EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 21.10.2014
COM(2014) 642 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiivi 2010/40/EL (mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega) rakendamine

(EMPs kohaldatav tekst)

{SWD(2014) 319 final}
{SWD(2014) 320 final}

Sisukord

1. Sissejuhatus ... 3
1.1. Direktiiv 2010/40/EL ... 3
1.2. Direktiivi 2010/40/EL ülevõtmine ... 5
2. Direktiivi 2010/40/EL rakendamise analüüs ... 5
2.1. Komisjoni tööprogramm ... 5
2.2. Spetsifikatsioone käsitlevad delegeeritud õigusaktid ... 5
2.2.1. Metoodika ... 5
2.2.2. Prioriteetsed meetmed ... 6
2.2.3. Prioriteetsete valdkondade muud meetmed ja edasine tegevus ... 8
2.3. Kasutuselevõttu käsitlevad ettepanekud ... 9
2.3.1. Kogu ELi hõlmav koostalitlusvõimeline automaatne hädaabikõne eCall (prioriteetne meede d) ... 9
2.3.2. Muud prioriteetsed meetmed (c ja e) ... 9
2.4. Standardid ... 9
2.5. Mittesiduvad meetmed ... 10
2.5.1. Liikmesriikide aruandlust käsitlevad suunised ... 10
2.5.2. Intelligentseid linnatranspordisüsteeme käsitlevad suunised ... 10
2.6. Isikuandmete kaitse eeskirjad ... 11
2.7. Vastutus ... 11
2.8. Liikmesriikide aruandlus ... 11
2.8.1. Aruanded prioriteetsete valdkondadega seotud siseriiklike meetmete ja projektide kohta ... 11
2.8.2. Teave järgmiseks viieks aastaks intelligentsete transpordisüsteemidega seoses kavandatud siseriiklike meetmete kohta ... 11
2.9. Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühm ... 12
3. Direktiivi 2010/40/EL tulemuslikkus ja asjakohasus ning õiguste delegeerimine ... 13
3.1. Erinevad olukorrad ... 13
3.2. Delegeerimine ... 14
3.3. Spetsifikatsioonidega seoses võetavad järelmeetmed ... 15
4. Kasutatud ja vajalikud rahalised vahendid ... 16
5. Kokkuvõte ... 17

1. SISSEJUHATUS

1.1. Direktiiv 2010/40/EL

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega[1] (edaspidi „intelligentsete transpordisüsteemide direktiiv" või „direktiiv 2010/40/EL"), jõustus 2010. aasta augustis pärast kiiret seadusandlikku menetlust, mis näitas kaasseadusandjate tahet selles uues poliitikavaldkonnas ruttu edasi liikuda.

Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi eesmärk on kiirendada intelligentsete transpordisüsteemide kooskõlastatud kasutuselevõttu ja kasutamist kogu Euroopa maanteetranspordis (ja liidestes teiste transpordiliikidega). Selles määratakse kindlaks järgmised kuus prioriteetset meedet:

a) mitmeliigiliste liikumisvõimaluste teabeteenuste pakkumine kogu ELis;

b) reaalajas saadava liiklusteabe teenuste pakkumine kogu ELis;

c) kasutajatele minimaalse, liiklusohutusega seotud üldise liiklusteabe võimalusel tasuta edastamisega seotud andmed ja kord;

d) koostalitlusvõimelise automaatse hädaabikõne (eCall)[2] ühtlustatud pakkumine kogu ELis;

e) veoautodele ja tarbesõidukitele turvaliste parkimiskohtade teabeteenuse pakkumine;

f) veoautodele ja tarbesõidukitele turvaliste parkimiskohtade ettetellimisteenuse pakkumine.

Direktiivis on loetletud ka prioriteetsed valdkonnad, milles tuleb tööd jätkata: maantee-, liiklus- ja reisiandmete optimaalne kasutus (I prioriteetne valdkond), liikluse ja kaubaveo korraldusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenuste pidevus (II prioriteetne valdkond), liiklusohutuse ja turvalisusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide rakendused (III prioriteetne valdkond), sõiduki liitmine transporditaristuga (IV prioriteetne valdkond). Kõnealused prioriteetsed valdkonnad vastavad intelligentsete transpordisüsteemide tegevuskava[3] esimesele neljale prioriteetsele valdkonnale.

Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artikli 6 kohaselt tuleb esmalt võtta vastu spetsifikatsioonid kuue prioriteetse meetme jaoks ning seejärel prioriteetsete valdkondade muude meetmete jaoks. Kuna kõik kuus prioriteetset meedet kuuluvad I ja III prioriteetse valdkonna alla, keskenduti spetsifikatsioonide väljatöötamisel neile kahele valdkonnale.

Direktiiv 2010/40/EL põhineb kaheastmelisel lähenemisviisil:

- esmalt antakse komisjonile õigus võtta Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping") artikli 290 kohaste delegeeritud

[1] ELT L 207, 6.8.2010, lk 1.
[2] http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en.htm
[3] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:ET:NOT

õigusaktidena vastu spetsifikatsioonid – mis sisaldavad funktsionaalseid, tehnilisi, organisatsioonilisi või teenuse sätteid –, mis on vajalikud, et tagada ühilduvus, koostalitlusvõime ja järjepidevus intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks ja tööks kasutamiseks[4];

- teises etapis peab komisjon hiljemalt 12 kuud pärast mõne prioriteetse meetme jaoks vajalike spetsifikatsioonide vastuvõtmist esitama vajaduse korral Euroopa Parlamendile ja nõukogule ELi toimimise lepingu artikli 294 kohase ettepaneku kõnealuse prioriteetse meetme kasutuselevõtmiseks. Iga ettepaneku kohta peab komisjon tegema mõjuhinnangu, mis hõlmab tulude ja kulude analüüsi[5].

