



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 23. toukokuuta 2022
(OR. fr, en)

9114/22

Toimielinten välinen asia:
2021/0419(COD)

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

SELVITYS

Lähettiläjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Neuvosto
Ed. asiak. nro:	8883/22
Kom:n asiak. nro:	15114/21 + ADD1
Asia:	Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annetun direktiivin 2010/40/EU muuttamisesta – Yleisnäkemys

I JOHDANTO

1. Komissio toimitti 15. joulukuuta 2021 Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdotuksen direktiiviksi tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annetun direktiivin 2010/40/EU, jäljempänä 'TTS-direktiivi', muuttamisesta. Ehdotus on osa neljän aloitteen kokonaisuutta, joiden tarkoituksena on nykyaikaistaa unionin liikennejärjestelmä ja tukea siirtymistä puhtaampaan, vihreämpään ja älykkäämpään liikkuvuuteen.

2. Tämä ehdotus perustuu SEUT-sopimuksen 91 artiklaan, ja sen päätavoitteena on a) ottaa huomioon teknologian kehitys, kuten verkottunut ja automatisoitu liikkuvuus tai liikkuminen palveluna -sovellukset, ja b) vahvistaa datan käytettävyyttä, uudelleenkäyttöä ja yhteentoimivuutta.
3. Ehdotus on jatkoa vuonna 2019 toteutetulle nykyisen direktiivin arvioinnille, jossa yksilöitiin seuraavat ongelmat: i) sovellusten yhteentoimivuuden ja katkeamattomuuden puute; ii) sidosryhmien välisen koordinoinnin ja tehokkaan yhteistyön puute; ja iii) datan riittämätön käytettävyys ja haluttomuus sen jakamiseen.
4. Näiden puutteiden korjaamiseksi komissio ehdottaa muun muassa direktiivin soveltamisalan laajentamista ja tiettyjen tieturvallisuuteen, liikenteeseen ja multimodaaliseen liikenteeseen liittyvien tietietojen digitalisointia pakolliseksi TEN-T-verkossa¹ ja koko tieverkossa. Samalla myös tiettyjen keskeisten ITS-palvelujen käyttöönotto tulisi pakolliseksi.
5. Ehdotus on osa lainsäädäntöaloitepakettia, jolla pyritään edistämään hiilestä irtautumista, digitalisaatiota ja liikenneinfrastruktuurin häiriönsietokyvyn parantamista koskevien tavoitteiden saavuttamista.
6. Digitalisaation osalta se on osa helmikuussa 2020² hyväksyttyä Euroopan datastrategiaa, jossa ilmoitettiin yhdeksän yhteisen eurooppalaisen data-avaruuden perustamisesta strategisilla talouden aloilla ja yleishyödyllisillä aloilla, joihin kuuluu yhteinen eurooppalainen liikkuvuuden data-avaruus. Eurooppa-neuvosto kehotti 22. lokakuuta 2021 antamissaan päätelmissä³ edistymään nopeasti tällaisten alakohtaisten data-avaruuksien luomiseksi tarvittavien toimenpiteiden täytäntöönpanossa.

¹ Euroopan laajuinen liikenneverkko, jota koskevat suuntaviivat on vahvistettu asetuksessa (EU) N:o 1315/2013. Tämän asetuksen tarkistaminen on "vihreän ja tehokkaan liikkuvuuden paketin" tärkein aloite.

² COM(2020) 66 final.

³ EUCO 17/21.

7. ITS-direktiivin tarkistaminen osana tätä yhteistä eurooppalaista data-avaruutta edistää kehittyneiden kuljettajaa avustavien järjestelmien, kuten yleisestä turvallisuudesta annetussa asetuksessa (EU) 2019/2144 tarkoitettujen uusien ajoneuvojärjestelmien, tarjontaa⁴. Lisäksi ehdotuksella täydennetään 14. heinäkuuta 2021 annettua ehdotusta uudeksi asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta⁵, jäljempänä 'AFIR-asetus', lataus- ja tankkauspisteitä koskevien tietojen osalta. AFIR-asetus mahdollistaa direktiivin nojalla hyväksytyjä yksityiskohtaisemmat eritelmät, jotka keskittyvät teknisiin järjestelyihin.

II KÄSITTELY MUISSA TOIMIELIMISSÄ

8. Euroopan parlamentti on nimennyt liikenne- ja matkailuvaliokunnan (TRAN) ehdotuksesta vastaavaksi valiokunnaksi ja Rovana Plumbin (RO, S&D) esittelijäksi. Euroopan parlamentin odotetaan vahvistavan kantansa täysistunnossa lokakuussa 2022.
9. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi edellä mainittua ehdotusta koskevan lausuntonsa 23. maaliskuuta 2022. Euroopan alueiden komitea on luopunut lausunnon antamisesta.

III KÄSITTELY NEUVOSTOSSA

10. Yhdistettyjen kuljetusten ja verkkojen työryhmä aloitti ehdotuksen käsittelyn 10. tammikuuta 2022 ja jatkoi työskentelyä 17. ja 24. tammikuuta, 2. ja 16. helmikuuta, 7., 14. ja 28. maaliskuuta, 4., 11. ja 28. huhtikuuta sekä 5. ja 11. toukokuuta 2022. Komission tekemää vaikutustenarviointia tarkasteltiin ryhmässä 17. tammikuuta 2022. Useat valtuuskunnat suhtautuivat epäilevästi komission suunnitteleman lähestymistavan ja joidenkin tuloksena olevien kustannusarvioiden oikeasuhteisuuteen. Valtuuskunnat, joilla oli parlamentaarisia tarkasteluvarauksia (DK, PL, SK, SE), ovat tällä välin poistaneet ne. Useilla valtuuskunnilla on voimassa yleinen tarkasteluvaraus.

⁴ EUVL L 325, 16.12.2019, s. 1.

⁵ 10877/21 + ADD 1.

11. Valtuuskunnat suhtautuivat yleisesti ottaen myönteisesti ehdotukseen ja halusivat, että ITS-direktiivin mukaisten sovellusten ja palvelujen käyttöönottoa kehitetään edelleen ja vahvistetaan parantamalla yhteistyötä ja koordinointia. Keskustelussa tarkasteltiin erityisesti seuraavia kohtia: uusi velvoite asettaa tietty data saataville koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa; päätöksentekomenettely niiden datatyypin määrittelemiseksi, joiden tarjoaminen olisi pakollista sekä niitä koskeva maantieteellinen kattavuus ja aikataulu; kuvaus määrittelyyn unionin tasolla sisällytettävistä seikoista; komission valtuuttaminen hyväksymään väliaikaisia toimenpiteitä hätätilanteissa; henkilötietojen suojaa ja yksityisyyttä koskevat säännöt; ITS-järjestelmien määrittelysien ja käyttöönoton periaatteet; sekä direktiivin siirtäminen osaksi kansallista lainsäädäntöä.
12. Puheenjohtajavaltio laati keskustelujen, komission selvennysten ja valtuuskuntien kirjallisten huomautusten pohjalta kompromissiehdotuksen yleisnäkemyksen muodostamiseksi liikenne-, televiestintä- ja energianeuvostossa (liikenne) 2. kesäkuuta 2022. Tärkeimmät muutokset komission alkuperäiseen ehdotukseen nähden ovat seuraavat:

Pakollinen datan saatavuus ja ITS-palvelujen käyttöönotto (1 artikla, 2 a artikla, 6 a artikla, 7 artikla⁶ sekä liitteet III ja IV)

13. Kompromississa hyväksytään periaate, jonka mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava tietyn tyyppisten tietojen saatavuus koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa ja tiettyjen ITS-palvelujen käyttöönotto (1 artikla, 2 a artikla, 6 a artikla sekä liitteet III ja IV).

⁶ Viittaukset artikloihin on numeroitu ehdotuksen säännöksillä muutetun direktiivin mukaisesti.

14. Koska vaikutukset kansallisiin resursseihin voivat kuitenkin olla suuret, valtuuskunnat ovat vaatineet painokkaasti parempaa seuranta ja jäsenvaltioiden laajempaa osallistumista päätöksentekoprosessiin sekä velvoitteiden alkuperäisen soveltamisalan määrittämiseksi että niiden ajan mittaan tapahtuvan kehityksen osalta. Näin ollen direktiiviä koskevassa puheenjohtajavaltion kompromissitekstissä esitetään ne tietotyypit ja palvelut, joita saatavuus- ja käyttöönottovelvoite koskee. Asianomaisten tietojen ja palvelujen luetteloita voidaan muuttaa delegoidulla säädöksellä (1 artiklan 2 a artikla, 7 artikla sekä liitteet III ja IV). Samalla kompromissitekstissä viitataan täytäntöönpanosäädöksiin, joissa määritellään maantieteellinen kattavuus (katettavat verkot) ja täytäntöönpanoaikataulu (6 a artikla ja johdanto-osan 12 a kappale). Teksti vahvistaa myös kehystä, jonka mukaisesti komissiolle siirretään valta antaa tällaisia delegoituja säädöksiä ja täytäntöönpanosäädöksiä (6 a artiklan 3 kohta ja 7 artikla). Näin ollen siinä säilytetään tavoite tehdä tietäntyyppisen datan saatavuudesta pakollista ja mahdollisuus saattaa tämä luettelo ajan tasalle delegoidulla säädöksellä, vahvistaen samalla jäsenvaltioiden sitoutumista tämän tavoitteen täytäntöönpanoon liittyviin seikkoihin eli maantieteellisen kattavuuden ja aikataulun määrittelyyn.
15. Lisäksi kompromississa selvennetään, että velvoite asettaa tietty data saataville koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa koskee ainoastaan dataa, jonka perustana olevat data on jo olemassa esitysmuodosta riippumatta.
16. Valtuuskuntien suuri enemmistö sai aikaan riittävän tasapainoisen kompromissin tästä päätöksentekorakenteesta. Muutamat valtuuskunnat suhtautuivat kuitenkin epäillen siihen, mikä olisi paras foorumi aloista ja määräajoista päättämiseksi, ja korostivat, että on tärkeää olla alentamatta ITS-palvelujen kehittämisen tavoitetasoa.

17. Kyseessä olevien datatyyppejen osalta kompromissitekstissä laajennetaan luetteloa (liite III) lisäämällä siihen tietyn tyyppistä dataa, joka mainitaan äskettäin annetussa tosiaikaisia liikennetietoja koskevien EU:n laajuisten palvelujen tarjoamisen määräyksistä annetussa delegoidussa asetuksessa⁷. Mitä tulee tieto- ja palvelutyyppien esittämiseen liitteissä III ja IV, kompromissiteksti perustuu komission ehdotukseen, mutta siinä vältetään normihierarkian vuoksi, ja siltä osin kuin ei ole ehdottoman välttämätöntä, tekemästä suoria viittauksia delegoituihin säädöksiin, joissa on tarkempia yksityiskohtia.

Määritelmät (4 artikla)

18. Kompromissitekstissä tehdään pieniä mukautuksia joihinkin määritelmiin ("ITS-palvelu", "yhteistoiminnalliset älykkäät liikennejärjestelmät", "datan käytettävyys").

Työohjelma (4 a artikla)

19. Kun otetaan huomioon työohjelman hyväksymisen ja sisällön merkitys ehdotuksessa (17 artiklan 5 kohta) ja eri toimien kronologinen järjestys, kompromissitekstissä tämä monivuotinen suunnitteluväline asetetaan ITS-sovellusten ja -palvelujen käyttöönottoa koskevien sääntöjen alkuun (uusi 4 a artikla) ja korostetaan tämän välineen ja eritelmien kehittämisen välisiä vahvoja yhteyksiä unionin tasolla.

⁷ EUVL L 122, 25.4.2022, s. 1.

Määrittysten soveltaminen ja jäsenvaltioiden yhteistyö (5 artikla)

20. Kompromissiin sisällytetään suurelta osin ehdotuksen säännökset, joilla pyritään vahvistamaan jäsenvaltioiden yhteistyötä ITS-sovellusten ja -palvelujen käyttöönotossa, myös operatiivisten näkökohtien osalta (5 artikla). Kompromissitekstissä selvennetään joitakin näistä seikoista.

Delegoidun säädöksen mukaiset määritykset (6 artikla)

21. Kompromissiin on sisällytetty myös muutokset, jotka ehdotuksessa on tehty määritelmien sisältöön (6 artikla). Lisäksi se sisältää vaatimuksen vahvistaa muuttujat datan laadun arvioimiseksi ja että jäsenvaltiot voivat nimetä yhden tai useamman elimen vaatimusten noudattamisen arviointia varten (6 kohta ja johdanto-osan 18 kappale). Siinä säädetään myös, että kuhunkin delegoituun säädökseen saa sisältyä vain yksi ensisijainen ala.

