EL) 2015/166 (ELT L 325, 16.12.2019, lk 1).

²³ Komisjoni 2. veebruari 2022. aasta delegeeritud määrus (EL) 2022/670, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL kogu ELis reaajajas saadava liiklusteabe teenuste pakkumise osas (ELT L 122, 25.4.2022, lk 1).

proportsionaalsed lähenemisviisi, mis põhineb kogemustel ja tulemustel, mida ulatuse laiendamisel juba on saadud ja saadakse.

- (13) 2020. aasta uuring, mis käsitleb piiratud liikumisvõimega isikutele juurdepääsetava transpordi kaardistamist,²⁴ näitab, et praegu takistab juurdepääsetavuselemente käsitlevate piisavate andmete puudumine usaldusväärset marsruudi planeerimist, kui otsingu tegemiseks kasutatakse juurdepääsetavusaspekte. Et veelgi parandada transpordisüsteemi juurdepääsetavust ning lihtsustada puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimeste liikumist, on digitaalsete mitmeliigilise liikuvuse teenuste jaoks vaja andmeid juurdepääsusõlmede ja nende ligipääsetavuselementide kohta.
- (14) Intelligentsete transpordisüsteemide ja sõiduabisüsteemide või üldiselt sõidukite ja taristusüsteemide suurem lõimimine tähendab, et sellised süsteemid toetuvad üha enam omavahel jagatavale teabele. Eriti kehtib see C-ITSi puhul. Suurema automatiseerimisega selline sõltuvus suureneb. Suuremal automatiseerimisel tuleks kasutada sõidukite ja taristu vahelist teabevahetust toimingute kooskõlastamiseks ja liiklusvoogude sujuvamaks muutmiseks, aidates kaasa ka säästvamale transpordile. Intelligentsete transpordisüsteemide teenuste terviklikkuse ohustamine võib seega avaldada tõsist mõju liiklusohutusele, näiteks kui tahtlik valeteave ohu kohta ajendab sõidukeid tegema liiklejaid ohustavaid manöövreid, ning võib lõhkuda liidu transpordisüsteemi. Selleks et tagada käesoleva direktiivi rakendamise ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused võtta olukordades, kus intelligentsete transpordisüsteemide teenuste terviklikkus on häiritud, liidu tasandil on kiiresti vaja sekkumist, et tagada liidu transpordisüsteemi ohutu ja nõuetekohane toimimine või liiklusohutus, vastumeetmeid sellise olukorra põhjuste ja tagajärgedega tegelemiseks. Need meetmed tuleks võtta võimalikult kiiresti ja neid tuleks kohaldada viivitamata. Selliste vastumeetmete ettevalmistamisel peaks komisjon siiski tegema kõik endast oleneva, et konsulteerida liikmesriikide ekspertidega. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011²⁵. Võttes arvesse vajadust tagada transpordi järjepidevus, on asjakohane pikendada kõnealuse meetme kehtivusaega kauemaks kui kuus kuud, kasutades määruse (EL) nr 182/2011 artikli 8

²⁴ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/dfa0c844-3b5f-11eb-b27b-01aa75ed71a1>

²⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

lõikes 2 sätestatud võimalust. Sellised vastumeetmed peaksid lõppema niipea, kui rakendatakse alternatiivlahendust või eriolukord on lahendatud.

- (15) Käesoleva direktiivi alusel toimuv isikuandmete töötlemine, näiteks asukohaandmete töötlemine, kui see võimaldab isikut otseselt või kaudselt tuvastada, peaks toimuma kooskõlas isikuandmete ja eraelu puutumatuse kaitset käsitleva liidu õigusega, mis on sätestatud eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2016/679²⁶ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2002/58/EÜ²⁷. Kooskõlas määruse (EL) 2016/679 artikliga 6 tuleks käesolevas direktiivis täpsustada, millisel eesmärgil võib käesoleva direktiivi alusel isikuandmeid töödelda.

Kui nendega kaasneb isikuandmete töötlemine, tuleks käesoleva direktiivi alusel väljatöötatavates spetsifikatsioonides ette näha piisavad ja asjakohased isikuandmete kaitse meetmed kooskõlas määruse (EL) 2016/679 ja direktiivi 2002/58/EÜ nõuetega, sealhulgas seoses andmete säilitamise maksimaalse kestuse ning andmete anonüümiseerimise või pseudonüümiseerimisega. Eelkõige, ilma et see piiraks liidu õiguses sätestatud anonüümsete või pseudonüümiseeritud andmete kasutamise erinõuete kohaldamist ja juhul, kui taotletavaid eesmärgi on võimalik saavutada samamoodi, tuleks kooskõlas lõimitud andmekaitse põhimõttega toetada anonüümiseerimist või pseudonüümiseerimist kui üksikisikute eraelu puutumatuse edendamise tehnikaid. Lisaks tuleks eelkõige väärkasutuse, sh loata juurdepääsu, muutmise või kadumise vastane kaitse sätestada kõnealustes spetsifikatsioonides või vajaduse korral liikmesriigi õiguses, kooskõlas määruse (EL) 2016/679 ja direktiivi 2002/58/EÜ nõuetega.

- (17) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2001/95/EÜ üldise tooteohutuse kohta²⁸ kohaldatakse selliste toodete suhtes, mille kohta valdkondlike õigusaktidega ei ole ette nähtud konkreetsemaid sama ohutuseesmärgiga sätteid, samuti juhul, kui valdkondlike

²⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).

²⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. juuli 2002. aasta direktiiv 2002/58/EÜ, milles käsitletakse isikuandmete töötlemist ja eraelu puutumatuse kaitset elektroonilise side sektoris (eraelu puutumatust ja elektroonilist sidet käsitlev direktiiv) (EÜT L 201, 31.7.2002, lk 37).

²⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. detsembri 2001. aasta direktiiv 2001/95/EÜ üldise tooteohutuse kohta (EÜT L 11, 15.1.2002, lk 4).

õigusaktidega kehtestatud ohutusnõuded ei hõlma kõnealuse direktiiviga hõlmatud aspekte ja riske või ohukategooriaid (nn turvavõrk).

- (18) Kui on vaja teha vastavushindamine, peaksid spetsifikatsioonid hõlmama üksikasjalikke sätteid, millega kehtestatakse komponentide vastavus- või kasutuskõlblikkuse hindamise menetlus. Teatavate intelligentsete transpordisüsteemide teenuste ja eelkõige C-ITSi teenuste puhul on süsteemi ohutuse ja nõuetekohase toimimise tagamiseks oluline pidev vastavus teatavatele nõuetele ja koostalitlusvõime. Seepärast tuleks vajaduse korral kehtestada spetsifikatsioonides lisaks tootenõuetele ka turujärelevalvega seotud menetlused, sealhulgas kaitseklausel. Need sätted peaksid põhinema Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsusel nr 768/2008/EÜ,²⁹ eelkõige seoses vastavushindamise ja turujärelevalve menetluste eri etappide moodulitega. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2018/858³⁰ on sätestatud mootorsõidukite ja nende osade või seadmete tüübikinnituse ja turujärelevalve raamistik ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustes (EL) nr 167/2013³¹ ja (EL) nr 168/2013³² on sätestatud kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite ning põllu- ja metsamajanduses kasutatavate sõidukite ja nende osade või seadmete tüübikinnituse eeskirjad. Seepärast oleks nimetatud õigusaktide kohaldamisalasse kuuluvate seadmete ja rakenduste vastavushindamise kehtestamine topelttöö. Sõidukite tüübikinnitust käsitlevaid õigusakte kohaldatakse siiski sõidukitesse paigaldatud intelligentsete transpordisüsteemidega seotud seadmete suhtes, kuid mitte maanteetaristu intelligentsete transpordisüsteemide seadmete ja tarkvara suhtes, mis peaksid kuuluma käesoleva direktiivi kohaldamisalasse. Viimasel juhul võiks spetsifikatsioonidega ette näha vastavushindamise ja turujärelevalve menetlused. Sellised menetlused peaksid piirduma sellega, mis on vajalik igal üksikul juhul, ning nende eesmärk peaks olenevalt olukorrast olema süstemaatiline

²⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. juuli 2008. aasta otsus nr 768/2008/EÜ toodete turustamise ühise raamistiku kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu otsus 93/465/EMÜ (ELT L 218, 13.8.2008, lk 82).