Komisjon võttis selleks vastu tööprogrammi,[6] milles täpsustatakse intelligentsete transpordisüsteemide direktiivist tulenevat tööd ja prioriteetide järjekorda (vt 2.1).

Riigiasutuste ja erasektori kaasamisel direktiivi 2010/40/EL rakendamisse aitavad komisjoni liikmesriikide esindajaid koondav Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide komitee ja intelligentsete transpordisüsteemide sidusrühmade kõrgetasemelistest esindajatest koosnev Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühm.

Komisjonile tehti ka ülesandeks võtta vastu liikmesriikide aruandlust käsitlevad suunised[7] ja anda edusammudest korrapäraselt aru.

Lisaks eraelu puutumatuse, turvalisuse ja vastutusega seotud erikohustustele[8] peavad liikmesriigid võtma vajalikud meetmed selle tagamiseks, et vastuvõetud spetsifikatsioone kohaldatakse nende territooriumil kasutuselevõetavate intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste suhtes**.** Nad peavad tegema jõupingutusi ka prioriteetsetes valdkondades koostöö tegemiseks seni, kuni spetsifikatsioone ei ole vastu võetud. Liikmesriikide aruandluskohustused tulenevad direktiivi 2010/40/EL artiklist 17. Nende eesmärk on saada paremat teavet liikmesriikide tegevuse ja kavatsuste kohta ning ergutada neid tegutsema, sest nad mõistavad paremini, millist lisaväärtust annavad intelligentsed transpordisüsteemid riigi transpordipoliitikale.

Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artikli 17 lõike 4 kohaselt peab komisjon esitama iga kolme aasta tagant Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande direktiivi rakendamisel saavutatud edusammude kohta. Sellele tuleb lisada analüüs artiklite 5–11 ning artikli 16 toimimise ja rakendamise, sealhulgas kasutatud ja vajalike rahaliste vahendite kohta. Aruandes tuleb vajaduse korral hinnata ka seda, kas direktiivi tuleks muuta. Lisaks sätestatakse direktiivi artikli 12 lõikes 1, et komisjon „esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt kuus kuud enne viieaastase ajavahemiku lõppu pärast 27. augustit 2010”.

---

4 Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artikkel 3.

5 Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artikkel 6.

6 Komisjon võttis direktiivi 2010/40/EL rakendamise tööprogrammi vastu 15. veebruaril 2011 (K(2011) 289 (lõplik)), http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/doc/c_2011_0289_en.pdf.

7 Komisjoni rakendusotsus, 13. juuli 2011, millega võetakse vastu liikmesriikide aruandlust käsitlevad suunised vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2010/40/EL, ELT L 193, 23.7.2011, lk 48.

8 Vt intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artiklid 10 ja 11.

Siinses aruandes täidetakse mõlemad eespool nimetatud kohustused. Sellele on lisatud ka komisjoni talituste töödokument intelligentsete transpordisüsteemide tegevuskava eduaruande ja läbivaatamise kohta ning komisjoni talituste töödokument, milles käsitletakse intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artikli 17 lõigete 1 ja 2 kohaselt esitatud liikmesriikide 2011. aasta aruannete (prioriteetsete valdkondadega seotud siseriiklike meetmete ja projektide kohta) ja 2012. aasta aruannete (järgmiseks viieks aastaks kavandatud intelligentsete transpordisüsteemidega seotud siseriiklike meetmete kohta) analüüsi.

1.2. Direktiivi 2010/40/EL ülevõtmine

Direktiivi artikli 18 kohaselt oli liikmesriikidel 27. veebruarini 2012 aega jõustada direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid ning edastada need komisjonile.

Osutatud kuupäevaks oli komisjonile siseriiklikud ülevõtmismeetmed edastanud ainult seitse liikmesriiki. Mitmel liikmesriigil kulus selleks veel üle aasta ning viimane liikmesriik edastas oma lõpliku ülevõtmismeetme komisjonile 2. jaanuaril 2014. Intelligentsete transpordisüsteemide komitee kohtumistel märkis mitu liikmesriiki, et see annab tunnistust direktiivi ülevõtmise keerukusest: viimases on väga vähe tõeliselt konkreetseid vahetuid meetmeid, mida üle võtta, sest tegemist on raamistikuga edasiste reguleerivate meetmete vastuvõtmiseks.

2. DIREKTIIVI 2010/40/EL RAKENDAMISE ANALÜÜS

2.1. Komisjoni tööprogramm

Vastavalt intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artikli 17 lõikele 5 ning kooskõlas direktiivis kehtestatud ajakavaga võttis komisjon vastu tööprogrammi, olles eelnevalt konsulteerinud Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide komiteega.

Tööprogramm hõlmab ajavahemikku 2011–2015 ning selles antakse aastate kaupa üldine ülevaade peamistest ülesannetest ja tegevusest, millega komisjon peab sellel ajavahemikul seoses intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi rakendamisega tegelema. Programmis keskendutakse kuue prioriteetse meetme spetsifikatsioonide ettevalmistamisele ja nende vastuvõtmise eeldatavatele tähtaegadele.

2.2. Spetsifikatsioone käsitlevad delegeeritud õigusaktid

2.2.1. Metoodika

Spetsifikatsioonid töötati välja kooskõlas Euroopa Parlamendi ja Euroopa Komisjoni suhete raamkokkuleppega[9] ning Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni ühise kokkuleppega delegeeritud õigusaktide kohta[10].

Spetsifikatsioonide ettevalmistamine hõlmab järgmisi ülesandeid ja meetmeid.

– Olemasolevate sisendite ja tulemuste kogumine Euroopa uuringute, teadusprojektide, riiklike rakendusprojektide, avalike konsultatsioonide, ühenduste praeguse tegevuse, sidusrühmade sisendi jne põhjal.

[9] ELT L 304, 20.11.2010, lk 47.