Väliaikaiset toimenpiteet (7 a artikla)

22. Valtuuskunnat suhtautuivat epäillen valtuutuksen antaa välittömästi sovellettavia täytäntöönpanosäädöksiä ehdotuksessa mainitussa hätätilanteessa (7 a artikla ja johdanto-osan 14 kappale). Vaikka periaate säilyy entisellään, kompromissitekstissä näitä säännöksiä kehitetään ja muotoillaan entistä pidemmälle painottaen menettelyä, täytettäviä edellytyksiä sekä komission ja jäsenvaltioiden välistä viestintää. Kompromissia kokonaisuudessaan ei kyseenalaisteta, mutta joidenkin valtuuskuntien epäilyksiä tämän valtuutuksen tarpeellisuudesta ei voitu kokonaisuudessaan poistaa.

Henkilötietojen suoja (10 artikla)

23. Kompromissitekstissä henkilötietojen suoja koskevaa artiklaa (10 artikla) täydennetään säännöksellä, joka koskee direktiivin mukaista henkilötietojen käsittelyn tavoitetta (10 artiklan 1 kohta). Lisäksi artiklaan lisätään viittaus delegoitua säädöstä laadittaessa tehtävään henkilötietojen suoja koskevaan vaikutustenarviointiin (2 kohta) ja viittaus pseudonymisointiin (3 kohta sekä johdanto-osan 15 kappale).

Raportointi (17 artikla) ja loppusäännökset

24. Kompromississa säilytetään artikla, joka koskee jäsenvaltioiden ja komission raportointivelvollisuutta (17 artikla). Jäsenvaltioiden ensimmäisen raportoinnin päivämäärää (17 artiklan 1 kohta) on kuitenkin pidennetty 18 kuukauteen voimaantulopäivästä (mikä on linjassa määräajan kanssa, joka koskee saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä), komission toimivaltaa vahvistaa tulosindikaattoreita on muutettu ja sen osalta on määritelty tarkastelumenettely (17 artiklan 2 kohta) ja samalla korostetaan pyrkimystä raportoinnin yksinkertaistamiseen (17 artiklan 3 kohta ja johdanto-osan 22 a kappale). Yksi valtuuskunta olisi pitänyt parempana sitä, että jäsenvaltiot raportoisivat työohjelmasta viiden vuoden välein.

Liite I

25. Ehdotuksen liitteessä I kuvataan seikat, jotka määritysten on katettava unionin tasolla toiminnan ensisijaisten alojen osalta. Kompromissin tähän liitteeseen tuomat muutokset rajoittuvat muutamiin selvennyksiin.

Liite II

26. Liitteessä II, jossa luetellaan ITS-järjestelmien määräyksien ja käyttöönoton periaatteet, kompromissiteksti vastaa pääosin komission ehdottamia tarkistuksia (f, h, j ja m alakohta). Siinä esitetään joitakin selvennyksiä h alakohtaan "edistettävä tasapuolista pääsyä", j alakohtaan "johdettava laadukkaisiin aika- ja paikannustietoihin" ja m alakohtaan "varmistettava läpinäkyvyys ja luottamus" ja muutetaan l alakohtaa "oltava johdonmukaisia", tarkoituksena muistuttaa noudatettaviin unionin standardeihin kuuluvasta teknologiariippumattomuuden periaatteesta, sellaisena kuin se on määriteltynä eurooppalaisesta sähköisen viestinnän säännöstöstä annetussa direktiivissä (EU) 2018/1972, johon viitataan myös muutetussa johdanto-osan 8 a kappaleessa. Työryhmässä aiheutti erimielisyyttä se, olisiko ehdotukseen lisättävä viittaus "teknologiariippumattomuuden" periaatteeseen. Kompromissitekstissä pyritään tasapainoon, joka perustuu ehdotukseen, mutta määräyksien laatimisen osalta siinä korostetaan nimenomaisesti kyseisen periaatteen merkitystä, sellaisena kuin se on määritelty eurooppalaisessa sähköisen viestinnän säännöstössä.
27. Pysyvien edustajien komitean kokouksessa 18. toukokuuta 2022 jäsenvaltiot vahvistivat kannattavansa puheenjohtajavaltion kompromissitekstiä. Useat valtuuskunnat ovat tuoneet esille, että direktiivin säännösten saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä aiheuttaa joitakin hallinnollisia vaikeuksia, ja niiden pyynnöstä sen määräaika on pidennetty 24 kuukauteen (ITS-direktiivin muuttamista koskevan ehdotuksen 2 artikla). Komitea on myös ottanut huomioon ehdotuksen muuttaa "yhteensopivuutta aiempien järjestelmien kanssa" koskevan periaatteen kuvausta (liitteen II f kohta) ja korostanut tarvetta perustella sen soveltamista laadittaessa STI-direktiivin määräyksiä. Kaksi valtuuskuntaa ei kannattanut tätä muutosta. Nämä mukautukset otetaan huomioon tämän kertomuksen liitteenä olevassa kompromississa.

28. Useat valtuuskunnat ilmaisivat huolensa myöhemmin tehtävistä valinnoista, jotka koskevat tiettyjen tietojen ja palvelujen saataville asettamisen maantieteellistä kattavuutta ja määräaikoja. Epäilyt liittyvät tarvittaviin investointeihin, tiettyjen tieosuuksien liikennetiheyden huomioon ottamiseen, hallinnolliseen koordinointiin ja tiettyjen tietojen luotettavuuteen.
29. Menettelyn tässä vaiheessa komission edustaja pitää voimassa menettelyvarauman kaikkiin komission ehdotukseen tehtyihin tarkistuksiin. Komission edustaja korosti erityisesti ehdotuksen alkuperäistä rakennetta, jossa vahvistetaan tietäntyyppisen datan toimittamista ja tiettyjen palvelujen käyttöönottoa koskevat määräajat ja maantieteellinen kattavuus ja otetaan huomioon mahdollisuus tehdä niihin muutoksia delegoidulla säädöksellä.

IV LOPUKSI

30. Edellä esitetyn perusteella neuvostoa pyydetään muodostamaan tämän kertomuksen liitteenä olevan kompromissin pohjalta yleisnäkemykset ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annetun direktiivin 2010/40/EU muuttamisesta.

ITS-direktiivin muutokset

[...]

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Komission *tiedonannossa kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiasta*⁸ todetaan, että älykkäiden liikennejärjestelmien, jäljempänä 'ITS', käyttöönotto on keskeinen toimi verkottuneen ja automatisoidun multimodaaliliikenteen saavuttamisessa ja edistää siten Euroopan liikennejärjestelmän muuttamista niin, että saavutetaan tavoite tehokkaasta, turvallisesta, kestävästä, älykkästä ja häiriönsietokykyisestä liikkumisesta. Tällä täydennetään tavaraliikenteen viherherryttämistä koskevassa lippulaivahankkeessa ilmoitettuja toimia, joilla edistetään multimodaalista logistiikkaa. Strategiassa ilmoitettiin myös delegoidun asetuksen (EU) 2017/1926 tarkistamisesta vuonna 2022 siten, että multimodaalisiin matkatietopalveluihin sisällytetään pakollisena dynaamisten datakokonaisuuksien käytettävyys, sekä multimodaalisten digitaalipalvelujen tarjoajien oikeuksia ja velvollisuuksia koskevien sääntelytoimien tarvetta koskevasta arvioinnista yhdessä lipunmyyntiä, myös junalippuja, koskevan aloitteen kanssa.
- (2) Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa vahvistetaan tavoite vähentää liikennekuolemien määrä unionissa kaikkien liikennemuotojen osalta lähelle nollaa vuoteen 2050 mennessä. Tienkäyttäjien turvallisuutta edistetään useilla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU⁹ soveltamisalaan kuuluvilla toimilla, kuten eCall-järjestelmällä, tieliikenneturvallisuuteen liittyvillä liikennetietopalveluilla sekä turvallisilla ja valvotuilla pysäköintialueilla¹⁰.

⁸ COM(2020)789 final.

⁹ 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).

¹⁰ Sellaisina kuin ne on sertifioitu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 täydentämisestä turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden palvelu- ja turvatasoa koskevien standardien vahvistamisen sekä niiden sertifiointimenettelyjen osalta 7 päivänä huhtikuuta 2022 annetun komission delegoidun asetuksen (EU) .../... mukaisesti (C(2022) 2055 (final)).

- (3) Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa¹¹ korostetaan automatisoidun ja verkottuneen multimodaaliliikenteen sekä digitalisaation mahdollistamien älykkäiden liikenteenhallintajärjestelmien kasvavaa roolia ja tavoitetta tukea uusia kestäviä liikenne- ja liikkumispalveluja, joilla voidaan vähentää ruuhkia ja saasteita erityisesti kaupunkialueilla.
- (4) Kasvava tarve hyödyntää dataa paremmin liikenneketjujen kestävyys, tehokkuuden ja häiriönsietokyvyn parantamiseksi edellyttää ITS-kehityksen tehokkaampaa koordinoitua muiden sellaisten aloitteiden rinnalla, joilla pyritään yhdenmukaistamaan ja helpottamaan datan jakamista sellaisilla liikkumisen, liikenteen ja logistiikan aloilla, joihin liittyy multimodaalinen ulottuvuus¹².
- (5) Kun otetaan huomioon tarve digitalisoida maantieliikenne, parantaa tieliikenneturvallisuutta ja vähentää ruuhkia, älykkäiden liikennejärjestelmien ja -palvelujen käyttöönottoa ja käyttöä teillä olisi kehitettävä edelleen Euroopan laajuisessa liikenneverkossa.
- (6) Useissa jäsenvaltioissa tieliikenteessä on jo käytössä tällaisten järjestelmien ja palvelujen kansallisia sovelluksia. Direktiivin 2010/40/EU arvioinnissa¹³ havaittiin kuitenkin yhä ilmeneviä puutteita, jotka johtivat ITS-palvelujen hajanaiseen ja koordinoimattomaan käyttöönottoon sekä maantieteellisen jatkuvuuden puutteeseen unionissa ja sen ulkorajoilla, huolimatta vuonna 2010 tapahtuneen direktiivin hyväksymisen jälkeen tehdyistä parannuksista.

¹¹ Komission tiedonanto Euroopan vihreän kehityksen ohjelmasta (COM(2019) 640 final).

¹² Esimerkiksi yhteinen eurooppalainen liikkumisdata-avaruus ja sen komponentit, sähköisistä kuljetustiedoista 15 päivänä heinäkuuta 2020 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1056 (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 33) ja digitaalista tavaraliikennettä ja logistiikkaa käsittelevän foorumin (DTLF) tekemä työ.

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

- (7) Direktiiviä 2010/40/EU täydentävien komission delegoitujen asetusten¹⁴ täytäntöönpanon yhteydessä jäsenvaltiot ovat perustaneet kansalliset yhteyspisteet¹⁵. Kansalliset yhteyspisteet ovat vastuussa liikennedatan käytettävyydestä ja uudelleenkäytöstä EU:n laajuisten yhteentoimivien matkustuksen ja liikenteen ITS-palvelujen loppukäyttäjille tarjoamisen tueksi. Nämä kansalliset yhteyspisteet ovat tärkeä osa Euroopan datastrategian mukaista yhteistä eurooppalaista liikkumisdata-avaruutta¹⁶, ja siksi niiden olisi vastattava erityisesti datan käytettävyydestä.
- (8) Jotta voitaisiin varmistaa ITS-järjestelmien koordinoitu ja tehokas käyttöönotto koko unionin laajuisesti, jo hyväksyttyjen määritysten lisäksi olisi otettava käyttöön määritykset, mukaan lukien tarvittaessa standardit, joissa vahvistetaan yksityiskohtaisempia määräyksiä ja menettelyjä. Ennen lisämääritysten tai tarkistettujen määritysten hyväksymistä komission olisi arvioitava, ovatko ne tiettyjen liitteessä II määriteltyjen periaatteiden mukaisia. Ensivaiheessa olisi asetettava etusijalle ITS-järjestelmien kehityksen ja käyttöönoton neljä pääalaa. Jatkettaessa ITS-järjestelmien täytäntöönpanoa olisi asianomaisen jäsenvaltion nykyinen ITS-infrastruktuuri otettava huomioon teknologian kehityksen ja rahoitustoimien osalta.

¹⁴ 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); 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); komission delegoitu asetus (EU) 2015/962, annettu 18 päivänä joulukuuta 2014, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n laajuisten tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamisen osalta (EUVL L 157, 23.6.2015, s. 21); sekä komission delegoitu asetus (EU) 2017/1926, annettu 31 päivänä toukokuuta 2017, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta (EUVL L 272, 21.10.2017, s. 1).

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.