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

³¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. veebruari 2013. aasta määrus (EL) nr 167/2013 põllu- ja metsamajanduses kasutatavate sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta (ELT L 60, 2.3.2013, lk 1).

³² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. jaanuari 2013. aasta määrus (EL) nr 168/2013 kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta (ELT L 60, 2.3.2013, lk 52).

lähenemisviis vastavushindamisasutuste määramise eeskirjadele ja kohaldatavatele menetlustele, eelkõige seoses piiriüleste rakenduste ja teenustega.

- (19) Kui intelligentsete transpordisüsteemide seadmete ja tarkvara kasutuselevõtt ja kasutamine hõlmab tehisintellektisüsteeme, tuleks arvesse võtta tulevase tehisintellekti käsitleva õigusakti³³ asjakohaseid sätteid.
- (20) Intelligentsete transpordisüsteemide selliste rakenduste ja teenuste jaoks, mis vajavad täpseid ja tagatud aja- ja asukohamääramisteenuseid, tuleks kasutada satelliidipõhiseid taristuid või samaväärset täpsust võimaldavat tehnoloogiat. Liidu transpordi- ja kosmosesektori vahelist sünergia tuleks ära kasutada, et edendada uute tehnoloogialahenduste ulatuslikumat kasutamist, mis vastab täpsete ja tagatud aja- ja asukohamääramisteenuste vajadusele. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2021/696³⁴ loodud liidu kosmoseprogramm pakub Galileo, Euroopa Geostatsionaarse Navigatsioonilisüsteemi (EGNOS) ja Copernicuse süsteemide kaudu kvaliteetseid, ajakohaseid ja turvalisi kosmosega seotud andmeid, teavet ja teenuseid.
- (21) Turvaliste ja usaldusväärsete aja- ja asukohamääramisteenuste osutamine on intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste tõhusa toimimise oluline osa. Seepärast on asjakohane tagada nende ühilduvus Galileo programmi autentimismehhanismiga, et leevendada ülemaailmsete satelliitnavigatsioonisüsteemide (GNSS) signaali petterüandeid.

³³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega nähakse ette tehisintellekti käsitlevad ühtlustatud õigusnormid (tehisintellekti käsitlev õigusakt) ja muudetakse teatavaid liidu õigusakte (COM(2021) 206 final).

³⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. aprilli 2021. aasta määrus (EL) 2021/696, millega luuakse liidu kosmoseprogramm ja Euroopa Liidu Kosmoseprogrammi Amet (ELT L 170, 12.5.2021, lk 69).

- (22) Komisjoni poolt direktiivi 2010/40/EL alusel vastu võetud tööprogrammide koostamisel tuleks konsulteerida liikmesriikide ja muude asjaomaste sidusrühmadega, sealhulgas muude komisjoni eksperdirühmade ja komiteedega, kes tegelevad transpordi digiaspektidega.
- (22a) Aruandluse eeskirju tuleks lihtsustada ja võimaldada paremini võrdlevat analüüsi. Seetõttu peaks iga kolme aasta tagant koostatav üks liikmesriigi aruanne, mis hõlmab direktiivi ning kõigi delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide rakendamist, asendama erinevad olemasolevad aruandluskohustused ning tuleks kehtestada ühine vorm, mis sisaldab teatavaid peamisi tulemusnäitajaid. Tuginedes kogemustele, mis on saadud vabatahtlike peamiste tulemusnäitajate kasutamisel aruannetes, peaks komisjon valima mõned neist näitajatest, et lisada need ühtlustatud vormi.
- (23) Selleks et tagada käesoleva direktiivi ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused seoses tööprogrammide vastuvõtmise ja ajakohastamisega, geograafilise ulatuse kindlaksmääramisega ja vastavate tähtaegadega kohustuslike andmetüüpide ja intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutuselevõtuks liikmesriikide poolt ning liikmesriikide esitatavate aruannete vormi vastuvõtmisega. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011³⁵.
- (24) Käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamiseks peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta viie aasta jooksul alates käesoleva direktiivi jõustumisest selliste andmeliikide loetelu, mille puhul liikmesriigid peavad tagama andmete olemasolu, ning muuta intelligentsete transpordisüsteemide selliste teenuste loetelu, mille kasutuselevõtu peavad liikmesriigid tagama. Seda ajavahemikku tuleks vähimisi pikendada sama pikkade ajavahemike kaupa, kui Euroopa Parlament või nõukogu ei ole sellise pikendamise vastu. Eriti oluline on, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil ja sidusrühmadega, ja et kõnealuseid konsultatsioone peetaks kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema

³⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

õigusloome kokkuleppes³⁶ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, kus arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

- (25) Kooskõlastatud käsitusviisi tagamiseks peaks komisjon tagama sidususe käesoleva direktiivi alusel loodud komitee ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustega (EL) nr 165/2014,³⁷ (EL) 2019/1239,³⁸ (EL) 2020/1056³⁹ ja (EL) 2018/858 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiividega 2007/2/EÜ⁴⁰ ja (EL) 2019/520⁴¹ loodud komiteede tegevuse vahel.
- (26) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, nimelt koostalitlusvõimeliste intelligentsete transpordisüsteemide kooskõlastatud ja ühtse kasutuselevõtmise tagamine liidus, ei suuda liikmesriigid ja/või erasektor piisavalt saavutada, vaid meetmete ulatuse ja toime tõttu on seda parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (27) Kooskõlas liikmesriikide ja komisjoni 28. septembri 2011. aasta ühise poliitilise deklaratsiooniga selgitavate dokumentide⁴² kohta kohustuvad liikmesriigid põhjendatud juhtudel lisama ülevõtmismetmeid käsitlevale teatele ühe või mitu dokumenti, milles selgitatakse seost direktiivi osade ja ülevõtvate liikmesriigi õigusaktide vastavate osade

³⁶ Euroopa Parlamendi, Euroopa Liidu Nõukogu ja Euroopa Komisjoni vahel sõlmitud institutsioonidevaheline parema õigusloome kokkulepe (ELT L 123, 12.5.2016, lk 1).

³⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta (ELT L 60, 28.2.2014, lk 1).

³⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1239, millega luuakse Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2010/65/EL (ELT L 198, 25.7.2019, lk 64).

³⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) 2020/1056 elektroonilise kaubaveoteabe kohta (ELT L 249, 31.7.2020, lk 33).

⁴⁰ 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).

⁴¹ 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).

⁴² ELT C 369, 17.12.2011, lk 14.

vahel. Käesoleva direktiivi puhul leiab seadusandja, et nimetatud dokumentide esitamine on põhjendatud.

- (28) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1725⁴³ artikli 42 lõikele 1 konsulteeriti Euroopa Andmekaitseinspektoriga, kes esitas oma arvamuse 2. märtsil 2022,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 2010/40/EL muutmine

Direktiivi 2010/40/EL muudetakse järgmiselt:

- 1) artiklisse 1 lisatakse lõige 2a:

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

- 2) artikli 2 lõige 1 asendatakse järgmisega:

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

- a) I. Teabe ja liikuvusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenused;
- b) II. Reisimise, transpordi ja liikluskorraldusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenused;
- c) III. Liiklusohutuse ja turvalisusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenused;
- d) IV. Intelligentsete transpordisüsteemide teenused koostoimelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse jaoks.“;

⁴³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1725, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset isikuandmete töötlemisel liidu institutsioonides, organites ja asutustes ning isikuandmete vaba liikumist, ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 45/2001 ja otsus nr 1247/2002/EÜ (ELT L 295, 21.11.2018, lk 39).

3) artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

-a) punkt 4 asendatakse järgmisega:

„4) „intelligentsete transpordisüsteemide teenus“ – intelligentsete transpordisüsteemide rakenduse pakkumine selgelt määratletud organisatsioonilise ja toimimisraamistiku abil, et aidata kaasa kasutusohutusele, -tõhususele, -mugavusele, kestlikule liikuvusele ja/või hõlbustada või toetada transpordi- ja reisitoiminguid;“

a) punkt 18 asendatakse järgmisega:

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

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

b) lisatakse punktid 19–24:

„19) „koostöised nutiliikluse süsteemid“ või „C-ITS“ – intelligentsed transpordisüsteemid, mis võimaldavad intelligentsete transpordisüsteemide kasutajatel suhelda ja oma tegevust koordineerida turvaliste ja usaldusväärsete sõnumite vahetamise teel, ilma üksteist varem teadmata;

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

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

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

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

24) „digitaalne mitmeliigilise liikuvuse teenus“ – teenus, mis annab teavet rohkem kui ühe transpordiliigi liiklus- ja reisiandmete, näiteks transpordirajatiste asukoha, sõiduplaanide, kättesaadavuse või piletihindade kohta ning võib hõlmata funktsioone, mis võimaldavad teha reserveeringuid, broneeringuid või makseid või väljastada pileteid.“;

3a) lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 4a

Tööprogramm⁴⁴

1. Komisjon võtab hiljemalt [jõustumiskuupäev + 12 kuud] pärast asjaomaste sidusrühmadega konsulteerimist rakendusaktiga vastu tööprogrammi. Nimetatud rakendusakt võetakse vastu kooskõlas artikli 15 lõikes 4 osutatud kontrollimenetlusega. Tööprogramm hõlmab vähemalt järgmisi elemente:

a) eesmärged ja kuupäevi selle iga-aastase rakendamise kohta, märkides, milliste töövaldkondade spetsifikatsioonid tuleks artikli 6 kohaselt välja töötada;

b) andmeliike ja intelligentsete transpordisüsteemide teenuseid, mille kohta võib komisjon võtta vastu delegeeritud õigusakte vastavalt artikli 7 lõigetele 1 ja 2.

⁴⁴ Tekst on osaliselt üle võetud ettepaneku artikli 17 lõikest 5.

2. Enne iga järgmist artikli 12 lõikes 2 sätestatud delegeeritud õigusaktide vastuvõtmise õiguse pikendamist viie aasta võrra esitab komisjon rakendusaktidega uue tööprogrammi, mis sisaldab vähemalt lõike 1 punktides a ja b osutatud elemente. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 15 lõikes 4 osutatud kontrollimenetlusega.

4) artikkel 5 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 5

Spetsifikatsioonide kohaldamine intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtu suhtes

1. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed selle tagamiseks, et intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste kasutuselevõtmisel kohaldatakse nende suhtes komisjoni poolt artikli 6 kohaselt vastu võetud spetsifikatsioone vastavalt II lisas esitatud põhimõtetele. See ei piira liikmesriikide õigust otsustada selliste rakenduste ja teenuste kasutuselevõtmise üle oma territooriumil. See õigus ei piira artikli 6a kohaldamist.

2. Liikmesriigid teevad vajaduse korral koostööd prioriteetsetes valdkondades seni, kuni nende prioriteetsete valdkondade suhtes pole vastu võetud spetsifikatsioone.

3. Liikmesriigid teevad koostööd ka, näiteks ELi toetatavate koordineerimisprojektide kaudu ja vajaduse korral asjaomaste sidusrühmadega komisjoni poolt vastu võetud spetsifikatsioonide rakendamise aspektides nagu standardid ja ELi ühtlustatud profiilid, ühised määratlused, ühised metaandmed, riiklike juurdepääsupunktide arhitektuuri koostalitlusvõimega seotud ühised kvaliteedinõuded ja -aspektid, ühised andmevahetustingimused ning ühine koolitus- ja teavitustegevus. Seoses spetsifikatsioonides andmepakkujatele, andmekasutajatele ja intelligentsete transpordisüsteemide teenuse osutajatele kehtestatud nõuetega teevad liikmesriigid vajaduse korral koostööd ka nõuete täitmise hindamise tavade ja nõuete täitmise tagamise mehhanismide väljatöötamisel.“

5) Artiklit 6 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 5 asendatakse järgmisega:

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

b) lõige 6 asendatakse järgmisega:

„6. Spetsifikatsioonid tuginevad vajadusel mis tahes artiklis 8 osutatud standardil.

Spetsifikatsioonid sisaldavad eeskirju kvaliteedi ja kasutuskõlblikkuse parameetrite kehtestamise kohta. Asjakohasel juhul ning eelkõige juhul, kui see on põhjendatud ohutuse ja koostalitlusvõime huvides, sisaldavad spetsifikatsioonid vastavushindamise ja turujärelevalve eeskirju, sealhulgas kaitseklauslit kooskõlas otsusega nr 768/2008/EÜ.

Liikmesriigid võivad määrata ühe või mitu asutust, kes on pädevad hindama vastavust spetsifikatsioonides esitatud nõuetele, võttes arvesse võimalikke neis sätestatud hindamise erieeskirju.

Spetsifikatsioonid on kooskõlas II lisas esitatud põhimõtetega.“;

c) lisatakse järgmine lõige 8:

„8. Komisjon võtab käesolevas artiklis osutatud spetsifikatsioonid vastu delegeeritud õigusaktidega vastavalt artiklile 12. Üks delegeeritud õigusakt ei hõlma rohkem kui ühte prioriteetset valdkonda ja eraldi delegeeritud akt võetakse vastu iga prioriteetse meetme kohta“⁴⁵

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

6) lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 6a

Andmete olemasolu ja intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutuselevõtt

1. Liikmesriigid tagavad, et iga III lisas loetletud andmeliigi kohta, mille puhul alusteave on juba olemas, on andmed sellise andmeliigiga seotud geograafilises ulatuses olemas niipea kui võimalik, kuid hiljemalt lõikes 3 osutatud rakendusaktides sätestatud vastaval kuupäeval.

Liikmesriigid tagavad samaks kuupäevaks kõnealuste andmete kättesaadavuse riiklikes juurdepääsupunktides.

2. Liikmesriigid tagavad, et IV lisas kindlaks määratud intelligentsete transpordisüsteemide teenused võetakse kasutusele lõikes 3 osutatud rakendusaktides sätestatud geograafilises ulatuses ja mitte hiljem, kui seal osutatud vastaval kuupäeval.

⁴⁵ Märkus: kõnealune lõige 8 sisaldab osaliselt käesoleva direktiivi artikli 7 lõigete 1 ja 2 sisu.

3. Komisjon täpsustab artikli 15 lõike 4 kohaselt vastu võetud rakendusaktidega järgmise:

a) III lisas loetletud andmeliikidega seotud geograafiline ulatus ja rakendamise tähtajad;

b) IV lisas loetletud intelligentsete transpordisüsteemide teenuste geograafiline ulatus ja rakendamise tähtajad.