[10] http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/sefcovic/documents/common_understating_on_delegated_acts.pdf.

– Kulude ja tulude analüüs.

– Lünkade analüüsimine ning nõudmiste ja võimalike lähenemisviiside analüüs, tuginedes eelkõige komisjoni algatatud avalikele veebikonsultatsioonidele, mille eesmärk on teha kindlaks kodanike, sidusrühmade ja liikmesriikide vaated ja seisukohad.

– Konsulteerimine liikmesriikide ekspertide ja Euroopa Andmekaitseinspektoriga spetsifikatsioonide projektide teemal. Euroopa Parlament ja nõukogu said delegeeritud õigusaktide ettevalmistamise käigus kõik asjakohased dokumendid ning parlamendi eksperdid olid kutsutud ekspertide kohtumistele.

– Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühma arvamuse küsimine spetsifikatsioonide projektide kohta.

Kirjeldatud ettevalmistustööle aitasid oluliselt kaasa ka intelligentsete transpordisüsteemide tegevuskava elluviimisega seotud eri meetmed, uuringud, töötoad jne (vt komisjoni talituste töödokument intelligentsete transpordisüsteemide tegevuskava eduaruande ja läbivaatamise kohta).

2.2.2. Prioriteetsed meetmed

Kuus prioriteetset meedet, mille jaoks tuleb välja töötada ja kasutusele võtta spetsifikatsioonid ja standardid, on määratud kindlaks intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artiklis 3 ja I lisas.

Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artikli 6 lõike 2 kohaselt pidi komisjon ühe või mitme prioriteetse meetme spetsifikatsioonid vastu võtma hiljemalt 27. veebruaril 2013. Lisaks seati komisjoni tööprogrammis esimese kuue prioriteetse meetme spetsifikatsioonide vastuvõtmiseks järgmised tähtajad:

a) mitmeliigiliste liikumisvõimaluste teabeteenuste pakkumine kogu ELis: 2014. aasta 4. kvartal;

b) reaalajas saadava liiklusteabe teenuste pakkumine kogu ELis: 2013. aasta 4. kvartal;

c) kasutajatele minimaalse, liiklusohutusega seotud üldise liiklusteabe võimalusel tasuta edastamisega seotud andmed ja kord: 2012. aasta 4. kvartal;

d) koostalitlusvõimelise automaatse hädaabikõne (eCall) ühtlustatud pakkumine kogu ELis: 2012. aasta 4. kvartal;

e) veoautodele ja tarbesõidukitele turvaliste parkimiskohtade teabeteenuse pakkumine: 2012. aasta 4. kvartal;

f) veoautodele ja tarbesõidukitele turvaliste parkimiskohtade ettetellimisteenuse pakkumine: 2013. aasta 4. kvartal.

Vastuvõetud spetsifikatsioonid

Komisjon täitis 27. veebruariks 2013 seatud tähtaja, võttes 26. novembril 2012 vastu esimese spetsifikatsioonide paketi prioriteetse meetme **d** jaoks; seda tehti delegeeritud määrusega (EL) nr 305/2013 koostalitlusvõimelise automaatse hädaabikõne (eCall) ühtlustatud kasutuselevõtu kohta kogu ELis[11]. Kõnealuse

[11] ELT L 91, 3.4.2013, lk 1.

delegeeritud määrusega on kehtestatud standarditel põhinevad spetsifikatsioonid, et uuendada häirekeskuste taristut, mis on vajalik eCall-kõnede nõuetekohaseks vastuvõtmiseks ja käsitlemiseks, et tagada kogu ELi hõlmava eCall-teenuse ühilduvus, koostalitlusvõime ja järjepidevus.

Prioriteetse meetme c osas võttis komisjon 15. mail 2013 vastu delegeeritud määruse (EL) nr 886/2013, sätestades kasutajatele liiklusohutusega seotud minimaalse üldise liiklusteabe võimalusel tasuta edastamisega seotud andmed ja korra[12]. Sellega kehtestati spetsifikatsioonid, mis on vajalikud, et tagada ühilduvus, koostalitlusvõime ja järjepidevus asjakohaste andmete ja menetluste kasutuselevõtmiseks ja tööks kasutamiseks teatavates kindlates liiklusohutusega seotud olukordades. Kõnealune delegeeritud määrus on suunatud nii avaliku kui ka erasektori sidusrühmadele ning sellega nähakse ette ohutusalaste andmete lisakuludeta edastamine lõppkasutajatele riigi juurdepääsupunkti kaudu ühtses standardvormingus (DATEX[13]), aidates sellega muuta kõnealused andmed võimalike kasutajate jaoks koostalitlusvõimeliseks ja ennustatavaks. Kõnealuste spetsifikatsioonide väljatöötamiseks ette nähtud aja jooksul ei olnud siiski võimalik täpsustada üksikasjalikke kvaliteedinõudeid; seetõttu moodustati avaliku ja erasektori sidusrühmade esindajatest koosnev töökond kvaliteedikriteeriumide ning seire- ja hindamismeetoditega tegelemiseks.

Prioriteetse meetme e osas võttis komisjon 15. mail 2013 vastu delegeeritud määruse (EL) nr 885/2013 seoses veoautodele ja tarbesõidukitele ettenähtud turvalisi parkimiskohti käsitleva teabeteenuse osutamisega[14]. Sellega kehtestatakse spetsifikatsioonid, mis on vajalikud, et tagada ühilduvus, koostalitlusvõime ja järjepidevus teabeteenuste kasutuselevõtmiseks ja tööks kasutamiseks. Kõnealune delegeeritud määrus on suunatud nii avaliku kui ka erasektori sidusrühmadele ning selles määratletakse teabeteenuste ühtlustatud osutamiseks vajalikud komponendid, mille hulgas on ka mõned muutuvteabega seotud täiustatud omadused. Nagu prioriteetse meetme c puhulgi, on kvaliteedinõuded minimaalsed.