- (8 a) Erityisesti yhteistoiminnallisen älyliikennejärjestelmän eli C-ITS:n osalta olisi varmistettava, ettei ITS-järjestelmiä koskevissa vaatimuksissa edellytetä tietyn tyyppisen teknologian käyttöä eikä syrjitä tietyn tyyppistä teknologiaa, direktiivissä (EU) 2018/1972 määritellyn teknologianeutraaliuden periaatteen mukaisesti¹⁷. Jos voidaan käyttää täydentäviä, luotettavia ja todellisissa tilanteissa testattuja C-ITS-teknologioita, rinnakkaisten sovellusten käytön olisi oltava mahdollista.
- (9) Määrittelyissä olisi otettava huomioon kokemukset ja tulokset, joita on tähän mennessä saatu älykkäistä liikennejärjestelmistä (ITS), yhteistoiminnallisista älykkäistä liikennejärjestelmistä (C-ITS) sekä yhteistoiminnallisesta, verkottuneesta ja automatisoidusta liikkumisesta (CCAM), erityisesti C-ITS¹⁸- ja CCAM-foorumien¹⁹, multimodaalisen matkustajaliikenteen eurooppalaisen foorumin²⁰ ja eurooppalaisen eCall-täytäntöönpanofoorumin²¹ yhteydessä, ja määritysten olisi perustuttava niihin.
- (10) Määrittelysten olisi edistettävä innovointia. Esimerkiksi datan paremman saatavuuden pitäisi johtaa uusien ITS-palvelujen kehittämiseen, ja vastaavasti innovaatioissa olisi yksilöitävä tulevien määritysten tarpeet. Uudet teknologiat, jotka koskevat erityisesti C-ITS-järjestelmiä, on testattava todellisissa tieliikenneolosuhteissa luotettavana palveluna ennen käyttöönottoa. Horisontti Eurooppa -puiteohjelmaan kuuluvalla yhteistoiminnallisella, verkottuneella ja automatisoitua liikkumista koskevalla eurooppalaisella kumppanuudella olisi tuettava C-ITS-palvelujen seuraavan aallon kehittämistä ja testausta sekä edistettävä pitkälle automatisoitujen ajoneuvojen integrointia uusiin multimodaalisiin liikkumispalveluihin.

¹⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/1972, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, eurooppalaisesta sähköisen viestinnän säännöstöstä (EUVL L 321, 17.12.2018, s. 36).

¹⁸ Viite E03188 komission asiantuntijaryhmien ja muiden vastaavanlaisten elinten rekisterissä.

¹⁹ Viite E03657 komission asiantuntijaryhmien ja muiden vastaavanlaisten elinten rekisterissä.

²⁰ Viite E03826 komission asiantuntijaryhmien ja muiden vastaavanlaisten elinten rekisterissä.

²¹ Viite E02481 komission asiantuntijaryhmien ja muiden vastaavanlaisten elinten rekisterissä.

- (11) C-ITS-järjestelmissä käytetään teknologioita, joiden avulla ajoneuvot voivat viestiä toistensa ja tienvarsi-infrastruktuurin kanssa, liikennevalot mukaan luettuina. C-ITS-palvelut ovat yksi ITS-palvelujen luokka, ja ne perustuvat avoimeen arkkitehtuuriin, joka mahdollistaa monenvälisen suhteen tai vertaissuhteen C-ITS-yksiköiden välillä. Tämä tarkoittaa, että kaikkien C-ITS-yksiköiden olisi vaihdettava viestejä keskenään turvallisesti, eikä niiden viestinnän pitäisi rajoittua viestien vaihtoon ennalta määritettyjen yksiköiden kanssa. Useimmat palvelut edellyttävät esimerkiksi sijaintia, nopeutta ja kulkusuuntaa koskevia tietoja sisältävien C-ITS-viestien aitouden ja eheyden varmistamista. Sen vuoksi olisi luotava yhteinen eurooppalainen C-ITS-luottamusmalli, jolla luodaan luottamussuhde kaikkien C-ITS-yksiköiden välille riippumatta niissä käytettävästä viestintäteknologiasta. Luottamusmalli olisi pantava täytäntöön hyväksymällä julkisen avaimen infrastruktuurin (PKI) käyttöä koskeva politiikka. Kyseisen julkisen avaimen infrastruktuurin korkeimpana tasona olisi oltava eurooppalainen luotettu varmenneluettelo, joka sisältää tiedot kaikista luotettavista juurivarmentajista Euroopassa. C-ITS-luottamusmallin moitteettoman toiminnan varmistamiseksi tietyt tehtävät olisi suoritettava keskustasolla. Komission olisi varmistettava, että nämä keskeiset tehtävät suoritetaan, erityisesti kun on kyse toimimisesta i) C-ITS-varmennepolitiikkaviranomaisen roolissa varmennepolitiikan ja julkisen avaimen infrastruktuurin valtuuttamisen hallinnoinnissa, ii) luotetun luettelon hallinnoijan roolissa eurooppalaisen luotetun varmenneluettelon luomisessa ja päivittämisessä sekä säännöllisen toiminnan osalta C-ITS-varmennepolitiikkaviranomaiselle raportoimisessa C-ITS-luottamusmallin turvallisen kokonaistoiminnan osalta ja iii) C-ITS-yhteyspisteen roolissa kaiken juurivarmentajien hallinnoijien kanssa käydyn yhteydenpidon käsittelyssä sekä luotetun luettelon hallinnoijan julkisen avaimen varmenteen ja eurooppalaisen luotetun varmenneluettelon julkaisemisessa. Komissio huolehtii tällä hetkellä myös Euroopan juurivarmentajan tehtävästä, jota voidaan pitää yllä tarvittaessa esimerkiksi tukemaan siirtymäsuunnitelmia, mikäli jonkin toisen juurivarmentajan toiminta on vaarantunut.

- (12) Useimmissa direktiivin 2010/40/EU mukaisissa toimissa on eCall-järjestelmää lukuun ottamatta ollut päätarkoituksena määritysten hyväksyminen sellaisen datan yhteentoimivuuden ja käytettävyyden varmistamiseksi, joka on jo saatavilla koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa, sekä ITS-palvelujen käyttöönotto, mutta niissä ei ole velvoitettu asianomaisia sidosryhmiä asettamaan tätä dataa saataville tällaisessa muodossa tai ottamaan käyttöön tiettyjä palveluja. Monien ITS-palvelujen käyttö on yleistynyt: tällaisia ovat esimerkiksi häiriöiden havaitsemisen mahdollistavat tieliikenneturvallisuuteen liittyvät liikennetietopalvelut tai muihin tässä direktiivissä määritettyihin ensisijaisiin aloihin, kuten liikennesääntöihin, liittyvä data, joka tukee sellaisia merkittäviä palveluja kuin nopeusrajoituspalvelu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/2144²² mukaisella älykkäällä nopeusavustimella varustettujen ajoneuvojen tukena. Tiettyjen ITS-palvelujen ja tietyn koneluettavassa muodossa olevan datan pakollista tarjoamista pidetään tarpeellisena, jotta voidaan varmistaa sekä tällaisen datan jatkuva saatavuus että tällaisten palvelujen jatkuva tarjonta kaikkialla unionissa. Tämä edellyttää, että koneluettavassa datassa huomioon otettavat taustalla olevat tiedot ovat jo olemassa riippumatta muodosta tai välineestä, jonka avulla ne esitetään. Datatyypit ja palvelut, joiden tarjoamisesta olisi tehtävä pakollista tämän direktiivin nojalla, olisi määriteltävä niiden määritysten perusteella, jotka komissio on vahvistanut direktiiviä 2010/40/EU täydentävissä delegoiduissa säädöksissä, erityisesti komission delegoiduissa asetuksissa (EU) N:o 2022/670²³, (EU) 885/2013, (EU) 886/2013 ja (EU) 2017/1926, ja niissä olisi otettava huomioon mainitussa direktiivissä vahvistetut datatyypit ja palvelut.
- (12 a) Jatkuvuuden varmistamiseksi niiden datatyyppien ja palvelujen, joiden tarjoamisesta olisi tehtävä pakollista tämän direktiivin nojalla, on oltava saatavilla konkreettisessa maantieteellisessä kattavuudessa. Kyseisen laajuuden määrittämiseksi olisi noudatettava

²² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2019/2144, annettu 27 päivänä marraskuuta 2019, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntävaatimuksista niiden yleisen turvallisuuden ja ajoneuvon matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun osalta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 78/2009, (EY) N:o 79/2009 ja (EY) N:o 661/2009 sekä komission asetusten (EY) N:o 631/2009, (EU) N:o 406/2010, (EU) N:o 672/2010, (EU) N:o 1003/2010, (EU) N:o 1005/2010, (EU) N:o 1008/2010, (EU) N:o 1009/2010, (EU) N:o 19/2011, (EU) N:o 109/2011, (EU) N:o 458/2011, (EU) N:o 65/2012, (EU) N:o 130/2012, (EU) N:o 347/2012, (EU) N:o 351/2012, (EU) N:o 1230/2012 ja (EU) 2015/166 kumoamisesta (EUVL L 325, 16.12.2019, s. 1).

²³ Komission delegoitu asetukset (EU) 2022/670, annettu 2 päivänä helmikuuta 2022, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n laajuisten tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamisen osalta (EUVL L 122, 25.4.2022, s. 1).

asteittaista ja oikeasuhteista lähestymistapaa, joka perustuu kokemuksiin ja tuloksiin, joita on jo saatu ja joita saadaan hankkeen laajentamisen yhteydessä.

- (13) Vuonna 2020 tehty liikuntarajoitteisten henkilöiden esteetöntä liikkumista koskeva tutkimus²⁴ osoitti, että luotettava matkasuunnittelu on riittämättömien esteettömyystietojen vuoksi tällä hetkellä mahdotonta, kun hakutekijöinä käytetään esteettömyysnäkökohtia. Liikennejärjestelmän esteettömyyden parantamiseksi ja vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden matkustamisen helpottamiseksi multimodaalisen liikkumisen digitaalipalveluja varten on oltava saatavilla dataa liityntäpisteistä ja niiden esteettömyydestä.
- (14) ITS-järjestelmien ja kehittyneiden kuljettajaa avustavien järjestelmien tai ajoneuvo- ja infrastruktuurijärjestelmien entistä tiiviimpi integrointi yleisesti merkitsee sitä, että tällaiset järjestelmät nojaavat yhä enemmän keskenään vaihtamiinsa tietoihin. Tämä koskee erityisesti C-ITS-järjestelmiä. Korkeammilla automaatioasteilla tällainen riippuvuus lisääntyy. Korkeampien automaatioasteiden odotetaan hyödyntävän ajoneuvojen ja infrastruktuurin välistä viestintää ohjausliikkeisiin ja liikennevirtojen sujuvoittamiseen ja edistävän näin myös kestävämpää liikennettä. ITS-palvelujen eheyden vaarantumisella voisi siten olla vakavia vaikutuksia tieliikenneturvallisuuteen, jos esimerkiksi tarkoituksellisesti väärä tieto vaarasta saa ajoneuvot tekemään ohjausliikkeitä, jotka aiheuttavat tienkäyttäjille riskin, ja niillä voisi olla kerrannaisvaikutus unionin liikennejärjestelmään. Tämän direktiivin yhdenmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta tilanteissa, joissa ITS-palvelujen eheys on vaarantunut ja tarvitaan kiireellisesti unionin toimia unionin liikennejärjestelmän tai tieliikenneturvallisuuden turvallisen ja asianmukaisen toiminnan varmistamiseksi, jotta se voi hyväksyä vastatoimenpiteitä tällaisen tilanteen syihin ja seurauksiin puuttumiseksi. Kyseiset toimenpiteet olisi toteutettava mahdollisimman nopeasti ja niitä olisi sovellettava välittömästi. Tällaisia vastatoimenpiteitä laatiessaan komission olisi kuitenkin toteutettava kaikki mahdolliset toimet kuullakseen jäsenvaltioiden asiantuntijoita. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011²⁵ mukaisesti. Kun otetaan huomioon tarve varmistaa liikenteen jatkuvuus, on aiheellista jatkaa tällaisen toimenpiteen voimassaoloaikaa yli kuuden kuukauden ajan käyttäen asetuksen (EU) N:o

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

²⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

182/2011 8 artiklan 2 kohdassa säädettyä mahdollisuutta. Tällaisten vastatoimenpiteiden olisi päätyttävä heti, kun vaihtoehtoinen ratkaisu on otettu käyttöön tai hätätilanne on ratkaistu.

- (15) Tämän direktiivin mukainen henkilötietojen käsittely, kuten paikannustietojen käsittely kun se mahdollistaa henkilön suoran tai välillisen tunnistamisen, olisi tehtävä henkilötietojen ja yksityisyyden suojaa koskevan unionin lainsäädännön mukaisesti sellaisena kuin se on esitetty etenkin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2016/679²⁶ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2002/58/EY²⁷. Asetuksen (EU) 2016/679 6 artiklan mukaisesti tässä direktiivissä olisi esitettävä tarkoitus, jota varten henkilötietoja voidaan käsitellä tämän direktiivin nojalla.