Kõnealuste rakendusaktide vastuvõtmisel võtab komisjon arvesse isikuandmetesse sekkumise ohtu ning kulusid ja inimressursse, mis on vajalikud asjakohaste andmete kättesaadavaks tegemiseks ning piisava kvaliteediga asjaomaste teenuste kasutuselevõtuks, et tagada, et need kulud ja ressursid oleksid eelkõige riigiasutuste jaoks minimaalsed. Komisjon võtab arvesse ka nende eraettevõtjate kulusid ja halduskoormust, kellelt võidakse nõuda andmete esitamist ja teenuste osutamist. Kui andmetüüpide või -teenuste III ja IV lissasse lisamise kohta on tehtud kulude-tulude analüüs ja mõjuhinnang vastavalt artikli 7 lõikele 1 või 2, võib komisjon oma kaalutlustes kasutada ka kõnealuse analüüsi ja mõjuhinnangu tulemusi.“;

7) artikkel 7 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 7

III ja IV lisa muutmine

„1.⁴⁶ Pärast kulude-tulude analüüsi ja mõju hindamist, sealhulgas asjakohaseid konsultatsioone, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 12 vastu delegeeritud õigusakte, pidades silmas turu ja tehnoloogia arengut kogu liidus, et muuta III lisas esitatud andmeliikide loetelu järgmiselt:

- a) lisada või muuta andmeliike, mis on lahutamatult seotud I lisas sätestatud prioriteetsete valdkondadega ja mis on loetletud artikli 6 lõike 8 kohaselt kehtestatud spetsifikatsioonides, kui selliste andmeliikide kättesaadavus toob kulude-tulude analüüsi ja mõjuhinnangu kohaselt olulist ja selgelt põhjendatud kasu ja täiustusi transpordi säästlikkuse, transpordi ohutuse ja turvalisuse või transpordi tõhususe ja juhtimise seisukohast, või
- b) selgelt põhjendatud juhtudel kustutada III lisas esitatud andmeliigid.

Iga delegeeritud õigusakt peab olema kooskõlas artikli 4a kohaselt vastu võetud viimases tööprogrammis sätestatud andmeliikidega ja ei hõlma rohkem kui ühte prioriteetset valdkonda.

⁴⁶ Märkus: käesolev lõige 1 lisati artikli 6 uude lõikesse 8.

2. Pärast kulude-tulude analüüsi ja mõju hindamist, sealhulgas asjakohaseid konsultatsioone, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 12 vastu delegeeritud õigusakte, pidades silmas turu ja tehnoloogia arengut kogu liidus, et muuta IV lisas esitatud intelligentsete transpordisüsteemide teenuste loetelu järgmiselt:

- a) lisada või muuta I lisa kohaldamisalas olevaid teenuseid, mille suhtes on artikli 6 lõike 8 kohaselt kehtestatud spetsifikatsioonid, kui selliste teenuste osutamine toob kulude-tulude analüüsi ja mõjuhinnangu kohaselt olulist ja selgelt põhjendatud kasu ja täiustusi transpordi säästlikkuse, transpordi ohutuse ja turvalisuse või transpordi tõhususe ja juhtimise seisukohast, või
- b) selgelt põhjendatud juhtudel jätta välja IV lisas esitatud teenused.

Iga delegeeritud õigusakt peab olema kooskõlas artikli 4a kohaselt vastu võetud viimases tööprogrammis sätestatud intelligentsete transpordisüsteemide teenuste loeteluga ja ei hõlma rohkem kui ühte prioriteetset valdkonda.

3. Delegeeritud õigusaktide vastuvõtmisel käesoleva artikli alusel võtab komisjon nõuetekohaselt arvesse isikuandmetesse sekkumise ohtu ning kulusid ja inimressursse, mis on vajalikud asjaomaste andmete kättesaadavaks tegemiseks või asjaomaste, piisava kvaliteediga teenuste kasutuselevõtuks, et tagada, et need kulud ja ressursid oleksid eelkõige riigiasutuste jaoks minimaalsed. Komisjon võtab arvesse ka nende eraettevõtjate kulusid ja halduskoormust, kellelt võidakse nõuda andmete esitamist ja teenuste osutamist.“;

8) lisatakse artikkel 7a:

„Artikkel 7a

Ajutised meetmed

1. Ilma et see piiraks selliste intsidentideks valmisoleku ja neile reageerimise mehhanismide kohaldamist, mis on kehtestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu* direktiiviga (EL) 2016/1148, võib komisjon liikmesriigi taotlusel või omal algatusel hädaolukorras võtta vastu viivitamata kohaldatavaid rakendusakte, milles sätestatakse vastumeetmed sellise olukorra põhjuste ja tagajärgedega tegelemiseks, näiteks kohustuste peatamine artiklis 2 sätestatud prioriteetsetes valdkondades. Komisjon teavitab liikmesriike võimalikult kiiresti, kui ta leiab, et on tekkinud hädaolukord.
2. Komisjon võib kooskõlas lõikega 1 võtta vastu rakendusakte üksnes ettenägematus hädaolukorras, mis tuleneb intelligentsete transpordisüsteemide teenuste , mille suhtes kohaldatakse artikli 6 kohaselt vastu võetud spetsifikatsioone, olemasolu või terviklikkuse ohustatusest kui selline olukord võib tõenäoliselt ohustada liidu transpordisüsteemi ohutut ja nõuetekohast toimimist või avaldada kahjulikku mõju liiklusohutusele, ning üksnes juhul, kui ei saa eeldada, et intsidentidele reageerimise mehhanismi või artikli 6 kohane spetsifikatsioonide muutmine tagab õigeaegse ja tõhusa reageerimise. Komisjoni poolt vastu võetud meetmed käsitlevad üksnes selliste eriolukordade põhjuste ja tagajärgedega tegelemist.
3. Ajutiste meetmete vastuvõtmine kooskõlas käesoleva artikliga ei piira liikmesriikide pädevust võtta meetmeid hädaolukorras, mis on seotud riikliku julgeoleku või kaitse küsimustega, mis mõjutavad nende territooriumil kasutatavaid intelligentsete transpordisüsteemide rakendusi ja teenuseid.

4. Lõikes 1 osutatud rakendusaktid võetakse vastu artikli 15 lõikes 3 osutatud menetluse kohaselt. Kõnealuste rakendusaktide kehtivusaeg ei ole pikem kui kaheksa kuud. Komisjon teavitab liikmesriike, kui ta leiab, et eriolukord on lõppenud, ja tunnistab need õigusaktid kehtetuks, kui olukord on lõppenud või kui komisjon on olukorra parandamiseks muutnud asjakohaseid spetsifikatsioone, olenevalt sellest, kumb on varasem.⁴⁷;

*Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. juuli 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/1148 meetmete kohta, millega tagada võrgu- ja infosüsteemide turvalisuse ühtlaselt kõrge tase kogu liidus (ELT L 194, 19.7.2016, lk 1) MÄRKUS: ajakohastatakse pärast 2. küberturvalisuse direktiivi jõustumist (Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, mis käsitleb meetmeid, millega tagada küberturvalisuse ühtlaselt kõrge tase kogu liidus, ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv (EL) 2016/1148, 2020/0359(COD))

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

10) artikkel 10 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 10

Andmekaitset ja eraelu puutumatust käsitlevad eeskirjad

1. Andmeid, mis on isikuandmed määruse (EL) 2016/679* artikli 4 punkti 1 tähenduses, töödeldakse käesoleva direktiivi kohaselt üksnes niivõrd, kuivõrd selline töötlemine on vajalik I lisas kindlaks määratud intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste, teenuste ja meetmete toimimiseks, et tagada liiklusohutus ja -turvalisus ning tõhustada liikluse, liikuvuse või intsidentide haldamist.

⁴⁷ Märkus: viimane lause on üle võetud artikli 15 lõikest 3.

2. Kui artikli 6 kohaselt vastu võetud spetsifikatsioonides käsitletakse selliste andmete töötlemist, mis on määruse (EL) 2016/679 artikli 4 punktis 1 määratletud isikuandmed, sätestatakse neis selliste andmete kategooriad ja nähakse ette asjakohased isikuandmete kaitse meetmed kooskõlas määrusega (EL) 2016/679 ja direktiiviga 2002/58/EÜ. Sellisel juhul sisaldab artikli 6 lõikes 7⁴⁸ osutatud mõjuhindang analüüsi sellise töötlemise mõju kohta kõnealuste isikuandmete kaitsele.