Kõnealused kolm spetsifikatsioonide komplekti valmistati ette tihedas koostöös liikmesriikidega ekspertide erikohtumistel,[15] millele olid kutsutud ka Euroopa Parlamendi esindajad ja Euroopa Andmekaitseinspektor, ning pärast konsulteerimist sidusrühmadega eelkõige avalike veebikonsultatsioonide ja töötubade kaudu.

Käimasolev töö ja ülejäänud prioriteetsed meetmed

Ettevalmistusena prioriteetse meetme a (mitmeliigiliste liikumisvõimaluste teabeteenuste pakkumine kogu ELis) spetsifikatsioonide väljatöötamiseks on juba käivitatud mitu algatust (1. aruka liikuvuse konkurss,[16] uuringud, töötoad ja avalikud konsultatsioonid[17]). Eesmärk on võtta kõnealused spetsifikatsioonid vastu

12 ELT L 247, 18.9.2013, lk 6.

13 DATEX: Euroopa tehniline spetsifikatsioon intelligentsete transpordisüsteemidega seotud teabe modelleerimiseks ja vahetamiseks.

14 ELT L 247, 18.9.2013, lk 1.

15 http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941&Lang=ET.

16 1. aruka liikuvuse konkurss: http://ec.europa.eu/transport/its/multimodal-planners/index_et.htm

17 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/promotion_multimodal_planners_en.htm

2015. aastal. Samal ajal algatas komisjon arutelu[18] mitmeliigilise transpordi teabe kättesaadavusega seotud võimaliku algatuse teemal, et otsida lahendust kõiki transpordiliike ja liikuvusteenuseid hõlmava transporditeabe kättesaadavaks tegemiseks. Sellest arutelust sündis 2014. aasta juunis esimese sammuna komisjoni talituste töödokument „Üleeuroopaliste mitmeliigilise transpordi teabe, reisi kavandamise ja piletimüügiteenuste pakkumise tegevuskava suunas" (*Towards a roadmap for delivering EU-wide multimodal travel information, planning and ticketing services*)[19]. Olenevalt 2014. aasta jooksul valmiva mõjuhinnangu tulemustest võib see viia mitmeliigilise reisi- ja liiklusteabe kättesaadavust käsitleva õigusakti ettepanekuni.

Prioriteetse meetme b (reaalajas saadava liiklusteabe teenuste pakkumine kogu ELis) teemal on komisjon korraldanud juba mitu töötuba ja ekspertide kohtumist, et spetsifikatsioone ette valmistada. Eesmärk on võtta kõnealused spetsifikatsioonid vastu 2014. aasta lõpuks. Seda viivitust võrreldes esialgse ajakavaga seletab osaliselt kõnealuste spetsifikatsioonide väga lai käsitlusala, mis on määratletud intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi I lisas, ning vajadus kujundada koos liikmesriikidega sellest ühine arusaam. Spetsifikatsioonide keskmes on kogu ELi hõlmavate reaalajas saadava liiklusteabe teenuste eeltingimused ning need on seetõttu palju rohkem seotud tugiteenuste kui teenuste endaga.

Prioriteetse meetme f (veoautodele ja tarbesõidukitele turvaliste parkimiskohtade ettetellimisteenuse pakkumine) spetsifikatsioonide teemal korraldas komisjon mitu konsultatsiooni liikmesriikide ekspertide ja peamiste sidusrühmadega. Arutelude käigus tõsteti esile, et 2014. aastal saavad ettetellimisteenuseid pakkuda vähesed parkimisalad (need moodustavad ainult 2 % parkimiskohtadest), mistõttu praegu puudub vajadus parkimisalade ettetellimist käsitlevate spetsifikatsioonide ja standardite järele. Jälgitakse siiski edasisi muutusi ja vajaduse korral kaalutakse küsimust selle põhjal uuesti. Kui standardimine peaks osutuma vajalikuks, võidakse seda kaaluda varsti käivituva e-kaubaveo algatuse laiemas kontekstis.

2.2.3. Prioriteetsete valdkondade muud meetmed ja edasine tegevus

Kui prioriteetsete meetmete jaoks vajalikud spetsifikatsioonid on vastu võetud, peab komisjon intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artikli 6 kohaselt võtma vastu spetsifikatsioonid prioriteetsete valdkondade selliste muude meetmete jaoks, mis on loetletud intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi I lisas. Nagu on selgitatud komisjoni talituste töödokumendis intelligentsete transpordisüsteemide tegevuskava eduaruande ja läbivaatamise kohta, on hakatud tegelema koostöösüsteemidega, tuginedes uurimisprojektidele ja arvukatele konsultatsioonidele sidusrühmadega, kaasa arvatud Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide komitee ja Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühm. Eesmärk on hinnata takistusi ja eeltingimusi ning teha kindlaks, kuidas komisjon saab aidata kaasa selliste süsteemide kasutuselevõtule liidus. Lisaks on tehtud ettevalmistavaid uuringuid selleks, et parandada juurdepääsu intelligentsete transpordisüsteemide teenustele (nn avatud sõidukisisene platvorm). On ka viiteid sellele, et võiks uurida uusi võimalikke spetsifikatsioonide valdkondi

[18] http://ec.europa.eu/transport/themes/its/events/2013-11-15-towards-eu-wide-multimodal-travel-planning_en.htm

[19] SWD(2014) 194 final.

(nt transpordiandmete rahvahange (*crowdsourcing*), isesõitvad autod), et parandada veelgi intelligentsete transpordisüsteemide kasutatavust.