Jos tämän direktiivin nojalla laadittaviin määräyksiin liittyy henkilötietojen käsittelyä, määräyksissä olisi asetettava riittävät ja asianmukaiset henkilötietojen suojaa koskevat takeet asetuksen (EU) 2016/679 ja direktiivin 2002/58/EY vaatimusten mukaisesti, mukaan lukien tietojen tallentamisen enimmäiskeston ja tietojen anonymisoinnin tai pseudonymisoinnin osalta. Sisäänrakennetun tietosuojan periaatteen mukaisesti olisi erityisesti kannustettava anonymisointiin tai pseudonymisointiin henkilöiden yksityisyyttä parantavina tekniikkoina aina, kun tavoitteet on mahdollista saavuttaa vastaavalla tavalla, sanotun kuitenkin rajoittamatta anonymisoitujen tai pseudonymisoitujen tietojen käyttöä koskevien, unionin oikeudessa säädettyjen erityisten vaatimusten soveltamista. Lisäksi kyseisissä määräyksissä tai kansallisessa lainsäädännössä olisi tarvittaessa asetettava takeet erityisesti väärinkäyttöä, mukaan lukien luvaton käyttöä, muokkaamista tai häviämistä, vastaan asetuksen (EU) 2016/679 ja direktiivin 2002/58/EY vaatimusten mukaisesti.

- (17) Yleisestä tuoteturvallisuudesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2001/95/EY²⁸ sovelletaan sellaisiin tuotteisiin, joiden osalta alakohtaisessa lainsäädännössä ei anneta yksityiskohtaisempia säännöksiä, joilla olisi sama turvallisuustavoite, ja silloin,

²⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuojasetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1).

²⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/58/EY, annettu 12 päivänä heinäkuuta 2002, henkilötietojen käsittelystä ja yksityisyyden suojasta sähköisen viestinnän alalla (sähköisen viestinnän tietosuojadirektiivi) (EYVL L 201, 31.7.2002, s. 37).

²⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/95/EY, annettu 3 päivänä joulukuuta 2001, yleisestä tuoteturvallisuudesta (EYVL L 11, 15.1.2002, s. 4).

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

- (18) Jos on tarpeen tehdä vaatimustenmukaisuuden arviointi, määrittäisiin olisi sisällyttävä yksityiskohtaiset säännökset rakenneosien vaatimustenmukaisuuden tai käyttökelpoisuuden arvioinnissa käytettävästä menettelystä. Tiettyjen ITS-palvelujen ja erityisesti C-ITS-palvelujen osalta tiettyjen vaatimusten jatkuva noudattaminen ja yhteentoimivuus ovat olennaisen tärkeitä järjestelmän turvallisuuden ja moitteettoman toiminnan varmistamiseksi. Tuotevaatimuksia sisältävissä määräyksissä olisi sen vuoksi tarvittaessa vahvistettava myös markkinavalvontaan liittyvät menettelyt, mukaan lukien suojalauseke. Näiden säännösten olisi perustuttava Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseen N:o 768/2008/EY²⁹ erityisesti vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyjen ja markkinavalvontamenettelyjen eri vaiheita koskevien moduulien osalta. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2018/858³⁰ vahvistetaan puitteet moottoriajoneuvojen ja niiden osien sekä niihin liittyvien varusteiden tyyppihyväksynnälle, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksissa (EU) N:o 167/2013³¹ ja (EU) N:o 168/2013³² vahvistetaan kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten sekä maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen, niiden osien tai niihin liittyvien varusteiden tyyppihyväksyntää koskevat säännöt. Siksi olisi päällekkäistä työtä säätää mainittujen säädösten soveltamisalaan kuuluvien varusteiden ja sovellusten vaatimustenmukaisuuden arvioinnista. Näitä ajoneuvojen hyväksyntää koskevia säädöksiä sovelletaan kuitenkin ajoneuvoihin asennettaviin älykkäisiin liikennejärjestelmiin liittyviin varusteisiin muttei tieinfrastruktuurin ITS-varusteisiin ja -ohjelmistoihin, joiden olisi kuuluttava tämän direktiivin soveltamisalaan. Jälkimmäisten osalta määräyksissä voitaisiin määrätä

²⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 768/2008/EY, tehty 9 päivänä heinäkuuta 2008, tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvistä yhteisistä puitteista ja päätöksen 93/465/ETY kumoamisesta (EUVL L 218, 13.8.2008, s. 82).

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

³¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 167/2013, annettu 5 päivänä helmikuuta 2013, maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (EUVL L 60, 2.3.2013, s. 1).

³² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 168/2013, annettu 15 päivänä tammikuuta 2013, kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (EUVL L 60, 2.3.2013, s. 52).

vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyistä ja markkinavalvontamenettelyistä.

Menettelyt olisi rajoitettava siihen, mikä kussakin yksittäistapauksessa on tarpeen, ja niiden tavoitteena olisi oltava tarvittaessa järjestelmällinen lähestymistapa sääntöihin, jotka koskevat vaatimustenmukaisuuden arviointielinten nimeämistä ja sovellettavia menettelyjä erityisesti rajatylittävien sovellusten ja palvelujen osalta.

- (19) Jos ITS-varusteiden ja -ohjelmistojen käyttöönottoon ja käyttöön sisältyy tekoälyjärjestelmiä, niissä olisi otettava huomioon tulevan tekoälysäädöksen³³ asiaankuuluvat säännökset.
- (20) ITS-sovelluksissa ja -palveluissa, jotka edellyttävät tarkkoja ja varmennettuja aika- ja paikannuspalveluja, olisi käytettävä satelliittipohjaisia järjestelmiä tai muuta teknologiaa, joka pystyy vastaavaan tarkkuuteen. Unionin liikenne- ja avaruusalojen välisiä synergioita olisi hyödynnettävä sellaisten uusien teknologioiden käytön laajentamiseen, joilla vastataan tarkkojen ja varmennettujen aika- ja paikannuspalvelujen tarpeeseen. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2021/696³⁴ perustettu unionin avaruusohjelma tarjoaa laadukasta, ajantasaista ja suojattua avaruusaiheista dataa sekä tietoja ja palveluja Galileo-järjestelmän, Euroopan geostationaarisen navigointilisäjärjestelmän (EGNOS) ja Copernicus-järjestelmän kautta.
- (21) Suojattujen ja luotettavien aika- ja paikannuspalvelujen tarjoaminen on olennainen osa ITS-sovellusten ja -palvelujen tehokasta toimintaa. Sen vuoksi on aiheellista varmistaa niiden yhteensopivuus Galileo-ohjelman todentamismekanismin kanssa, jotta vähennetään maailmanlaajuisten satelliittinavigointijärjestelmien (GNSS) signaalien väärentämistä.

³³ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi tekoälyä koskevista yhdenmukaistetuista säännöistä (tekoälysäädös) ja tiettyjen unionin säädösten muuttamisesta (COM(2021) 206 final).

³⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/696, annettu 28 päivänä huhtikuuta 2021, unionin avaruusohjelman ja Euroopan unionin avaruusohjelmaviraston perustamisesta (EUVL L 170, 12.5.2021, s. 69).

- (22) Jäsenvaltioita ja muita asiaankuuluvia sidosryhmiä, myös liikenteen digitaalisia näkökohtia käsitteleviä muita komission asiantuntijaryhmiä ja komiteoita, olisi kuultava laadittaessa työohjelmia, jotka komissio hyväksyy direktiivin 2010/40/EU nojalla.
- (22 a) Raportointia koskevia sääntöjä olisi yksinkertaistettava, ja niiden olisi mahdollistettava paremmin vertaileva analyysi. Näin ollen jäsenvaltion kolmen vuoden välein esittämän yhden yksittäisen raportin, joka kattaa direktiivin ja kaikkien delegoitujen ja täytäntöönpanosäädösten täytäntöönpanon, olisi korvattava voimassa olevat eri raportointivelvollisuudet, ja olisi laadittava yhteinen malli, johon sisältyvät tietyt keskeiset tulosindikaattorit. Perustuen kokemuksiin raporteissa sovellettujen vapaaehtoisten keskeisten tulosindikaattorien käytöstä komission olisi voitava valita tietyt kyseisistä indikaattoreista sisällytettäväksi yhdenmukaistettuun malliin.
- (23) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa siltä osin kuin on kyse työohjelmien hyväksymisestä ja päivittämisestä, maantieteellisen kattavuuden ja asiaankuuluvien määräaikojen vahvistamisesta, joka liittyy pakollisten datatyyppeiden ja ITS-palvelujen käyttöönottoon jäsenvaltioissa, sekä jäsenvaltioiden toimittamien raporttien mallin hyväksymisestä. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011³⁵ mukaisesti.
- (24) Tämän direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi komissiolle olisi viiden vuoden ajaksi tämän direktiivin voimaantulosta siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan luetteloa niistä datatyypeistä, joiden osalta jäsenvaltioiden on varmistettava datan saatavuus, ja joilla muutetaan luetteloa ITS-palveluista, joiden käyttöönotto jäsenvaltioiden on varmistettava. Tätä ajanjaksoa olisi jatkettava ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi ajanjaksoiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla ja sidosryhmien kanssa, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016

³⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa³⁶ vahvistettuja periaatteita noudattaen. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

- (25) Jotta varmistetaan koordinoitu lähestymistapa, komission olisi varmistettava johdonmukaisuus tällä direktiivillä perustetun komitean ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksilla (EU) N:o 165/2014³⁷, (EU) 2019/1239³⁸, (EU) 2020/1056³⁹ ja (EU) 2018/858 sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveillä 2007/2/EY⁴⁰ ja (EU) 2019/520⁴¹ perustettujen komiteoiden toiminnan välillä.
- (26) Jäsenvaltiot ja/tai yksityinen sektori eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitetta, joka on yhteentoimivien älykkäiden liikennejärjestelmien koordinoitu ja yhtenäinen käyttöönotto koko unionissa, vaan se voidaan sen laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla, joten unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.
- (27) Jäsenvaltiot ovat selittävästä asiakirjoista 28 päivänä syyskuuta 2011 annetun jäsenvaltioiden ja komission yhteisen poliittisen lausuman⁴² mukaisesti sitoutuneet perustelluissa tapauksissa liittämään ilmoitukseen toimenpiteistä, jotka koskevat direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä, yhden tai useamman asiakirjan, joista käy ilmi direktiivin osien ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiseen tarkoitettujen välineiden vastaavien

³⁶ Euroopan parlamentin, Euroopan unionin neuvoston ja Euroopan komission välinen toimielinten sopimus paremmasta lainsäädännöstä (EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1).

³⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 165/2014, annettu 4 päivänä helmikuuta 2014, tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista (EUVL L 60, 28.2.2014, s. 1).

³⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1239, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, eurooppalaisen merenkulkualan yhdenmukaisen palveluympäristön perustamisesta ja direktiivin 2010/65/EU kumoamisesta (EUVL L 198, 25.7.2019, s. 64).

³⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1056, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, sähköisistä kuljetustiedoista (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 33).

⁴⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/2/EY, annettu 14 päivänä maaliskuuta 2007, Euroopan yhteisön paikkatietoinfrastruktuurin (INSPIRE) perustamisesta (EUVL L 108, 25.4.2007, s. 1).

⁴¹ 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).

⁴² EUVL C 369, 17.12.2011, s. 14.

osien suhde. Tämän direktiivin osalta lainsäätäjä pitää tällaisten asiakirjojen toimittamista perusteltuna.

- (28) Euroopan tietosuojavaltuutettua on kuultu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1725⁴³ 42 artiklan 1 kohdan mukaisesti, ja hän on antanut lausuntonsa 2 päivänä maaliskuuta 2022,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Direktiivin 2010/40/EU muuttaminen

Muutetaan direktiivi 2010/40/EU seuraavasti:

- 1) Lisätään 1 artiklaan 2 a kohta seuraavasti:

"2 a. Tässä direktiivissä säädetään datan saatavuudesta ja ITS-palvelujen käyttöönotosta sellaisilla 2 artiklassa tarkoitetuilla ensisijaisilla aloilla, jotka on määritetty liitteissä III ja IV.";

- 2) Korvataan 2 artiklan 1 kohta seuraavasti:

"1. Tässä direktiivissä pidetään määritysten ja standardien laatimisen ja käytön osalta ensisijaisina aloina seuraavia:

a) I Tiedotukseen ja liikkumiseen liittyvät ITS-palvelut;

b) II Matkaan, liikenteeseen ja liikenteenhallintaan liittyvät ITS-palvelut;

c) III Tieliikenteen turvallisuuteen ja turvaamiseen liittyvät ITS-palvelut;

d) IV Yhteistoiminnallisen, verkottuneen ja automatisoidun liikkumisen ITS-palvelut.";

⁴³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2018/1725, annettu 23 päivänä lokakuuta 2018, luonnollisten henkilöiden suojelusta unionin toimielinten, elinten ja laitosten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta sekä asetuksen (EY) N:o 45/2001 ja päätöksen N:o 1247/2002/EY kumoamisesta (EUVL L 295, 21.11.2018, s. 39).