3. Vajaduse korral toetatakse anonüümsete või pseudonümiseeritud andmete kasutamist.

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

11) lisatakse artikkel 10a:

„Artikkel 10a

ELi C-ITSi turvavolituste haldamise süsteem

Artikli 2 lõike 1 punktis d osutatud prioriteetse valdkonna spetsifikatsioonides, mille komisjon võtab vastu artikli 6 lõike 8 kohaste volituste kasutamisel, sätestatakse I lisa punktis 4.3 osutatud ELi C-ITSi turvavolituste haldamise süsteem. Selle süsteemi järgmised rollid peavad olema kindlaks määratud:

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

Komisjon vastutab nende rollide täitmise tagamise eest.“ ;

⁴⁸ Märkus: Artikli 6 lõikes 7 on sätestatud: „Komisjon korraldab kulude ja tulude analüüsi hõlmava mõjuhindamise enne spetsifikatsioonide vastuvõtmist.“

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

13) artikkel 15 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 15

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide komitee. Nimetatud komitee on komitee Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 182/2011* tähenduses.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 4.

3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 8 koostoimes artikliga 5.

4. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

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

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

14) artikkel 17 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 17

Aruandlus⁴⁹

1. Liikmesriigid esitavad komisjonile [jõustumiskuupäev + 18 kuud] aruande käesoleva direktiivi ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide rakendamise, prioriteetsete valdkondadega seotud riigisisese tegevuse ja projektide ning III ja IV lisas loetletud teenuste olemasolu kohta.
2. Komisjon kehtestab rakendusaktidega esialgsete aruannete ja eduaruannete vormi, sealhulgas loetelu käesoleva direktiivi ning selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide rakendamise hindamise põhilistest tulemusnäitajatest. Kõnealustes rakendusaktides eristatakse, järgides proportsionaalsuse põhimõtet ja tuginedes parimatele tavadele, aruannetesse lisatavaid kohustuslikke põhilisi tulemusnäitajaid ja täiendavaid näitajaid, mida võidakse asjakohasel juhul lisada sellistesse aruannetesse. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 15 lõikes 4 osutatud kontrollimenetlusega.
3. Pärast esialgset aruannet esitavad liikmesriigid iga kolme aasta järel aruande käesoleva direktiivi ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide rakendamisel tehtud edusammude kohta. Komisjon tagab, et artikli 6 alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktides sätestatud aruandluse tähtajad on kõnealuse graafikuga kooskõlas.
4. Hiljemalt 18 kuud pärast liikmesriikide aruannete esitamise iga tähtaega esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide rakendamisel tehtud edusammude kohta. Aruandele lisatakse analüüs artiklite 5–11 ning artikli 16 toimimise ja rakendamise, sealhulgas kasutatud ja vajalike rahaliste vahendite kohta, ning vajaduse korral hinnatakse käesoleva direktiivi muutmise vajadust.“

⁴⁹ Märkus: Tööprogrammi tingimused on viidud üle uude artiklisse 4a.

- 15) I ja II lisa asendatakse käesoleva direktiivi I ja II lisas esitatud tekstiga;
- 16) lisatakse III ja IV lisa vastavalt käesoleva direktiivi III ja IV lisale.

Artikkel 2

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt [jõustumiskuupäev + 24 kuud]. Liikmesriigid edastavad selliste normide teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad ametliku avaldamise korral neisse või nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi üle otsustavad liikmesriigid.
2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud põhiliste õigusnormide teksti.

Artikkel 3

Jõustumine

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

Artikkel 4

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

[...]

I LISA
PRIORITEETSED VALDKONNAD

(millele on osutatud artiklis 2)

1. I prioriteetne valdkond: teabe ja liikuvusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenused

Reisijatele ettenähtud teabe ja liikuvusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenuste spetsifikatsioonid ja standardid hõlmavad järgmist:

- 1.1. Kogu ELi hõlmavate digitaalsete mitmeliigilise liikuvuse teenuste (sealhulgas kogu ELi hõlmavate mitmeliigilise liikuvuse võimalusi käsitlevate teabeteenuste) spetsifikatsioonid

Nõuete kindlaksmääramine, et tagada, et kogu ELi hõlmavad digitaalsed mitmeliigilise liikuvuse teenused ja samalaadsed teenused, mis pakuvad teabe-, broneerimis- või ostufunktsioone rohkem kui ühe sama transpordiliigi veoettevõtja kohta, oleksid intelligentsete transpordisüsteemide kasutajate jaoks täpsed ja piiriüleselt kättesaadavad, mille aluseks on:

- 1.1.1. digitaalsete mitmeliigilise liikuvuse teenuste jaoks kasutatavate olemasolevate ja täpsete mitmeliigilise liikuvuse võimaluste ja liiklusandmete olemasolu ja kättesaadavus intelligentsete transpordisüsteemide teenuse pakkujatele, ilma et see piiraks ohutust ja transpordikorralduse piiranguid;
- 1.1.2. asjaomaste ametiasutuste ja sidusrühmade ning asjaomaste intelligentsete transpordisüsteemide teenuse pakkujate vahelise elektroonilise piiriülese andmevahetuse hõlbustamine, eelkõige standarditud liidest kaudu;
- 1.1.3. digitaalsete mitmeliigilise liikuvuse teenuste puhul kasutatavate olemasolevate mitmeliigilise liikuvuse võimaluste ja liiklusandmete õigeaegne ajakohastamine asjaomaste ametiasutuste ja sidusrühmade poolt;
- 1.1.4. mitmeliigilise liikuvuse võimalusi käsitleva teabe, sealhulgas transporditeenuste broneerimise ja vajaduse korral ostmisega seotud teabe õigeaegne ajakohastamine intelligentsete transpordisüsteemide teenuse pakkujate poolt.
- 1.2. Kogu ELi hõlmavate liiklusteabe- ja navigatsiooniteenuste (sh reaalsajas saadava liiklusteabe teenuste) spetsifikatsioonid

Nõuete kindlaksmääramine, et tagada intelligentsete transpordisüsteemide kasutajatele kogu ELi hõlmavate liiklusteabe- ja navigatsiooniteenuste täpsus ja piiriülene kättesaadavus, mille aluseks on:

- 1.2.1. reaalajas saadava liiklusteabe jaoks kasutatavate olemasolevate ja täpsete maantee- ja liiklusandmete, sealhulgas reaalajas saadavate andmete olemasolu ja kättesaadavus intelligentsete transpordisüsteemide teenuse pakkujatele ja teistele asjaomastele sidusrühmadele ning kasutamiseks digikaartidel, ilma et see piiraks ohutust ja transpordikorralduse piiranguid;
- 1.2.2. asjaomaste ametiasutuste, sidusrühmade ja intelligentsete transpordisüsteemide teenuse pakkujate vahelise elektroonilise piiriülese andmevahetuse hõlbustamine, sealhulgas tagasiside andmete kvaliteedi kohta;
- 1.2.3. reaalajas saadava liiklusteabe jaoks kasutatavate olemasolevate maantee- ja liiklusandmete õigeaegne ajakohastamine asjaomaste ametiasutuste ja sidusrühmade poolt;
- 1.2.4. reaalajas saadava liiklusteabe õigeaegne ajakohastamine intelligentsete transpordisüsteemide teenuse pakkujate poolt liiklejatele ja teistele asjaomastele sidusrühmadele.
- 1.3. Kogu ELi hõlmavate digitaalsete mitmeliigilise liikuvuse teenuste ning liiklusteabe- ja navigatsiooniteenuste spetsifikatsioonid
 - 1.3.1. Nõuete kindlaksmääramine maantee- ja liiklusandmete kogumiseks asjaomaste ametiasutuste ja/või vajaduse korral erasektori poolt (nt liiklusskeemid, liikluseeskirjad ja soovitatavad marsruudid, eelkõige raskeveokite jaoks) ning nende edastamiseks intelligentsete transpordisüsteemide teenuse pakkujatele, tuginedes järgmisele:
 - 1.3.1.1. asjaomaste ametiasutuste ja/või erasektori poolt kogutud olemasolevate maantee- ja liiklusandmete (nt liiklusskeemid, liikluseeskirjad ja soovitatavad marsruudid) kättesaadavus intelligentsete transpordisüsteemide teenuse pakkujatele;
 - 1.3.1.2. asjaomaste ametiasutuste ja intelligentsete transpordisüsteemide teenuse pakkujate ning muude asjaomaste sidusrühmade vahelise elektroonilise andmevahetuse hõlbustamine;
 - 1.3.1.3. maantee- ja liiklusandmete (nt liiklusskeemid, liikluseeskirjad ja soovitatavad marsruudid) õigeaegne ajakohastamine asjaomaste ametiasutuste ja/või vajaduse korral erasektori poolt;
 - 1.3.1.4. kõnealuseid maantee- ja liiklusandmeid kasutavate intelligentsete transpordisüsteemide teenuste ja rakenduste õigeaegne ajakohastamine intelligentsete transpordisüsteemide teenuse pakkujate poolt.
 - 1.3.2. Nõuete kindlaksmääramine, et tagada digikaartide jaoks kasutatavate maantee-, liiklus- ning asjakohaste reisi- ja mitmeliigilise transpordi taristu andmete täpsus ja kättesaadavus, võimaluse korral digikaartide tootjatele ja teenusepakkujatele, tuginedes järgmisele:
 - 1.3.2.1. digikaartide jaoks kasutatavate olemasolevate maantee-, liiklus- ning asjakohaste reisi- ja mitmeliigilise transpordi taristu, sealhulgas kindlaksmääratud juurdepääsusõlmede andmete kättesaadavus digikaartide tootjatele ja teenusepakkujatele;
 - 1.3.2.2. asjaomaste ametiasutuste ja sidusrühmade ning erasektori digikaarditootjate ja teenusepakkujate vahelise elektroonilise andmevahetuse hõlbustamine;

- 1.3.2.3. digikaartide jaoks kasutatavate maantee- ja liiklusandmete õigeaegne ajakohastamine asjaomaste ametiasutuste ja sidusrühmade poolt;
- 1.3.2.4. digikaartide õigeaegne ajakohastamine digikaarditootjate ja teenusepakkujate poolt.
- 2. II prioriteetne valdkond: reisi-, transpordi- ja liikluskorraldusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenused

Reisi-, transpordi- ja liikluskorraldusteenuste spetsifikatsioonid ja standardid sisaldavad järgmist:

2.1. Tõhustatud liikluskorraldus- ja intsidentide haldamise teenuste spetsifikatsioonid

Nõuete kindlaksmääramine, et tagada tõhustatud liikluskorraldus- ja intsidentide haldamise teenuste toetamine ja ühtlustamine, mille aluseks on:

- 2.1.1. liikluskorraldus- ja intsidentide haldamise teenuste jaoks vajalike olemasolevate ja täpsete maantee- ja liiklusandmete ning õnnetuste ja vahejuhtumitega seotud andmete olemasolu ja kättesaadavus;
- 2.1.2. elektrooniliste andmete, sealhulgas liikluskorraldus- ja intsidentide haldamist hõlmavate kaubaveoandmete piiriülese vahetuse hõlbustamine (nt ohtlike kaupade vedu, kaupadega seotud juurdepääsupiirangud, liiga suured vedod) liikluskorralduskeskuste, liiklusteabekeskuste, sidusrühmade ja asjaomaste intelligentsete transpordisüsteemide teenuse pakkujate vahel eelkõige standarditud liidest kaudu;
- 2.1.3. selliste olemasolevate maantee- ja liiklusandmete ning õnnetuste ja vahejuhtumitega seotud andmete õigeaegne ajakohastamine, mida asjaomased sidusrühmad vajavad tõhustatud liikluskorraldus- ja vahejuhtumite haldamise teenuste jaoks;
- 2.1.4. andmete olemasolu ja koostoime muude algatustega, mille eesmärk on liikuvuse toetamine, transpordiliikide lõimimine ja Euroopa transpordivõrgu kõige säästvamatele transpordiliikidele ülemineku hõlbustamine, ühtlustades ja lihtsustades andmete jagamist⁵⁰.

2.2. Liikuvuskorraldusteenuste spetsifikatsioonid

Vajalike nõuete kindlaksmääramine, et toetada täpsete liikuvuskorraldusteenuste väljatöötamist ühistranspordiasutuste poolt, mille aluseks on:

- 2.2.1. liikuvuskorralduseks vajalike olemasolevate ja täpsete maantee-, mitmeliigilise liikuvuse võimaluste ja liiklusandmete olemasolu ja kättesaadavus asjaomastele ametiasutustele, ilma et see piiraks andmekaitse nõuete kohaldamist;
- 2.2.2. asjaomaste ametiasutuste ja sidusrühmade ning asjaomaste intelligentsete transpordisüsteemide teenuse pakkujate vahelise elektroonilise piiriülese andmevahetuse hõlbustamine;

⁵⁰ Näiteks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) 2020/1056 elektroonilise kaubaveoteabe kohta (ELT L 249, 31.7.2020, lk 33) ning digitaalse transpordi ja logistika foorumi (DTLF) töö.

2.2.3. liikuvuskorralduseks vajalike kättesaadavate maantee-, mitmeliigilise liikuvuse võimaluste ja liiklusandmete õigeaegne ajakohastamine asjaomaste ametiasutuste ja sidusrühmade poolt.

2.3. Intelligentsete transpordisüsteemide arhitektuuri ELi raamistik

Vajalike meetmete kindlaksmääramine, et töötada välja ELi intelligentsete transpordisüsteemide raamstruktuur, käsitledes eelkõige intelligentsete transpordisüsteemidega seotud koostalitlusvõimet, teenuste pidevust ja mitmeliigilisuse aspekte, mille raames liikmesriigid ja nende pädevad asutused saavad koostöös erasektoriga arendada välja oma liikumiskeskonna intelligentsete transpordisüsteemide struktuuri riigi, piirkonna või kohalikul tasandil.

2.4. Intelligentsete transpordisüsteemide rakendused ja kaubaveologistika

Vajalike nõuete kindlaksmääramine, et toetada kaubaveologistikas intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste elluviimist, eelkõige seoses kaubasaadetise jälgimise ja muude nähtavusega seotud teenustega nii selle teekonnal kui ka transpordiliigiti, mille aluseks on:

2.4.1. asjakohaste intelligentsete transpordisüsteemide tehnoloogia kättesaadavus intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste arendajatele ja kasutamine nende poolt;

2.4.2. veosega seotud andmete olemasolu muude spetsiifiliste andme jagamisraamistike kaudu;⁵¹

2.4.3. asukoha määramise tulemuste integreerimine liikluskorraldusvahenditesse ja -keskustesse.

3. III prioriteetne valdkond: liiklusohutuse ja turvalisusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenused

Liiklusohutuse ja turvalisusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenuste spetsifikatsioonid ja standardid hõlmavad järgmist.

3.1. Kogu ELi hõlmava koostalitlusvõimelise eCall-süsteemi spetsifikatsioonid

Vajalike meetmete kindlaksmääramine kogu ELi hõlmava koostalitlusvõimelise eCall-süsteemi ühtlustatud pakkumiseks, sealhulgas:

3.1.1. vajalike vahetatavate sõidukisisesete intelligentsete transpordisüsteemide andmete olemasolu;

3.1.2. vajalike seadmete olemasolu sõidukite saadetud andmeid vastu võtvates hädaabikõnede keskustes;

3.1.3. sõidukite ja hädaabikõnede keskuste vahelise elektroonilise andmevahetuse hõlbustamine, sealhulgas võimalik koostoime määruse (EL) 2020/1056 kohaldamisalasse kuuluvate andmetega ja elektroonilise saatelehega (e-CMR*-iga), näiteks ohtlike kaupade puhul.