2.3. Kasutuselevõttu käsitlevad ettepanekud

2.3.1. Kogu ELi hõlmav koostalitlusvõimeline automaatne hädaabikõne eCall (prioriteetne meede d)

Lisaks liikmesriikidele antud soovitusele, et mobiilsideoperaatorid toetaksid eCall-kõnede edastamist,[20] ning häirekeskuste taristu uuendamise nõudeid sisaldavatele spetsifikatsioonidele[21] võttis komisjon 13. mail 2013 vastu kaks seadusandlikku ettepanekut, millest üks on Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus koostalitlusvõimelise ELi-ülese eCall-süsteemi kasutuselevõtu kohta[22] ning teine Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb sõidukisisese automaatsete hädaabikõnede eCall-süsteemi kasutuselevõtmisega seotud tüübikinnituse nõudeid[23].

Kaasseadusandjad võtsid 25. mail 2014 otsuse ettepaneku vastu ja see avaldati *Euroopa Liidu Teatajas*[24]. Otsuse kohaselt peavad kogu liidu häirekeskused olema töövalmis vähemalt kuus kuud enne sõidukisisese eCall-süsteemi tüübikinnitusnõuete kohaldamise alguskuupäeva ja igal juhul hiljemalt 1. oktoobril 2017. Kõnealuse otsusega jäetakse igale liikmesriigile sõnaselgelt õigus korraldada oma päästeteenuseid kõige kulutõhusamal ja riigi vajaduste jaoks kõige asjakohasemal viisil.

Sõidukisisese eCall-süsteemiga seotud tüübikinnitust käsitleva ettepaneku seadusandlik menetlus veel käib.

2.3.2. Muud prioriteetsed meetmed (c ja e)

Mõned liikmesriigid on tegelenud viimasel ajal väga aktiivselt prioriteetsete meetmetega c (liiklusohutusega seotud teave) ja e (turvaliste parkimiskohtade teabeteenused veoautodele) seotud teenuste kasutuselevõtmisega. Praeguses piiratud rahaliste vahendite olukorras tundus siiski mõistlikum toetada enne nende kasutuselevõtu üldkohustuslikuks tegemist spetsifikatsioonide vastuvõtmisele järgnenud arengut, seirates ja vahetades liikmesriikide vahel rakendamise parimaid tavasid ning kasutades viimast üleeuroopalise transpordivõrgu projektikonkurssi ja tulevasi Euroopa ühendamise rahastu taotlusvoore. Nendest esimestest kogemustest lähtudes ja parimatele tavadele tuginedes hinnatakse edaspidi, kas on vaja esitada seadusandlike aktide ettepanekud kohustusliku kasutuselevõtu kohta.

2.4. Standardid

Alates intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi vastuvõtmisest on väljatöötamisel või juba välja töötatud mitu prioriteetsete meetmetega seotud standardit.

Vastu on võetud delegeeritud määruses (EL) nr 305/2013 nimetatud eCall-standardid. Euroopa Standardikomitee standardist CEN/TS 16454 eCall-süsteemi kui terviku vastavuskatsete kohta saab eeldatavasti 2014. aasta lõpuks täielik CENi

---

20 K(2011) 6269 (lõplik).

21 Delegeeritud määrus (EL) nr 305/2013.

22 COM(2013)315 final.

23 COM(2013)316 final.

24 ELT L 164, 3.6.2014, lk 6.

standard. Samuti jõutakse lõpule – kõige tõenäolisemalt enne 2014. aasta lõppu – väikese muudatuse tegemisega kõnealustes standardites, et lisada neisse HeERO katseprojektide[25] tulemus.

Hästi on edenenud koostöösüsteeme käsitleva standardimisvolituse M/453 täitmine. Nii Euroopa Standardikomitee (TC 278 WG16) kui ka Euroopa Telekommunikatsioonistandardite Instituut (TC ITS), aga ka muud standardimisorganisatsioonid on töötanud välja volitusega M/453 hõlmatud koostöösüsteemide seisukohalt olulisi standardeid. CENi, ISO, SAE, IEEE ja ETSI[26] asjaomaste tehniliste komiteede ja töörühmade standardimistegevuse osana hinnatakse olemasolevate standardite kohaldamist. Intelligentsete transpordisüsteemide standardimisele aitab kaasa ka Euroopa Liidu rahvusvaheline koostöö Ameerika Ühendriikide ja muude partneritega, kes tegelevad intelligentsete transpordisüsteemide standardite ülemaailmse ühtlustamisega. Kõnealune koostöö kiirendab standardite määratlemist ja võimaldab intelligentsete transpordisüsteemide kiiremat kasutuselevõttu.

Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi reguleerimisalas on kindlaks tehtud täiendavaid standardimist vajavaid valdkondi. Nende hulka kuuluvad eCall-süsteemi rakendamine muude kategooriate sõidukites kui M1 ja N1, eCall-süsteemide (järelturul) sertifitseerimise suunised, volituse M/453 täitmine, avatud sõidukisisese platvormi arhitektuur, täpse (avalike) teedega seotud teabe lisamine digitaalsetele kaartidele, teisaldatavate seadmete turvaline integreerimine ja kasutamine ning intelligentsed linnatranspordisüsteemid. Kõik need on lisatud komisjoni 2013. aasta IKT standardimisplaani[27] seoses võimalike tulevaste standardimisvolitustega.

2.5. Mittesiduvad meetmed

2.5.1. Liikmesriikide aruandlust käsitlevad suunised

Vastavalt intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artiklile 17 võttis komisjon 13. juulil 2011 vastu liikmesriikide aruandlust käsitlevad suunised vastavalt direktiivile 2010/40/EL[28].

2.5.2. Intelligentseid linnatranspordisüsteeme käsitlevad suunised

Need suunised on koostatud vastavalt intelligentsete transpordisüsteemide tegevuskavale (vt komisjoni talituste töödokument intelligentsete transpordisüsteemide tegevuskava eduaruande ja läbivaatamise kohta). Need on suurendanud teadlikkust intelligentsete linnatranspordisüsteemide omaduste kohta ning olnud sisendiks komisjoni talituste töödokumendile „Intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtt ELi linnades" (*Mobilising Intelligent Transport Systems for EU cities*),[29] mis oli osa 17. detsembril 2013 vastu võetud linnalise liikumiskeskkonna paketist[30].