3) Muutetaan 4 artikla seuraavasti:

-a) korvataan 4 kohta seuraavasti:

"(4) 'ITS-palvelulla' ITS-sovelluksen tarjoamista tarkoin määritellyissä organisatorisissa ja toiminnallisissa puitteissa tavoitteena parantaa käyttäjäturvallisuutta, tehokkuutta, kestävää liikkuvuutta tai mukavuutta ja/tai helpottaa tai tukea kuljetus- ja matkatoimintoja;"

a) korvataan 18 kohta seuraavasti:

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

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

b) lisätään 19–24 kohta seuraavasti:

"19) 'yhteistoiminnallisilla älykkäillä liikennejärjestelmillä' tai 'C-ITS-järjestelmillä' älykkäitä liikennejärjestelmiä, joiden avulla ITS-järjestelmien käyttäjät voivat olla vuorovaikutuksessa ja koordinoida toimia vaihtamalla suojattuja ja luotettavia viestejä ilman mitään aiempaa tietoa toisistaan;

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

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

- 22) 'kansallisella yhteyspisteellä' jäsenvaltion perustamaa digitaalista rajapintaa, joka muodostaa 6 artiklan nojalla hyväksytyissä määräyksissä määritellyn keskitetyn pisteen, jonka kautta on pääsy dataan;
- 23) 'datan käytettävyydellä' mahdollisuutta pyytää ja saada dataa koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa;
- 24) 'multimodaalisen liikkumisen digitaalipalvelulla' palvelua, joka tarjoaa useamman kuin yhden liikennemuodon osalta tietoa liikenne- ja matkadatasta, kuten tietoja liikennepalvelujen sijainnista, aikatauluista, palvelun saatavuudesta tai hinnoista, ja jossa voi olla mahdollisuus tehdä varauksia, hoitaa maksuja tai kirjoittaa matkalippuja";

3 a) lisätään artikla seuraavasti:

"4 a artikla

Työohjelma⁴⁴

1) Komissio hyväksyy työohjelman viimeistään [voimaantulopäivä + 12 kuukautta] täytäntöönpanosäädöksellä asianomaisia sidosryhmiä kuultuaan. Täytäntöönpanosäädös hyväksytään 15 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Työohjelmaan on sisällyttävä vähintään seuraavat osat:

- a) ohjelman tavoitteet ja täytäntöönpanon päivämäärät joka vuodelle, joissa ilmoitetaan minkä toimien osalta olisi laadittava määräyksiä 6 artiklan mukaisesti;
- b) datatyypit ja ITS-palvelut, joiden osalta komissio voi hyväksyä delegoituja säädöksiä 7 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaisesti.

⁴⁴ Teksti on osittain siirretty ehdotuksen 17 artiklan 5 kohdasta.

2) Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä uuden työohjelman, mukaan lukien vähintään 1 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitetut osat, ennen kutakin viiden vuoden kautta, jonka ajaksi valta antaa delegoituja säädöksiä siirretään 12 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 15 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

4) Korvataan 5 artikla seuraavasti:

"5 artikla

Määrittysten soveltaminen ITS-järjestelmien käyttöönottoon

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

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

3) Jäsenvaltioiden on myös tehtävä yhteistyötä esimerkiksi EU:n tukemien koordinoitihankkeiden kautta ja tarvittaessa asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa, komission hyväksymien määritysten, kuten standardien ja EU:n yhdenmukaistettujen profiilien, yhteisten määritelmien, yhteisen metadatan, yhteisten laatuvaatimusten ja kansallisten yhteyspisteiden arkkitehtuurien yhteentoimivuuteen liittyvien näkökohtien, datanvaihtoa koskevien yhteisten edellytysten sekä yhteisten koulutus- ja tiedotustoimien täytäntöönpanoa koskevien operatiivisten näkökohtien osalta. Määrityksissä esitettyjen datantarjoajia, datankäyttäjiä ja ITS-palvelujen tarjoajia koskevien vaatimusten osalta jäsenvaltioiden on myös tehtävä tarvittaessa yhteistyötä, joka koskee käytäntöjä noiden vaatimusten noudattamisen arvioimiseksi ja noudattamisen valvonnan mekanismien kehittämistä.";

5) Muutetaan 6 artikla seuraavasti:

a) korvataan 5 kohta seuraavasti:

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

b) korvataan 6 kohta seuraavasti:

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

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

Jäsenvaltiot voivat nimetä yhden tai useamman elimen, jolla on toimivalta arvioida määrityksissä asetettujen vaatimusten noudattamista, jollei niissä mahdollisesti vahvistetuista arviointia koskevista erityissäännöistä muuta johdu.

Määrityksien on oltava liitteessä II vahvistettujen periaatteiden mukaisia.";

c) lisätään 8 kohta seuraavasti:

"8. Komissio hyväksyy tässä artiklassa tarkoitetut määräykset delegoiduilla säädöksillä 12 artiklan mukaisesti. Erilliseen delegeoituun säädökseen ei saa sisältyä useampia kuin yksi ensisijainen ala, ja sellainen on annettava kunkin ensisijaisen toimen osalta."⁴⁵

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

6) Lisätään 6 a artikla seuraavasti:

"6 a artikla

Datan saatavuus ja ITS-palvelujen käyttöönotto

1) Jäsenvaltioiden on varmistettava, että data on kunkin liitteessä III luetellun datatyypin osalta saatavilla kyseiseen datatyyppiin liittyvässä maantieteellisessä kattavuudessa mahdollisimman varhaisessa vaiheessa ja viimeistään 3 kohdassa tarkoitetuissa täytäntöönpanosäädöksissä vahvistettuna päivämääränä, kun taustalla olevat tiedot ovat jo olemassa.

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

2) Jäsenvaltioiden on varmistettava, että liitteessä IV mainitut ITS-palvelut otetaan käyttöön kyseisessä maantieteellisessä kattavuudessa ja viimeistään 3 kohdassa tarkoitetuissa täytäntöönpanosäädöksissä vahvistettuna päivämääränä.

⁴⁵ Huomautus: Tämä 8 kohta sisältää osittain nykyisen direktiivin 7 artiklan 1 ja 2 kohdan sisällön.

3) Komissio täsmentää 15 artiklan 4 kohdan mukaisesti hyväksytyin täytäntöönpanosäädöksiin

a) liitteessä III lueteltuja datatyyppejä koskevan maantieteellisen kattavuuden ja täytäntöönpanon määräajat;

b) liitteessä IV lueteltuja ITS-palveluja koskevan maantieteellisen kattavuuden ja täytäntöönpanon määräajat.

Hyväksyessään tällaisia täytäntöönpanosäädöksiä komissio ottaa huomioon riskin henkilötietoihin puuttumisesta sekä kustannukset ja henkilöresurssit, joita tarvitaan asiaankuuluvan datan asettamiseksi saataville ja asiaankuuluvien palvelujen käyttöön ottamiseksi riittävällä laatutasolla, jotta voidaan varmistaa noiden, erityisesti viranomaisia koskevien kustannusten ja resurssien pitäminen mahdollisimman vähäisinä. Komissio ottaa huomioon myös sellaisille yksityisille toimijoille aiheutuvat kustannukset ja hallinnollisen rasituksen, joilta saatetaan edellyttää datan ja palvelujen tarjoamista. Jos datatyyppejen tai palvelujen lisäämisestä liitteisiin III ja IV on tehty kustannus-hyötyanalyysi ja vaikutustenarviointi 7 artiklan 1 tai 2 kohdan mukaisesti, komissio voi käyttää myös kyseisen analyysin ja vaikutustenarvioinnin tuloksia käsittelyssään.";

7) Korvataan 7 artikla seuraavasti:

"7 artikla

Liitteiden III ja IV muuttaminen

"1.⁴⁶ Komissiolle siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä 12 artiklan mukaisesti liitteessä III olevan datatyypin luettelon muuttamiseksi seuraavin tavoin pitäen silmällä markkinoiden ja teknologian kehitystä koko unionissa, sen jälkeen kun on tehty kustannus-hyötyanalyysi ja asianmukaiset kuulemiset sisältävä vaikutustenarviointi

- a) lisäämällä tai muuttamalla datatyyppejä, jotka liittyvät erottamattomasti liitteessä I esitettyihin ensisijaisiin aloihin ja jotka on lueteltu 6 artiklan 8 kohdan nojalla vahvistetuissa määrityksissä, kun tällaisten datatyypin saatavuus tuo kustannus-hyötyanalyysin ja vaikutustenarvioinnin mukaan merkittäviä ja selkeästi perusteltuja hyötyjä ja parannuksia liikenteen kestävyys, liikenteen turvallisuuden ja turvaamisen tai liikenteen tehokkuuden ja hallinnan osalta, tai
- b) kun se on selkeästi perusteltua, poistamalla liitteeseen III sisältyviä datatyyppejä.

Kunkin delegoidun säädöksen on oltava johdonmukainen 4 a artiklan mukaisesti hyväksytyssä viimeisimmässä työohjelmassa esitettyjen datatyypin kanssa eikä siihen saa sisältyä useampia kuin yksi ensisijainen ala.

⁴⁶ Huomautus: Nykyinen 1 kohta on sisällytetty 6 artiklan uuteen 8 kohtaan.

2. Komissiolle siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä 12 artiklan mukaisesti liitteessä IV olevan ITS-palvelujen luettelon muuttamiseksi seuraavin tavoin pitäen silmällä markkinoiden ja teknologian kehitystä koko unionissa, sen jälkeen kun on tehty kustannus-hyötyanalyysi ja asianmukaiset kuulemiset sisältävä vaikutustenarviointi

a) lisäämällä tai muuttamalla liitteen I soveltamisalaan kuuluvia palveluja, joiden osalta on vahvistettu määritykset 6 artiklan 8 kohdan nojalla, kun tällaisten palvelujen tarjoaminen tuo kustannus-hyötyanalyysin ja vaikutustenarvioinnin mukaan merkittäviä ja selkeästi perusteltuja hyötyjä ja parannuksia liikenteen kestävyys, liikenteen turvallisuuden ja turvaamisen tai liikenteen tehokkuuden ja hallinnan osalta, tai

b) kun se on selkeästi perusteltua, poistamalla liitteeseen IV sisältyviä palveluja.

Kunkin delegoidun säädöksen on oltava johdonmukainen 4 a artiklan mukaisesti hyväksytyssä viimeisimmässä työohjelmassa esitetyn ITS-palvelujen luettelon kanssa eikä siihen saa sisältyä useampia kuin yksi ensisijainen ala.

3. Hyväksyessään delegoituja säädöksiä tämän artiklan nojalla komissio ottaa asianmukaisesti huomioon riskin henkilötietoihin puuttumisesta sekä kustannukset ja henkilöresurssit, joita tarvitaan asiaankuuluvan datan asettamiseksi saataville tai asiaankuuluvien palvelujen käyttöön ottamiseksi riittävällä laatutasolla, jotta voidaan varmistaa noiden, erityisesti viranomaisia koskevien kustannusten ja resurssien pitäminen mahdollisimman vähäisinä. Komissio ottaa huomioon myös sellaisille yksityisille toimijoille aiheutuvat kustannukset ja hallinnollisen rasituksen, joilta saatetaan edellyttää datan ja palvelujen tarjoamista.";

8) Lisätään 7 a artikla seuraavasti:

"7 a artikla

Väliaikaiset toimenpiteet

1. Komissio voi jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan hyväksyä hätätilanteen ollessa kyseessä välittömästi sovellettavia täytäntöönpanosäädöksiä, joissa säädetään vastatoimenpiteistä kyseisen tilanteen syihin ja seurauksiin puuttumiseksi, kuten 2 artiklan nojalla vahvistettujen ensisijaisten alojen soveltamisalaan kuuluvien velvoitteiden keskeyttämisestä, sanotun kuitenkin rajoittamatta häiriöitä koskevien, esimerkiksi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/1148* nojalla perustettujen valmius- ja hallintamekanismien soveltamista. Komissio ilmoittaa jäsenvaltioille niin pian kuin mahdollista, kun se katsoo hätätilanteen ilmenneen.

2. Komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä 1 kohdan mukaisesti vain kun kyseessä on ennakoimaton hätätilanne, joka johtuu ITS-palvelujen, joihin sovelletaan 6 artiklan mukaisesti hyväksytyjä määräyksiä, saatavuuden tai eheyden vaarantumisesta, kun tällainen tilanne todennäköisesti vaarantaa unionin liikennejärjestelmän turvallisen ja asianmukaisen toiminnan tai vaikuttaa haitallisesti tieliikenneturvallisuuteen, ja vain kun ei voida odottaa, että häiriöitä koskevan hallintamekanismin soveltaminen tai määritysten muuttaminen 6 artiklan mukaisesti varmistaa oikea-aikaisen ja vaikuttavan toiminnan. Komission hyväksymät toimenpiteet on rajattava tiukasti tällaisten hätätilanteiden syihin ja seurauksiin puuttumiseen.

3. Väliaikaisten toimenpiteiden hyväksyminen tämän artiklan mukaisesti ei rajoita jäsenvaltioiden toimivaltaa toteuttaa toimia hätätilanteessa, joka liittyy kansallisen turvallisuuden tai puolustuksen asioihin, jotka vaikuttavat niiden alueella käyttöön otettuihin ITS-sovelluksiin ja -palveluihin.

4. Edellä 1 kohdassa tarkoitetut täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 15 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen. Tällaisten täytäntöönpanosäädösten voimassaoloaika on enintään 8 kuukautta. Komissio ilmoittaa jäsenvaltioille, kun se katsoo hätätilanteen päättyneen, ja kumoaa kyseiset säädökset heti, kun tilanne on päättynyt tai komissio on muuttanut asiaankuuluvia määrittelyjä korjatakseen tilanteen, sen mukaan, kumpi ajankohta on aikaisempi.⁴⁷;

*Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/1148, annettu 6 päivänä heinäkuuta 2016, toimenpiteistä yhteisen korkeatasoisen verkko- ja tietojärjestelmien turvallisuuden varmistamiseksi koko unionissa (EUVL L 194/1, 19.7.2016, s. 1). HUOMAUTUS: Päivitetään kun NIS2 -direktiivi tulee voimaan (ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi toimenpiteistä yhteisen korkean kyberturvaston varmistamiseksi koko unionissa ja direktiivin (EU) 2016/1148 kumoamisesta, 2020/0359(COD)).

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

10) Korvataan 10 artikla seuraavasti:

"10 artikla

Tietosuoja ja yksityisyyttä koskevat säännöt

1. Dataa, joka sisältää asetuksen (EU) 2016/679* 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja henkilötietoja, on käsiteltävä tämän direktiivin nojalla vain niiltä osin kuin tällainen käsittely on tarpeen liitteessä I esitettyjen ITS-sovellusten, -palvelujen ja -toimien suorittamiseksi, jonka tarkoituksena on varmistaa tieliikenteen turvallisuus ja turvaaminen sekä tehostettu liikenteen, liikkumisen tai häiriöiden hallinta.

⁴⁷ Huomautus: Viimeinen virke on siirretty 15 artiklan 3 kohdasta.

2. Jos 6 artiklan nojalla hyväksytyt määräykset koskevat sellaisen datan käsittelyä, joka sisältää asetuksen (EU) 2016/679 4 artiklan 1 kohdassa määriteltyjä henkilötietoja, määräyksissä on vahvistettava kyseisen datan luokat ja säädettävä asianmukaisista henkilötietojen suoja koskevista suojatoimista asetuksen (EU) 2016/679 ja direktiivin 2002/58/EY mukaisesti. Tässä tapauksessa 6 artiklan 7 kohdassa⁴⁸ tarkoitettuun vaikutustenarviointiin on sisällytettävä analyysi tällaisen käsittelyn vaikutuksesta kyseisten henkilötietojen suojaan.

3. Anonymien tietojen tai tietojen pseudonymisoinnin käyttöä olisi mahdollisuuksien mukaan suosittava.

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

11) Lisätään 10 a artikla seuraavasti:

"10 a artikla

EU:n C-ITS-järjestelmien turvatunnusten hallintajärjestelmä

Liitteessä I olevassa 4.3 kohdassa tarkoitettu EU:n C-ITS-järjestelmien turvatunnusten hallintajärjestelmä vahvistetaan 2 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettua ensisijaista alaa koskevissa määräyksissä, jotka komission on määrä hyväksyä 6 artiklan 8 kohdan mukaista toimivaltaansa käyttäen. Määritetään seuraavat järjestelmän roolit:

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

Komissio vastaa siitä, että nämä roolit hoidetaan." ;

⁴⁸ 6 artiklan 7 kohta: "Komissio tekee vaikutustenarvioinnin, johon sisältyy kustannus-hyötyanalyysi, ennen määräysten hyväksymistä."

12) Korvataan 12 artiklan 2 kohdassa ilmaisu "27 päivästä elokuuta 2017" ilmaisulla "[Julkaisutoimisto lisää tämän direktiivin voimaantulopäivän]".;

13) Korvataan 15 artikla seuraavasti:

"15 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa Euroopan ITS-komitea (EIC). Tämä komitea on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 182/2011* tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 4 artiklaa.
3. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 8 artiklaa yhdessä sen 5 artiklan kanssa.
4. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

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

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

14) Korvataan 17 artikla seuraavasti:

"17 artikla

Raportointi ⁴⁹

1. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle viimeistään [voimaantulopäivä + 18 kuukautta] raportti tämän direktiivin ja sen nojalla hyväksytyjen delegoitujen säädösten täytäntöönpanosta sekä tärkeimmistä kansallisista toimistaan ja hankkeistaan, jotka koskevat ensisijaisia aloja sekä liitteissä III ja IV lueteltujen datan ja palvelujen saatavuutta.
2. Komissio vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä ensimmäisen raportin ja edistymistä koskevien raporttien mallin, johon sisältyy luettelo keskeisistä tulosindikaattoreista, joilla arvioidaan tämän direktiivin ja sen nojalla hyväksytyjen delegoitujen ja täytäntöönpanosäädösten täytäntöönpanoa. Kyseisissä täytäntöönpanosäädöksissä on suhteellisuusperiaate huomioon ottaen ja parhaiden käytäntöjen pohjalta erotettava toisistaan pakolliset keskeiset tulosindikaattorit, jotka sisällytetään raportteihin, ja lisäindikaattorit, jotka voidaan sisällyttää raportteihin tarvittaessa. Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 15 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.
3. Ensimmäisen raportin jälkeen jäsenvaltioiden on toimitettava kolmen vuoden välein raportti tämän direktiivin ja sen nojalla hyväksytyjen delegoitujen ja täytäntöönpanosäädösten täytäntöönpanosta. Komissio varmistaa, että 6 artiklan nojalla hyväksytyissä delegoiduissa säädöksissä vahvistetut raportoinnin määräajat mukautetaan kyseisiin aikaväleihin.
4. Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään 18 kuukautta jäsenvaltioiden raporttien määräajan jälkeen tämän direktiivin ja sen nojalla hyväksytyjen delegoitujen ja täytäntöönpanosäädösten täytäntöönpanossa saavutettua edistystä koskevan kertomuksen. Kertomukseen liittyy analyysi 5–11 artiklan ja 16 artiklan toimivuudesta ja täytäntöönpanosta sekä käytetystä ja tarvittavasta rahoituksesta ja siinä arvioidaan tarvittaessa, onko tätä direktiiviä muutettava.

⁴⁹ Huomautus: Työohjelman säännöt on siirretty uuteen 4 a artiklaan.

- 15) Korvataan liitteet I ja II tämän direktiivin liitteissä I ja II olevalla tekstillä;
- 16) Lisätään liitteet III ja IV tämän direktiivin liitteiden III ja IV mukaisesti.

2 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään [voimaantulopäivä + 24 kuukautta]. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.
- Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.
2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3 artikla

Voimaantulo

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

4 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

[...]

LIITE I
ENSISIJAISET ALAT
(2 artiklassa tarkoitettut)

1. Ensisijainen ala I: Tiedotukseen ja liikkumiseen liittyvät ITS-palvelut

Matkustajille tarkoitettujen tiedotukseen ja liikkumiseen liittyvien ITS-palvelujen määrittäminen ja standardit on kuuluttava seuraavat määrittäykset ja standardit:

1.1. EU:n laajuisia multimodaalisen liikkumisen digitaalipalveluja koskevat määrittäykset (mukaan lukien EU:n laajuiset multimodaalisen matkustamisen tietopalvelut)

Niiden vaatimusten määrittely, jotka tarvitaan EU:n laajuisten multimodaalisen liikkumisen digitaalipalvelujen ja vastaavien useamman kuin yhden liikenteenharjoittajan yhdessä liikennemuodossa kattavien tieto-, varaus- ja lipunostopalvelujen saamiseksi tarkoiksi ja ITS-käyttäjien saataville rajojen yli, seuraavien tekijöiden pohjalta:

- 1.1.1. ITS-palveluntarjoajien saatavilla ja käytettävissä on multimodaalisen liikkumisen digitaalipalveluja varten olemassa oleva ja tarkka multimodaalinen liikenne- ja matkadata, jossa otetaan huomioon turvallisuus ja liikenteen hallinnan rajoitukset;
- 1.1.2. sähköisen tiedonvaihdon helpottaminen rajojen yli asiaankuuluvien viranomaisten ja sidosryhmien sekä asianomaisten ITS-palveluntarjoajien välillä erityisesti standardoitujen rajapintojen kautta;
- 1.1.3. asiaankuuluvat viranomaiset ja sidosryhmät päivittävät multimodaalisen liikkumisen digitaalipalveluja varten käytettävän saatavilla olevan multimodaalisen liikenne- ja matkadatan oikea-aikaisesti;
- 1.1.4. ITS-palveluntarjoajat päivittävät oikea-aikaisesti multimodaaliset matkatiedot, mukaan lukien tapauksen mukaan liikennepalvelujen varaamiseen ja ostamiseen liittyvät tiedot.
- 1.2. EU:n laajuisia tieliikennetieto- ja -navigointipalveluja koskevat määrittäykset (mukaan lukien EU:n laajuiset tosiaikaiset liikennetietopalvelut)

Niiden vaatimusten määrittely, jotka tarvitaan EU:n laajuisten tieliikennetieto- ja -navigointipalvelujen saamiseksi tarkoiksi ja ITS-käyttäjien saataville rajojen yli, seuraavien tekijöiden pohjalta:

- 1.2.1. ITS-palveluntarjoajien ja muiden asiaankuuluvien sidosryhmien saatavilla ja käytettävissä on tosiaikaisia liikennetietoja varten sekä digitaalisia karttoja varten olemassa oleva ja tarkka tie- ja liikennedata, myös tosiaikainen data, jossa otetaan huomioon turvallisuus ja liikenteen hallinnan rajoitukset;
- 1.2.2. sähköistä datanvaihtoa rajojen yli asiaankuuluvien viranomaisten ja sidosryhmien sekä asianomaisten ITS-palveluntarjoajien välillä helpotetaan, datan laatua koskeva palaute mukaan luettuna;
- 1.2.3. asiaankuuluvat viranomaiset ja sidosryhmät päivittävät tosiaikaisia liikennetietoja varten käytettävän saatavilla olevan tie- ja liikennedatan oikea-aikaisesti;
- 1.2.4. ITS-palveluntarjoajat päivittävät tienkäyttäjille ja muille asiaankuuluville sidosryhmille tarjottavat tosiaikaiset liikennetiedot oikea-aikaisesti.
- 1.3. EU:n laajuisia multimodaalisen liikkumisen digitaalipalveluja ja tieliikennetieto- ja -navigointipalveluja koskevat määritykset
 - 1.3.1. Niiden vaatimusten määrittely, jotka tarvitaan asianomaisten viranomaisten ja/tai soveltuvin osin yksityisen sektorin suorittamaa tie- ja liikennedatan keräämistä varten (esim. liikennevirtasuunnitelmat, liikennesäännöt ja reittisuositukset erityisesti raskaille tavarankuljetusajoneuvoille) sekä tie- ja liikennedatan tarjoamiseksi ITS-palveluntarjoajille, seuraavien tekijöiden pohjalta:
 - 1.3.1.1. asiaankuuluvien viranomaisten ja/tai yksityisen sektorin keräämä olemassa oleva tie- ja liikennedata (esimerkiksi liikennevirtasuunnitelmat, liikennesäännöt ja reittisuositukset) on ITS-palveluntarjoajien saatavilla;
 - 1.3.1.2. sähköistä datanvaihtoa asiaankuuluvien viranomaisten ja ITS-palveluntarjoajien sekä muiden asiaankuuluvien sidosryhmien välillä helpotetaan;
 - 1.3.1.3. asiaankuuluvat viranomaiset ja/tai soveltuvin osin yksityinen sektori päivittävät tie- ja liikennedatan (esimerkiksi liikennevirtasuunnitelmat, liikennesäännöt ja reittisuositukset) oikea-aikaisesti;
 - 1.3.1.4. ITS-palveluntarjoajat päivittävät tätä tie- ja liikennedatkaa käyttävät ITS-palvelut ja -sovellukset oikea-aikaisesti.
 - 1.3.2. Niiden vaatimusten määrittely, jotka tarvitaan digitaalisissa kartoissa käytettävän tie- ja liikennedatan, asiaankuuluvan matkadatan ja multimodaalista infrastruktuuria koskevan datan saamiseksi tarkaksi ja mahdollisuuksien mukaan digitaalisten karttojen tuottajien ja palveluntarjoajien saataville, seuraavien tekijöiden pohjalta:
 - 1.3.2.1. digitaalisten karttojen tuottajien ja palveluntarjoajien saatavilla ja käytettävissä on digitaalisia karttoja varten olemassa oleva tie- ja liikennedata, asiaankuuluva matkadata ja multimodaalista infrastruktuuria koskeva data, mukaan lukien yksilöidyt liityntäpisteet;
 - 1.3.2.2. sähköistä datanvaihtoa asiaankuuluvien viranomaisten ja sidosryhmien sekä digitaalisten karttojen yksityisten tuottajien ja palveluntarjoajien välillä helpotetaan;

- 1.3.2.3. asiaankuuluvat viranomaiset ja sidosryhmät päivittävät digitaalisissa kartoissa käytettävän tie- ja liikennedatan oikea-aikaisesti;
- 1.3.2.4. digitaalisten karttojen tuottajat ja palveluntarjoajat päivittävät digitaaliset kartat oikea-aikaisesti.