⁵¹ Näiteks määrus (EL) 2020/1056.

Rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsiooni (CMR) lisaprotokoll elektroonilise saatekirja kohta

3.2. Veoautodele ja tarbesõidukitele pakutavate turvaliste parkimiskohtade teabe- ja ettetellimisteenuste spetsifikatsioonid

Vajalike meetmete kindlaksmääramine, et pakkuda intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevaid teabe- ja vajaduse korral ettetellimisteenuseid seoses veoautodele ja tarbesõidukitele ettenähtud turvaliste parkimiskohtadega, eelkõige maanteeäärsetel teenindus- ja puhkealadel, mille aluseks on:

- 3.2.1. maanteeäärse parkimise teabe kättesaadavus kasutajatele;
- 3.2.2. maanteeäärsete parkimisalade ja -kohtade, keskuste ning sõidukite vahelise elektroonilise andmevahetuse hõlbustamine;
- 3.2.3. asjakohaste intelligentsete transpordisüsteemide tehnoloogia integreerimine nii sõidukitesse kui ka maanteeäärsetesse parkimisrajatistesse, et ajakohastada ettetellimiseks kasutatavat teavet vabade parkimiskohtade kohta.

3.3. Liiklusohutusega seotud minimaalse üldise liiklusteabe spetsifikatsioonid

Miimumnõuete kindlaksmääramine liiklusohutusega seotud üldise liiklusteabe võimaluse korral tasuta edastamiseks kõigile kasutajatele, samuti nende minimaalse sisu kohta, mille aluseks on:

- 3.3.1. ohutusega seotud liiklusteabe ja intsidentide haldamise teenuste jaoks vajalike ohutusega seotud sündmuste ja tingimuste täpsete andmete olemasolu ja kättesaadavus;
- 3.3.2. ohutusega seotud sündmuste ja tingimuste avastamise või tuvastamise vahendite kasutuselevõtmine või kasutamine;
- 3.3.3. sellise ohutusega seotud liiklussündmuste standardloetelu (üldine liiklusteabe) koostamine ja kasutamine, mida tuleks intelligentsete transpordisüsteemide kasutajatele edastada tasuta;
- 3.3.4. üldise liiklusteabe vastavus intelligentsete transpordisüsteemide reaajas saadava liiklusteabe ja mitmeliigiliste liikumisvõimaluste teabe pakkumise teenustele ja kõnealuse teabe neisse teenustesse integreerimine.

3.4. Muude meetmete spetsifikatsioonid

- 3.4.1. Vajalike meetmete kindlaksmääramine, et toetada liiklejate ohutust seoses nende sõidukisise inim-masin-liidese ja teisaldatavate seadmete kasutamise ja juhtimisülesande ja/või veotoimingu toetamiseks, samuti sellise sõidukisise side turvalisust, mis ei kuulu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/858,⁵² Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 167/2013⁵³ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 168/2013⁵⁴ kohaldamisalasse.
- 3.4.2. Vajalike meetmete kindlaksmääramine, et parandada vähekaitstud liiklejate ohutust ja mugavust kõigi asjakohaste intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste puhul, mis ei kuulu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/858, Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 167/2013 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 168/2013 kohaldamisalasse.
- 3.4.3. Vajalike meetmete kindlaksmääramine, et integreerida sõidukitesse ja maanteetaristusse kõrgetasemelised juhi tugiteabesüsteemid, mis ei kuulu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/858, Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 167/2013 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 168/2013 kohaldamisalasse.
- 3.4.4. Vajalike meetmete kindlaksmääramine, et hõlbustada teabevahetust selliste turvalisusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste (näiteks varastatud sõidukite või kaupade tagasisaamise toetamiseks) pakkujate ja asjaomaste ametiasutuste vahel, võttes nõuetekohaselt arvesse muid olemasolevaid ja kujunemisjärgus raamistikke, mille eesmärk on hõlbustada andmete jagamist liikuvuse ja transpordi valdkonnas, mis ei kuulu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/858, Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 167/2013 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 168/2013 kohaldamisalasse.

⁵² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1).

⁵³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. veebruari 2013. aasta määrus (EL) nr 167/2013 põllu- ja metsamajanduses kasutatavate sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta (ELT L 60, 2.3.2013, lk 1).

⁵⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. jaanuari 2013. aasta määrus (EL) nr 168/2013 kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta (ELT L 60, 2.3.2013, lk 52).

4. IV prioriteetne valdkond: Intelligentsed transpordisüsteemide teenused koostöömehelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse jaoks

Ilma et see piiraks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/858, Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 167/2013 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 168/2013 spetsifikatsioonide ja standardite kohaldamist, sisaldavad sõidukite transporditaristuga ühendamist, teadlikkuse suurendamist ja suures osas automatiseeritud liikuvusteenuste võimaldamist käsitlevad spetsifikatsioonid ja standardid järgmist.

- 4.1. Vajalike meetmete kindlaksmääramine, et arendada edasi koostöömehelise nutiliikluse süsteemide (sõidukitevaheliste, sõiduki ja taristu vaheliste ning taristutevaheliste süsteemide) väljatöötamist ja rakendamist, eelkõige koostöömehelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse (CCAM) valdkonna toetamiseks, mille aluseks on:
- 4.1.1. sõidukitevahelise, taristutevahelise ning taristute ja sõidukite vahelise ja teiste liikluses osalejate, sõidukite ja taristutevahelise andme- või teabevahetuse hõlbustamine;
- 4.1.2. asjakohaste vahetatavate andmete või asjakohase vahetatava teabe kättesaadavus asjaomasele sõidukile või maanteetaristu osalistele;
- 4.1.3. standardse sõnumivormingu kasutamine sõiduki ja taristu vahelises andme- või teabevahetuses;
- 4.1.4. sidetaristu kindlaksmääramine sõidukitevahelise, taristutevahelise ning taristute ja sõidukite vahelise andme- või teabevahetuse jaoks;
- 4.1.5. standardimisprotsesside kasutamine vastavate struktuuride vastuvõtmiseks.
- 4.2. Teenuste spetsifikatsioonid
- 4.2.1. Seisundi andmetel põhinevad C-ITSi teabe- ja hoiatusteenused, mis suurendavad transpordikasutajate teadlikkust tulevatest liiklusolukordadest;
- 4.2.2. tähelepanekutel põhinevad C-ITSi teabe- ja hoiatusteenused, mis suurendavad veelgi transpordivahendite kasutajate, sealhulgas ühendamata transpordikasutajate teadlikkust tulevatest liiklusolukordadest;
- 4.2.3. kavatsustel põhinevad C-ITSi teenused, mis võimaldavad sõidukitel tulla toime keerukate liiklusstsenaariumidega ja rakendada suures osas automatiseeritud juhtimist;
- 4.2.4. C-ITSi taristuteenused automatiseeritud juhtimise toetamiseks.
- 4.3. ELi C-ITSi turvavolituste haldamise süsteemi spetsifikatsioonid
- 4.3.1. Sertifitseerimispoliitika C-ITSi teenuste digitaalsertifikaatide haldamiseks;
- 4.3.2. C-ITSi sertifitseerimispoliitika asutuse, C-ITSi usaldusnimekirja haldaja ja C-ITSi kontaktpunkti rolli kehtestamine;
- 4.3.3. turbepoliitika infoturbe haldamiseks C-ITSis.