---

25 HeERO projektide kohta vt lähemalt www.heero-pilot.eu

26 CEN: Euroopa Standardikomitee; ISO: Rahvusvaheline Standardiorganisatsioon; SAE: Autoinseneride ühing (*Society of Automotive Engineers*); IEEE: Elektri- ja elektroonikainseneride instituut (*Institute of Electrical and Electronics Engineers*); ETSI: Euroopa Telekommunikatsioonistandardite Instituut.

27 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/ict/standards/work-programme/index_en.htm.

28 ELT L 193, 23.7.2011, lk 48.

29 http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf.

30 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_en.htm.

2.6. Isikuandmete kaitse eeskirjad

Kõikidesse vastuvõetud spetsifikatsioonidesse on lisatud sätted, mis käsitlevad isikuandmete kaitse, turvalisuse ja teabe taaskasutamise eeskirju. Kõnealused sätted põhinevad intelligentsete transpordisüsteemide tegevuskava[31] raames tellitud ettevalmistaval uuringul[32] ning on kooskõlas intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artikliga 10. Euroopa Andmekaitseinspektor on olnud alati kutsutud spetsifikatsioone ettevalmistavatele liikmesriikide ekspertide kohtumistele ning tema arvamusi spetsifikatsioonide lõplike kavandite kohta on nõuetekohaselt arvesse võetud. Samamoodi toimitakse ka kõikide tulevaste spetsifikatsioonide ja ettepanekute puhul.

2.7. Vastutus

Kõikidesse vastuvõetud spetsifikatsioonidesse on lisatud vastutusega seotud eeskirju käsitlevad sätted. Need lähtuvad intelligentsete transpordisüsteemide tegevuskava raames tehtud ettevalmistavast uuringust[33] ning on kooskõlas intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artikliga 11. Samamoodi toimitakse ka kõikide tulevaste spetsifikatsioonide ja ettepanekute puhul.

2.8. Liikmesriikide aruandlus

2.8.1. Aruanded prioriteetsete valdkondadega seotud siseriiklike meetmete ja projektide kohta

Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artikli 17 lõike 1 kohaselt pidid liikmesriigid esitama komisjonile hiljemalt 27. augustil 2011 aruande direktiivi artiklis 2 loetletud prioriteetsete valdkondadega seotud siseriiklike meetmete ja projektide kohta.

Kõnealused aruanded andsid esimese ülevaate intelligentsete transpordisüsteemide rakendamisest kogu liidus sellekohase direktiivi neljas prioriteetses valdkonnas.

Kõnealuseid 2011. aasta aruandeid on analüüsitud käesolevale aruandele lisatud komisjoni talituste töödokumendis „Liikmesriikide aruannete analüüs”.

Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artikli 17 lõike 3 kohaselt peavad liikmesriigid andma 27. augustiks 2014 aru pärast 2011. aasta aruannet tehtud edusammudest.

2.8.2. Teave järgmiseks viieks aastaks intelligentsete transpordisüsteemidega seoses kavandatud siseriiklike meetmete kohta

Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artikli 17 lõike 2 kohaselt pidid liikmesriigid esitama komisjonile hiljemalt 27. augustil 2012 teavet järgmiseks viieks aastaks intelligentsete transpordisüsteemidega seoses kavandatud siseriiklike meetmete kohta.

Kõnealuseid 2012. aasta aruandeid on analüüsitud käesolevale aruandele lisatud komisjoni talituste töödokumendis „Liikmesriikide aruannete analüüs”.

---

31 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:ET:NOT.

32 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

33 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

Nendes aruannetes kirjeldatakse esimest korda pärast direktiivi 2010/40/EL vastuvõtmist liikmesriikide kavatsusi seoses intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtuga oma territooriumil järgmise viie aasta jooksul. Need annavad tunnistust liikmesriikide suurest huvist ja valmisolekust edendada intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõttu kogu Euroopas, et toetada teenuste järjepidevust ja arukamat liikuvust, ning eelkõige selgest suundumusest arendada teabeteenuseid.

Nagu selgus juba riikide 2011. aasta aruannetest, on liikmesriigid investeerinud ja teatanud jätkuvast investeerimisest I prioriteetsesse valdkonda (maantee-, liiklus- ja reisiandmete optimaalne kasutus) ja II prioriteetsesse valdkonda (liikluse ja kaubaveo korraldusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenuste pidevus) (lähemalt vt komisjoni talituste töödokument „Liikmesriikide aruannete analüüs")[34]. Nende valdkondade spetsifikatsioonid aitavad seega kindlasti tagada juba kasutusele võetud ja tulevaste teenuste koostalitlusvõimet ja järjepidevust ning erilist tähelepanu tuleks pöörata ühilduvusele olemasolevate rakendustega.

III prioriteetses valdkonnas (liiklusohutuse ja turvalisusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide rakendused) näivad liikmesriigid olevat vähem tegevad ning keskenduvat mõnele konkreetsele meetmele (nt eCall, teabeteenused veoautode ohutuks ja turvaliseks parkimiseks), mida nüüd toetavad vastuvõetud spetsifikatsioonid.

Liikmesriigid tunnistavad, et IV prioriteetne valdkond (sõiduki liitmine transporditaristuga) võib aidata parandada liiklusohutust ja vähendada ülekoormatust, kuid meetmed on veel uuringute, katsetamise või katseprojektide faasis. Mitmel liikmesriigil on konkreetsed kavad katseprojektide jaoks, kuid paljud sidusrühmad tunduvad olevat veel äraootaval seisukohal, vajades selgete ärimudelite esilekerkimist seoses intelligentsete transpordisüsteemide koostööteenuste laiaulatusliku kasutuselevõtuga ja minimaalse hulga seadmetega varustatud sõidukite või taristu olemasolu. Sellest olukorrast edasiliikumiseks tundub olevat vajalik kõikide sidusrühmade tegevuse kooskõlastamine viisil, mis ei piirdu üksnes spetsifikatsioonide vastuvõtmisega või katseprojektide rahalise toetamisega.