2. Ensisijainen ala II: Matkaan, liikenteeseen ja liikenteenhallintaan liittyvät ITS-palvelut

Matkaan, liikenteeseen ja liikenteenhallintaan liittyviä ITS-palveluja koskeviin määräyksiin ja standardeihin on kuuluttava seuraavat määrätykset ja standardit:

2.1. Tehostettuja liikenteen ja häiriöiden hallintapalveluja koskevat määrätykset

Niiden vaatimusten määrittely, jotka tarvitaan tehostettujen liikenteen ja häiriöiden hallintapalvelujen tukemiseksi ja yhdenmukaistamiseksi, seuraavien tekijöiden pohjalta:

- 2.1.1. liikenteen ja häiriöiden hallintapalveluja varten tarvittava olemassa oleva ja tarkka tie- ja liikennedatan sekä onnettomuuksia ja häiriöitä koskeva data on saatavilla ja käytettävissä;
- 2.1.2. sähköistä datanvaihtoa rajojen yli liikenteenhallintakeskusten, liikennetietokeskusten, sidosryhmien ja asiaankuuluvien ITS-palveluntarjoajien välillä helpotetaan erityisesti standardoitujen rajapintojen avulla, mukaan luettuna tavaraliikennedatan, joka on merkityksellistä liikenteen ja häiriöiden hallinnalle (esimerkiksi vaarallisten tavaroiden kuljetukset, tavaroihin liittyvät pääsyrjoitukset ja ylisuuret kuljetukset);
- 2.1.3. asiaankuuluvat sidosryhmät päivittävät tehostettuja liikenteen ja häiriöiden hallintapalveluja varten tarvittavan saatavilla olevan tie- ja liikennedatan sekä onnettomuuksia ja häiriöitä koskevan datan oikea-aikaisesti;
- 2.1.4. synergioiden ja datan saatavuus muiden sellaisten aloitteiden kanssa, joilla pyritään tukemaan multimodaalisuutta, liikennemuotojen integrointia ja liikennemuotosiirtymän helpottamista Euroopan laajuisessa liikenneverkossa kohti kestävimpiä liikennemuotoja yhdenmukaistamalla ja helpottamalla datanvaihtoa⁵⁰.

2.2. Liikkumisenhallintapalveluja koskevat määrätykset

Niiden vaatimusten määrittely, jotka tarvitaan julkisesta liikenteestä vastaavien viranomaisten tukemiseksi tarkkojen liikkumisenhallintapalvelujen kehittämisessä, seuraavien tekijöiden pohjalta:

- 2.2.1. asiaankuuluvien viranomaisten saatavilla ja käytettävissä on liikkumisenhallinnassa tarvittava olemassa oleva ja tarkka tie- ja multimodaaliliikenteen matka- ja liikennedatan, jossa otetaan huomioon datan suojausvaatimukset;
- 2.2.2. sähköistä datanvaihtoa rajojen yli asiaankuuluvien viranomaisten ja sidosryhmien sekä asianomaisten ITS-palveluntarjoajien välillä helpotetaan;

⁵⁰ Tällaisia ovat esimerkiksi sähköisistä kuljetustiedoista 15 päivänä heinäkuuta 2020 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2020/1056 (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 33) sekä digitaalista tavaraliikennettä ja logistiikkaa käsittelevän foorumin (DTLF) työ.

- 2.2.3. asiaankuuluvat viranomaiset ja sidosryhmät päivittävät liikkumisenhallinnan kannalta tarvittavan saatavilla olevan tie- ja multimodaaliliikenteen matka- ja liikennedatan oikea-aikaisesti.

2.3. EU:n kehys ITS-arkkitehtuureille

Niiden toimenpiteiden määrittely, jotka tarvitaan sellaisen EU:n ITS-perusarkkitehtuurin kehittämiseksi, jossa otetaan huomioon erityisesti ITS-järjestelmiin liittyvät yhteentoimivuuden, palvelujen jatkuvuuden ja multimodaalisuuden näkökohdat ja jonka puitteissa jäsenvaltiot ja niiden toimivaltaiset viranomaiset voivat yhteistyössä yksityisen sektorin kanssa kehittää omia ITS-arkkitehtuurejaan kansallista, alueellista ja paikallista liikkumista varten.

2.4. ITS-sovellukset ja tavaraliikenteen logistiikka

Niiden vaatimusten määrittely, jotka tarvitaan tavaraliikenteen logistiikan ITS-sovellusten ja erityisesti kuljetuksenaikaiseen rahdin seurantaan ja jäljitykseen tai muunlaiseen näkyvyyteen eri liikennemuodoissa tarkoitettujen palvelujen kehittämisen tukemiseksi, seuraavien tekijöiden pohjalta:

- 2.4.1. asiaankuuluvat ITS-teknologiat ovat ITS-sovellusten kehittäjien saatavilla ja nämä käyttävät kyseisiä teknologioita;
- 2.4.2. rahtiin liittyvä data on saatavilla ja muiden erityisten datanvaihtokehysten kautta käytettävissä⁵¹;
- 2.4.3. paikannustietoja koskevat tulokset sisällytetään liikenteenhallintaohjelmistoihin ja -keskuksiin.

3. Ensisijainen ala III: Tieliikenteen turvallisuuteen ja turvaamiseen liittyvät ITS-palvelut

Tieliikenteen turvallisuuteen ja turvaamiseen liittyviä ITS-palveluja koskeviin määrityksiin ja standardeihin on kuuluttava seuraavat määritykset ja standardit:

3.1. Yhteentoimivaa EU:n laajuista hätäpuhelujärjestelmää (eCall) koskevat määritykset

Niiden toimenpiteiden määrittely, jotka tarvitaan yhteentoimivan EU:n laajuisen hätäpuhelujärjestelmän (eCall) yhtenäiseksi tarjoamiseksi, ja joihin sisältyvät seuraavat:

- 3.1.1. vaihdettava ajoneuvon sisäinen ITS-data on saatavilla;
- 3.1.2. ajoneuvoista lähetettävän datan vastaanottavilla hälytyskeskuksilla on saatavilla tarvittavat laitteistot;
- 3.1.3. helpotetaan sähköistä datanvaihtoa ajoneuvojen ja hälytyskeskusten välillä, mukaan lukien mahdollinen vuorovaikutus asetuksen (EU) 2020/1056 soveltamisalaan kuuluvan datan kanssa ja sähköisen kuljetusasiakirjan* kanssa esimerkiksi vaarallisten aineiden tapauksessa.

⁵¹ Esimerkiksi asetus (EU) 2020/1056.

*Tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdyn yleissopimuksen (CMR) lisäpöytäkirja sähköisistä kuljetusasiakirjoista.

- 3.2. Kuorma-autoille ja hyötyajoneuvoille tarkoitettujen turvallisten ja valvottujen pysäköintipaikkojen tieto- ja varauspalveluja koskevat määrätykset

Niiden toimenpiteiden määrittely, jotka tarvitaan ITS-pohjaisten tieto- ja tarvittaessa varauspalvelujen tarjoamiseksi kuorma-autojen ja hyötyajoneuvojen turvallisia ja valvottuja pysäköintipaikkoja varten erityisesti tienvarsien palvelu- ja levähdysalueilla, seuraavien tekijöiden pohjalta:

- 3.2.1. tienvarsipysäköintiä koskevat tiedot ovat käyttäjien saatavilla;
- 3.2.2. tienvarsipysäköintialueiden ja -paikkojen, pysäköintihallien ja ajoneuvojen välistä sähköistä datanvaihtoa helpotetaan;
- 3.2.3. ajoneuvojen ja tienvarsipysäköintitilojen asiaankuuluvien ITS-teknologioiden integroiminen vapaita pysäköintipaikkoja koskevan tiedon päivittämiseksi varaamistarkoituksiin.
- 3.3. Tieliikenneturvallisuuteen liittyviä yleisiä vähimmäisliikennetietoja koskevat määrätykset

Vähimmäisvaatimusten määrittely tieliikenteen turvallisuuteen liittyvälle "yleiselle liikennetiedolle", joka toimitetaan mahdollisuuksien mukaan ilmaiseksi kaikille käyttäjille, sekä niiden vähimmäissisällölle, seuraavien tekijöiden pohjalta:

- 3.3.1. turvallisuuteen liittyviä liikennetietoja ja häiriöiden hallintapalveluja varten tarvittava turvallisuuteen liittyviä tapahtumia ja olosuhteita koskeva tarkka data on saatavilla ja käytettävissä;
- 3.3.2. turvallisuuteen liittyvien tapahtumien ja olosuhteiden havaitsemiseen tai tunnistamiseen tarkoitetut välineet otetaan käyttöön tai niitä käytetään;
- 3.3.3. vakiomuotoinen luettelo ITS-käyttäjille ilmaiseksi toimitettavista turvallisuuteen liittyvistä liikennetapahtumista ("yleiset liikenneviestit") määritetään ja sitä käytetään;
- 3.3.4. "yleiset liikenneviestit" ovat yhteensopivia tosiaikaista liikennetietoa ja multimodaalista matkatietoa tarjoavien ITS-palvelujen kanssa, ja ne integroidaan kyseisiin palveluihin.
- 3.4. Muita toimia koskevat määrätykset

- 3.4.1. Niiden toimenpiteiden määrittely, jotka tarvitaan tienkäyttäjien turvallisuuden edistämiseksi ajoneuvoon asennetulla käyttöliittymällä ja ajotehtävää ja/tai kuljetusta tukevien, mukana kulkevien laitteiden käytöllä sekä ajoneuvon sellaisen sisäisen viestinnän suojaamiseksi, joka ei kuulu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858⁵², Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 167/2013⁵³ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 168/2013⁵⁴ soveltamisalaan.
- 3.4.2. Niiden toimenpiteiden määrittely, jotka tarvitaan haavoittuvassa asemassa olevien tienkäyttäjien turvallisuuden ja mukavuuden parantamiseksi kaikkien asiaankuuluvien ITS-sovellusten osalta, jotka eivät kuulu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 167/2013 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 168/2013 soveltamisalaan.
- 3.4.3. Niiden toimenpiteiden määrittely, jotka tarvitaan kuljettajia tukevien kehittyneiden tietojärjestelmien integroimiseksi Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 167/2013 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 168/2013 soveltamisalaan kuulumattomiin ajoneuvoihin ja tieinfrastruktuuriin.
- 3.4.4. Niiden toimenpiteiden määrittely, jotka tarvitaan tiedonvaihdon helpottamiseksi varustettujen ajoneuvojen tai tavaroiden takaisinsaamista tukevien palvelujen kaltaisten, turvatoimia koskevien ITS-palvelujen palveluntarjoajien ja asiaankuuluvien viranomaisten välillä siten, että otetaan asianmukaisesti huomioon sellaiset liikkumisen ja liikenteen datanvaihdon helpottamiseen tarkoitetut nykyiset ja kehitteillä olevat kehykset, jotka eivät kuulu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 167/2013 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 168/2013 soveltamisalaan.

⁵² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/858, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta (EUVL L 151, 14.6.2018, s. 1).