II LISA

SPETSIFIKATSIOONIDE JA INTELLIGENTSETE TRANSPORDISÜSTEEMIDE KASUTUSELEVÕTMISE PÕHIMÕTTED

(millele on osutatud artiklites 5, 6, 7 ja 8)

Spetsifikatsioonide vastuvõtmisel, volituste andmisel standardite jaoks ning intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste valimisel ja kasutuselevõtmisel tuleb lähtuda kõiki asjaomaseid sidusrühmi hõlmavast vajaduste hindamisest ning kinni tuleb pidada järgmistest põhimõtetest. Nimetatud põhimõtete hulka kuuluvad:

a)	tõhusus	–	Euroopa maanteetranspordi mõjutavate peamiste probleemide lahendamisel konkreetsete tulemuste andmine (nt ummikute leevendamine, heite vähendamine, energiatõhususe suurendamine, suurema ohutuse ja turvalisuse saavutamine, sealhulgas vähekaitstud liiklejatele);
b)	kulutõhusus	–	kulude ja tulemuste suhte optimeerimine eesmärkide täitmise seisukohast;
c)	proportsionaalsus	–	vajaduse korral näha ette eri tasemetel saavutatavat teenuse kvaliteeti ja kasutuselevõtmist, võttes arvesse kohalikku, piirkonna, riigi ja Euroopa eripära;
d)	teenuste pidevuse toetamine	–	intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutuselevõtmisel sujuvate teenuste tagamine kogu liidus, eelkõige üleeuroopalises võrgus ning võimalusel välispiiridel. Teenuste pidevus tuleks tagada tasemel, mis on kohandatud selliste transpordivõrkude omadustele, mis ühendavad riike omavahel ning asjakohasel juhul piirkondi omavahel ja linnu maapiirkondadega;
e)	koostalitlusvõime tagamine	–	selle tagamine, et süsteemid ja nende aluseks olevad äriprotsessid oleksid võimelised vahetama andmeid ning jagama teavet ja teadmisi, et tagada tõhus intelligentsete transpordisüsteemide teenuste osutamine;
f)	tagasiühilduvuse	–	põhjendatuse korral selle tagamine, et intelligentsed

	toetamine		transpordisüsteemid oleksid võimalised toimima koos olemasolevate nendega ühise eesmärgiga süsteemidega, takistamata uute tehnoloogiate arendamist ja toetades vajaduse korral vastastikust täiendavust või üleminekut uutele tehnoloogialahendustele;
g)	olemasoleva riigisisese taristu ja võrgu omadustega arvestamine	–	arvestamine transpordivõrgu omaduste, eelkõige liiklusmahu suuruse ja maanteedel ilmastikutingimuste loomupäraste erinevustega;
h)	võrdse juurdepääsu edendamine	–	vähekaitstud liiklejate juurdepääsu intelligentsete transpordisüsteemide rakendustele või teenustele ei takistata ning neid ei diskrimineerita selle suhtes. Vajaduse korral on need puuetega inimestele juurdepääsetavad kooskõlas direktiivi 2019/882 I lisas sätestatud ligipääsunõuetega, kui intelligentsete transpordisüsteemide rakendused ja teenused on mõeldud intelligentseid transpordisüsteeme kasutavatele puuetega kasutajatele ühenduse pakkumiseks või neile teabe andmiseks; ja vajaduse korral on need piiratud digiteadmistega isikute suhtes kasutajasõbralikud;
i)	valmiduse toetamine	–	pärast asjakohast riskihinnangut uuenduslike intelligentsete transpordisüsteemide töökindluse näitamine tehnilise arengu ja tööks kasutamise piisava taseme kaudu;
j)	kvaliteetne aja ja asukoha määramine	–	aja või asukoha määramisel põhinevate intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste ühilduvuse tagamine vähemalt Galileo navigatsiooniteenustega, sealhulgas avatud teenuse navigeerimissõnumite autentimisega ja muude Galileo teenustega nagu täppisteenus, kui selline teenus muutub kättesaadavaks, ning Euroopa Geostatsionaarse Navigatsioonilisüsteemi (EGNOS) süsteemidega. Vajaduse korral selle tagamine, et Maa seire andmetele

			tuginevate intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste jaoks kasutatakse Copernicuse andmeid, teavet või teenuseid. Lisaks Copernicuse andmetele võib kasutada ka muid andmeid ja teenuseid;
k)	mitmeliigilise liikuvuse hõlbustamine	–	vajaduse korral eri transpordiliikide kooskõlastamisega arvestamine intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmisel;
l)	sidusus	–	olemasolevate liidu eeskirjade, poliitikate ja meetmete arvesse võtmine, mis on asjakohased intelligentsete transpordisüsteemide valdkonnas, eelkõige standardimise valdkonnas, ning spetsifikatsioonide puhul direktiivis 2018/1972 sätestatud tehnoloogilise neutraalsuse põhimõtte arvessevõtmine;
m)	läbipaistvus ja usaldus	–	läbipaistvuse tagamine, näiteks klientidele liikuvusvõimaluste pakkumisel nende järjestuse läbipaistvuse tagamine.

III LISA

Andmeliikide loetelu

1. Kogu ELi hõlmava liiklusteabe ja navigatsiooniteenuste osutamisega seotud andmed (nagu on osutatud I lisa I prioriteetse valdkonna punktides 1.2 ja 1.3):
1.1. Staatilised ja dünaamilised liikluseeskirjad, kui see on asjakohane, mis hõlmavad järgmisi andmeliike: Andmeliik: – tunnelissepääsu tingimused – sillalepääsu tingimused – kiiruspiirangud – kaubaveoeeskirjad – raskeveokite möödasõidukeelud – muutsuunaliiklusega sõidurajad – kaalu-/pikkus-/laius-/kõrguspiirangud ⁵⁵ – ühesuunalised tänavad ⁵⁶
– liiklusskeemid
– alalised juurdepääsupiirangud teatavates tsoonides kohaldatavate piirangute, keeldude või kohustuste kehtivuspiirid ning reguleeritud liiklustsooni pääs ja seal liikumise tingimused ⁵⁷

⁵⁵ Märkus: täiendus tuleneb komisjoni delegeeritud määrusest (EL) 2022/670 (kogu ELis reaalajas saadavad liiklusteabe teenused).

⁵⁶ Vt eelmine allmärkus.

⁵⁷ Vt eelmine allmärkus.

1.2. Andmed võrgu seisundi kohta:
<u>Andmeliik:</u> – teede sulgemine; – sõiduradade sulgemine; – teetööd; – ajutised liikluskorraldusmeetmed.
2. Andmed teabe- ja ettetellimisteenuste kohta seoses veoautodele ja tarbesõidukitele pakutavate turvaliste parkimiskohtadega (nagu on osutatud I lisa III prioriteetse valdkonna punktis 3.2):
<u>Andmeliik:</u> – staatilised parklaandmed – teave parkla ohutuse ja seadmete kohta – dünaamilised andmed vabade parkimiskohtade olemasolu kohta, sealhulgas selle kohta, kas parkla on täis või suletud, või vabade kohtade arv.
3. Andmed liiklusohutust mõjutavate tuvastatud asjaolude ja tingimuste kohta, mis hõlmab liiklusohutusega seotud minimaalset üldist liiklusteavet (nagu on osutatud I lisa III prioriteetse valdkonna punktis 3.3):
<u>Andmeliik:</u> – ajutiselt libe tee; – loomad, inimesed, takistused, praht teel; – kaitsmata õnnetusala; – lühiajalised teetööd; – piiratud nähtavus; – vastassuunavööndis liikuv sõiduk; – märgistamata takistus teel; – erandlikud ilmastikutingimused.

4. Mitmeliigilise liikuvuse staatilised andmed kogu ELi hõlmavate mitmeliigilise liikuvuse võimalusi käsitlevate teabeteenuste jaoks (nagu on osutatud I lisa I prioriteetse valdkonna punktides 1.1 ja 1.3):

Andmeliik:

kindlaksmääratud juurdepääsusõlmede asukoht kõigi plaanipäraste transpordiliikide puhul, sealhulgas teave juurdepääsusõlmedele juurdepääsu ja ümberistumiskoha ühenduste kohta (nt liftide ja eskalaatorite olemasolu)

IV LISA

Intelligentsete transpordisüsteemide teenuste loetelu

Liiklusohutusega seotud minimaalse üldise liiklusteabe teenus (nagu on osutatud I lisa, III prioriteetse valdkonna punktis 3.3)