2.9. Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühm

Direktiivi artikli 16 kohaselt pidi komisjon moodustama Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühma, et see annaks talle nõu liidus intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmise ja kasutamise äriliste ja tehniliste aspektide kohta. Nõuanderühm peab koosnema intelligentsete transpordisüsteemide teenuste asjakohaste pakkujate, kasutajate ühenduste, transpordiettevõtjate ja rajatiste käitajate, tootjate, sotsiaalpartnerite, kutseliitude, kohalike omavalitsuste ja teiste asjakohaste foorumite kõrgetasemelistest esindajatest.

Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühm moodustati komisjoni 4. mai 2011. aasta otsusega[35] ja selle liikmed määrati ametisse 27. jaanuaril 2012 pärast avalikku kandideerimiskutset[36].

---

34 SWD(2014) 319

35 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32011D0505(01):ET:NOT .

36 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/call_application_eiag_en.htm .

Esimene kohtumine toimus 23. märtsil 2012 ja teine 26. veebruaril 2013. Kohtumistel arutati sidusrühmadega intelligentsete transpordisüsteemidega seotud aktuaalseid küsimusi, eelkõige reaalajas saadava liiklusteabe teenuste pakkumiseks, transporditeabele juurdepääsuks ja koostöösüsteemide kasutuselevõtuks vajalike eeltingimustega seotud strateegiaid. Need aitasid ka jagada sidusrühmadega ühesugust arusaama koostöösüsteemide kasutuselevõtust; eelkõige pakuti välja platvorm kõikide sidusrühmade kaasamiseks ja kõikide algatuste koondamiseks, et vältida killustatust ja tagada teenuste, süsteemide ja tehnoloogiate koostalitlusvõime.

Komisjon on küsinud Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühma liikmetelt pidevalt kirjalikke arvamusi spetsifikatsioonide kavandite äriliste ja tehniliste aspektide kohta ning nad esitasid asjakohaseid märkusi nende lõplikuks ettevalmistamiseks.

Kohtumiste peamised tulemused on edastatud Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide komiteele, nagu näeb ette intelligentsete transpordisüsteemide direktiiv.

3. DIREKTIIVI 2010/40/EL TULEMUSLIKKUS JA ASJAKOHASUS NING ÕIGUSTE DELEGEERIMINE

3.1. Erinevad olukorrad

Intelligentsete transpordisüsteemide direktiiviga loodi raamistik spetsifikatsioonide kiireks vastuvõtmiseks komisjoni delegeeritud õigusaktide kaudu. See lähenemisviis võimaldas võtta üsna ladusalt vastu spetsifikatsioonid esimese kolme prioriteetse meetme jaoks, mis käsitlevad liiklusohutusega seotud teabeteenuseid (c), eCall-süsteemi (d) ja veoautode parkimiskohtade teabeteenuseid (e).

Sellele vaatamata võeti kõnealused spetsifikatsioonid vastu meetmeti väga erinevas kontekstis, olenevalt eelkõige ELi ja liikmesriikide meetmete ning avaliku või erasektori algatuste edenemisest nendes valdkondades.

eCalli puhul olid algatuse põhimõtted kindlaks määratud juba komisjoni teatises „Aeg rakendada automaatse hädaabikõne süsteem eCall”[37] ning liikmesriikidele oli antud mobiilsideoperaatoritele suunatud soovitus[38]. Peale selle olid standardid juba olemas sel ajal, kui spetsifikatsioonide esimene kavand esitati arutamiseks liikmesriikide ekspertidega. Lisaks oli juba käivitatud nendel standarditel põhinevad kasutuselevõtueelsed katseprojektid. Intelligentsete transpordisüsteemide direktiiv täiendas seega protsessi ja käimasolevaid algatusi, täites lünga hädaabikõnede keskuste – ehk häirekeskuste – osas.

Liiklusohutusega seotud minimaalse teabe ja veoautode parkimiskohtade teabeteenuste puhul oli olukord hoopis teistsugune. Puudusid eraldi standardid, mille oleks saanud võtta spetsifikatsioonide aluseks, ehkki teatavates aspektides olid

---

Liikmete nimekiri ja koosolekute kokkuvõtted on kättesaadavad komisjoni eksperdirühmade registris. http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2736&Lang=ET.

37 KOM(2009) 434 lõplik.

38 Komisjoni soovitus 2011/750/EL, 8. september 2011, mis käsitleb ELi-ülese eCall-teenuse toetamist sõidukist numbrile 112 valitud hädaabikõnede (eCall-kõned) edastamiseks elektroonilistes sidevõrkudes, ELT L 303, 22.11.2011, lk 46.

võrdluseks DATEX II, TPEG ja RDS TMC[39] standardid. Pealegi olid liikmesriikides juba kasutusel mitmesugused teenused. Selline üldine olukord tekitas lisaküsimusi seoses tulevaste spetsifikatsioonide kohaldamisega juba olemas olevate teenuste suhtes. Kuna aga nende kahe meetme käsitlusala oli üsna kitsas, oli siiski võimalik spetsifikatsioonid suhteliselt kiiresti vastu võtta, pidades sealjuures vajalikke sihtotstarbelisi konsultatsioone sidusrühmadega.