⁵³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 167/2013, annettu 5 päivänä helmikuuta 2013, maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (EUVL L 60, 2.3.2013, s. 1).

⁵⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 168/2013, annettu 15 päivänä tammikuuta 2013, kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten ajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (EUVL L 60, 2.3.2013, s. 52).

4. Ensisijainen ala IV: Yhteistoiminnallisen, verkottuneen ja automatisoidun liikkumisen ITS-palvelut

Ajoneuvojen ja liikenneinfrastruktuurin linkitystä, tietoisuuden lisäämistä ja pitkälle automatisoitujen liikkumispalvelujen mahdollistamista koskeviin määräyksiin ja standardeihin on kuuluttava seuraavat määritykset ja standardit, sanotun kuitenkin rajoittamatta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2018/858, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 167/2013 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 168/2013 vahvistettujen määritysten ja standardien soveltamista:

- 4.1. Niiden toimenpiteiden määrittely, jotka tarvitaan yhteistoiminnallisten (ajoneuvo–ajoneuvo, ajoneuvo–infrastruktuuri, infrastruktuuri–infrastruktuuri) älykkäiden liikennejärjestelmien kehityksen ja täytäntöönpanon edistämiseksi edelleen, erityisesti yhteistoiminnallisen, verkottuneen ja automatisoidun liikkumisen tukemiseksi, seuraavien tekijöiden pohjalta:
 - 4.1.1. ajoneuvojen välistä, infrastruktuurien välistä, ajoneuvojen ja infrastruktuurien välistä ja muiden tienkäyttäjien ja ajoneuvojen ja infrastruktuurien välistä datan- tai tiedonvaihtoa helpotetaan;
 - 4.1.2. asiaankuuluva vaihdettava data tai tieto on asianomaisten ajoneuvo- tai tieinfrastruktuuri-osapuolten saatavilla;
 - 4.1.3. ajoneuvon ja infrastruktuurin välisessä datan- tai tiedonvaihdossa käytetään vakioimuotoisia viestejä;
 - 4.1.4. ajoneuvojen välisessä, infrastruktuurien välisessä sekä ajoneuvojen ja infrastruktuurien välisessä datan- tai tiedonvaihdossa tarvittava viestintäinfrastruktuuri määritellään;
 - 4.1.5. tarvittavien arkkitehtuurien hyväksymisessä käytetään standardointiprosesseja.
- 4.2. Palveluja koskevat määritykset
 - 4.2.1. Tilannedataan perustuvat C-ITS-tieto- ja -varoituspalvelut, joilla liikenteen käyttäjille tiedotetaan tulevista liikennetilanteista;
 - 4.2.2. havaintoihin perustuvat C-ITS-tieto- ja -varoituspalvelut, joilla parannetaan entisestään liikenteen käyttäjien, myös verkottumattoman liikenteen käyttäjien, tietoisuutta tulevista liikennetilanteista;
 - 4.2.3. C-ITS-palvelut, jotka perustuvat aikomuksiin, joiden avulla ajoneuvoilla on mahdollisuus toimia monimutkaisissa liikenneskenaarioissa ja pitkälle automatisoitu ajaminen on mahdollista;
 - 4.2.4. automatisoitua ajamista tukevat C-ITS-infrastruktuuripalvelut.
- 4.3. EU:n C-ITS-järjestelmien turvatunnusten hallintajärjestelmää koskevat määritykset
 - 4.3.1. Varmennepolitiikka C-ITS-palvelujen julkisen avaimen varmenteiden hallinnointia varten;
 - 4.3.2. C-ITS-varmennepolitiikkaviranomaisen, C-ITS-luotetun luettelon hallinnoijan ja C-ITS-yhteyspisteen roolien määrittäminen;
 - 4.3.3. turvallisuusperiaatteet C-ITS-järjestelmien tietoturvahallintaa varten."

LIITE II

ITS-JÄRJESTELMIEN MÄÄRITYKSIEN JA KÄYTTÖÖNOTON PERIAATTEET

(5, 6, 7 ja 8 artiklassa tarkoitetut)

Määrittämis- ja hyväksymisen, standardeja koskevien toimeksiantojen sekä ITS-sovellusten ja -palvelujen valinnan ja käyttöönoton on perustuttava tarpeiden arviointiin, johon osallistuvat kaikki asiaankuuluvat sidosryhmät, ja niissä on noudatettava jäljempänä esitettäviä periaatteita. Näiden toimenpiteiden on

a)	oltava tuloksellisia	–	edistettävä konkreettisesti tieliikenteen keskeisten haasteiden ratkaisemista Euroopassa (esimerkiksi ruuhkien vähentäminen, päästöjen vähentäminen, energiatehokkuuden parantaminen, paremman turvallisuus- ja turvatason saavuttaminen, suojattomat tienkäyttäjät mukaan luettuina);
b)	oltava kustannustehokkaita	–	optimoitava kustannusten ja tulosten suhde tavoitteiden saavuttamisen kannalta;
c)	oltava oikeasuhteisia	–	tarjottava tarpeen mukaan saavutettavissa olevan palvelun laadun ja käyttöönoton eri tasoja ottaen huomioon paikalliset, alueelliset, kansalliset ja eurooppalaiset ominaispiirteet;
d)	tuettava palvelujen jatkuvuutta	–	varmistettava saumattomat palvelut koko unionissa ja erityisesti Euroopan laajuudessa verkossa, sekä mahdollisuuksien mukaan sen ulkorajoilla, otettaessa käyttöön ITS-palveluja. Palvelujen jatkuvuus olisi taattava maita maihin sekä tarvittaessa alueita alueisiin ja kaupunkeja maaseutualueisiin yhdistävien liikenneverkkojen ominaisuuksiin soveltuvalla tasolla;
e)	oltava yhteentoimivia	–	varmistettava, että järjestelmillä ja niiden pohjana olevilla liiketoimintaprosesseilla voidaan vaihtaa dataa sekä jakaa tietoa ja tietämystä ITS-palvelujen tosiasiallisen toteutumisen mahdollistamiseksi;
f)	oltava yhteensopivia aiempien	–	varmistettava perustelluissa tapauksissa, että ITS-järjestelmiä voidaan uusien teknologioiden kehittämistä estämättä käyttää samaan tarkoitukseen käytettävien nykyisten järjestelmien

	järjestelmien kanssa		kanssa ja tuettava tarvittaessa täydentävyyttä uusien teknologioiden kanssa tai siirtymistä uusiin teknologioihin;
g)	otettava huomioon nykyiset kansalliset infrastruktuurit ja verkko-ominaisuudet	–	otettava huomioon liikenneverkkojen ominaisuuksien luontaiset erot ja erityisesti erot liikennemäärissä ja tiesääolosuhteissa;
h)	edistettävä tasapuolista pääsyä	–	annettava suojattomille tienkäyttäjille esteetön ja syrjimätön pääsy ITS-sovelluksiin ja -palveluihin. ITS-sovellusten ja -palvelujen on oltava tarvittaessa esteettömiä vammaisille henkilöille direktiivin 2019/882 liitteessä I vahvistettujen esteettömyysvaatimusten mukaisesti, kun niiden tarkoituksena on toimia rajapintana tai antaa tietoja vammaisille ITS-käyttäjille; oltava käyttäjäystävällisiä henkilöille, joilla on rajoitetut digitaaliset taidot;
i)	tuettava kehittyneisyyttä	–	osoitettava innovatiivisten ITS-järjestelmien vakaus asianmukaisen riskinarvioinnin jälkeen sekä riittävään tekniseen kehitykseen ja operatiiviseen käyttöön perustuvan näytön avulla;
j)	johdettava laadukkaisiin aika- ja paikannustietoihin	–	varmistettava ajanmääritykseen ja paikannukseen perustuvien ITS-sovellusten ja -palvelujen yhteensopivuus vähintään Galileon tarjoamien navigointipalvelujen ja avoimeen palveluun sisältyvän navigointiviestien todentamisen ja muiden Galileo-palvelujen kuten huipputarkan palvelun kanssa, kun tällaiset palvelut tulevat saataville, sekä Euroopan geostationaarisen navigointilisäjärjestelmän (EGNOS) järjestelmien kanssa. Varmistettava tarvittaessa, että maanhavainnointidataan perustuvat ITS-sovellukset ja -palvelut käyttävät Copernicus-dataa, -tietoja tai -palveluja. Copernicus-datan lisäksi voidaan käyttää myös muuta dataa ja palveluja;

k)	helpotettava intermodaalisuutta	–	otettava ITS-järjestelmän käyttöönoton yhteydessä soveltuvien osien huomioon eri liikennemuotojen välinen koordinaatio;
l)	oltava johdonmukaisia	–	otettava huomioon unionin nykyiset säännöt, toimintapolitiikat ja toimet, joilla on merkitystä ITS-järjestelmien kannalta, erityisesti standardoinnin alalla, ja määritysten osalta direktiivissä 2018/1972 säädetty teknologianeutraaliuden periaate;
m)	varmistettava läpinäkyvyys ja luottamus	–	varmistettava läpinäkyvyys esimerkiksi varmistamalla järjestyksen määrittämisen läpinäkyvyys, kun asiakkaille ehdotetaan liikkumisvaihtoehtoja.

".

LIITE III

Luettelo datatyypeistä

1. Data, joka koskee EU:n laajuisten tieliikennetieto- ja -navigointipalvelujen tarjoamista (liitteessä I olevassa ensisijaisessa alassa I olevissa 1.2 ja 1.3 kohdassa tarkoitettu):
1.1. Staattiset ja dynaamiset liikennesäännöt, tapauksen mukaan, jotka koskevat seuraavia datatyyppejä: Datatypit: – tunneleiden käyttörajoitukset – siltojen käyttörajoitukset – nopeusrajoitukset – tavarankuljetusmääräykset – ohituskielto raskaille ajoneuvoille – vaihtuvasuuntaisten kaistojen ajosuunta – paino-/pituus-/leveys-/korkeusrajoitukset ⁵⁵ – yksisuuntaiset kadut ⁵⁶
– liikennevirtasuunnitelmat
– pysyvät käyttörajoitukset – rajoitus-, kielto- tai velvoitealueiden rajat, säännellyillä liikennevyöhykkeillä liikennöintiä koskevat ehdot sekä kyseisille vyöhykkeille pääsyn vallitseva tilanne ⁵⁷

⁵⁵ Huomautus: Lisäys seurausta komission delegoidusta asetuksesta (EU) 2022/670 (EU:n laajuiset tosiaikaiset liikennetietopalvelut).

⁵⁶ Katso edellinen alaviite.

⁵⁷ Katso edellinen alaviite.

1.2. Verkon tilaa koskeva data
<u>Datatyypit:</u> – tien sulkeminen – kaistan sulkeminen – tietyöt – tilapäiset liikenteenhallintatoimenpiteet
2. Data, joka koskee kuorma-autoille ja hyötyajoneuvoille tarkoitettujen turvallisten ja valvottujen pysäköintipaikkojen tieto- ja varauspalveluja (liitteessä I olevassa ensisijaisessa alassa III olevassa 3.2 kohdassa tarkoitettu):
Datatyypit: – pysäköintialueita koskeva staattinen data – tiedot pysäköintialueen turvallisuudesta ja varustustasosta – dynaaminen data käytettävissä olevista pysäköintipaikoista, mukaan lukien se, onko pysäköintialue täynnä tai suljettu sekä käytettävissä olevien vapaiden paikkojen määrä.
3. Data, joka koskee havaittuja liikenneturvallisuuteen liittyviä tapahtumia tai olosuhteita ja joka liittyy liikenneturvallisuuteen liittyviin yleisiin vähimmäisliikennetietoihin:
Datatyypit: – tilapäisesti liukas tie - eläimiä, ihmisiä, esteitä tai rojua tiellä – suojaamaton onnettomuuspaikka – lyhytaikaiset tietyöt – heikentynyt näkyvyys – väärään suuntaan ajava kuljettaja – hallitsematon tiesulku – poikkeukselliset sääolosuhteet

4. Staattinen multimodaalinen liikennedata EU:n laajuisia multimodaalisia matkatietopalveluja varten (liitteessä I olevassa ensisijaisessa alassa I olevissa 1.1 ja 1.3 kohdassa tarkoitettu):

Datatyypit:

Yksilöityjen liityntäpisteiden sijainti kaikissa suunnitelluissa liikennemuodoissa, mukaan lukien tiedot liityntäpisteiden sekä vaihtopaikkojen kulkuväylien esteettömyydestä (kuten tiedot hisseistä ja liukuportaista)

".

LIITE IV

Luettelo ITS-palveluista

Liikenneturvallisuuteen liittyvä yleinen vähimmäistason liikennetietopalvelu (liitteessä I olevassa ensisijaisessa alassa III olevassa 3.3 kohdassa tarkoitettu)

".