Kahe ülejäänud prioriteetse meetme puhul – mitmeliigiliste liikumisvõimaluste teabeteenuste pakkumine kogu ELis (a) ja reaalajas saadava liiklusteabe teenuste pakkumine kogu ELis (b) – on ülesanne osutunud raskemaks. Selle põhjus on eelkõige nende laiem käsitlusala ja sidusrühmade hulk. Sama kehtib muude meetmete kohta, mille puhul võib olla vajalik terviklikum lähenemisviis kui üksnes spetsifikatsioonide vastuvõtmine.

3.2. Delegeerimine

Liikmesriikide poliitiline toetus

eCalli juhtumist sai teatava kogemuse erinevuste kohta, mis võivad tekkida ühelt poolt koos riikide ekspertidega spetsifikatsioonide vallas tehtava töö ja teiselt poolt nõukogu poliitilise kontrolli vahel pärast seda, kui komisjon on spetsifikatsioonid vastu võtnud. Ehkki eksperdid toetasid eCalli spetsifikatsioonide sisu peaaegu ühehäälselt, hääletas seitse liikmesriiki nõukogus vastuväite poolt; kvalifitseeritud häälteenamuse puudumise tõttu nõukogu siiski vastuväidet ei esitanud. Nendest seitsmest liikmesriigist mõne põhjendused ei pruukinud käsitleda otseselt spetsifikatsioone, vaid eCalli algatust tervikuna, eriti teenuse tulevase kohustusliku kasutuselevõtuga seotud rahastust või eCalli algatuse sõidukisisese osaga seotud küsimusi.

Delegeerimise ulatuse kahtluse alla seadmine

Kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 antakse intelligentsete transpordisüsteemide direktiiviga komisjonile õigus võtta vastu muid kui seadusandlikke akte, mis on üldkohaldatavad ja mis täiendavad või muudavad seadusandliku akti teatavaid vähem olulisi osi.

Kaks liikmesriiki seadsid kirjalikult kahtluse alla, kas delegeerimisega saab kohustada liikmesriike täiustama olemasolevaid teenuseid, et täita intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi kohaselt vastu võetud spetsifikatsioonide nõudeid. Nad leidsid, et selline kohustus on vastuolus iga liikmesriigi õigusega otsustada kasutuselevõtmise üle ise, mis on sätestatud intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artikli 5 lõikes 1. Üks liikmesriik pöördus 18. detsembril 2013 delegeeritud määruste (EL) nr 885/2013 (veoautode parkimise teabeteenused) ja (EL) nr 886/2013 (liiklusohutusega seotud minimaalse üldise liiklusteabe teenused) küsimuses Euroopa Liidu Üldkohtu poole. Ta taotles kõnealuse kahe delegeeritud määruse tühistamist põhjendusega, et need ületavad direktiiviga 2010/40/EL ette nähtud õiguste delegeerimise piire ning rikuvad seega ELi toimimise lepingu artiklit 290.

Vertikaalse lähenemisviisi ebapiisavus

[39] TPEG: transpordiprotokollide eksperdirühma spetsifikatsioonid mitmeliigilise liiklus- ja reisivõimaluste teabe edastamise meetodi kohta; RDS: raadioandmesüsteem (*Radio Data System*); TMC: liiklusteabekanal (*Traffic Message Channel*).

Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivis määratakse kindlaks kuus prioriteetset meedet, mille jaoks tuleb võtta vastu spetsifikatsioonid. Kui esimesed kolm vastuvõetud spetsifikatsiooni käsitlevad suhteliselt erinevaid ja eraldiseisvaid valdkondi, siis ülejäänud kolm prioriteetset meedet sisaldavad ühiseid aspekte, nt ühised andmetüübid, mis tuleb kindlaks määrata, andmetele juurdepääsu ja nende kättesaadavuse ning andmekaitse ja vastutuse ühisaspektid. Intelligentsete transpordisüsteemide direktiiviga ette nähtud vertikaalset lähenemisviisi võib seega täiendada horisontaalsemate lähenemisviisidega nendes läbivates küsimustes. Seda võiks teha mitmeliigiliste liikumisvõimaluste teabe ja reaalajas saadava liiklusteabe teenuste puhul või horisontaalsete eraelu kaitse ja andmekaitsemeetmete puhul.

Nagu juba märgitud eespool, võib mõne muu meetme (nt koostöösüsteemide) puhul olla vaja terviklikumat lähenemist, et tegeleda mitmesuguste küsimustega, mis jäävad väljapoole võimalike spetsifikatsioonide käsitlusala (rahastamine, standardimine, sidusrühmade tegevuse suurem kooskõlastamine, kasutuselevõtu juhtimine jne).

Delegeerimise lõpptähtaeg

Delegeeritud aktide vastuvõtmise õigus on antud komisjonile kuni 27. augustini 2017. Kuigi see on olnud ning on jätkuvalt tõhus ja paindlik vahend kõikide kuue prioriteetse meetme spetsifikatsioonide lõplikuks vastuvõtmiseks, tuleb selleks, et võtta vastu spetsifikatsioonid ka teiste intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi I lisas loetletud meetmete jaoks, seda tähtaega pikendada.

3.3. Spetsifikatsioonidega seoses võetavad järelmeetmed

eCalli puhul pakkusid HeERO[40] katseprojektid ja Euroopa eCall-süsteemi rakendamise platvorm[41] raamistikku teabevahetuseks eCalli käsitleva delegeeritud määruse rakendamise teemal. Teiste vastuvõetud spetsifikatsioonide puhul ilmnes vajadus parandada liiklusohutusega seotud teabeteenuste spetsifikatsiooni (c) ja veoautode parkimiskohtade teabeteenuste spetsifikatsiooni (d) rakendamise järelmeetmete struktuuri liikmesriikides.

Seetõttu korraldas komisjon 2013. aasta oktoobris ja 2014. aasta jaanuaris kohtumised liikmesriikide ekspertidega. Ta kavatseb seda dialoogi jätkata ja edasi arendada eelkõige eraldi koostööplatvormi (intelligentsete transpordisüsteemide viki) kaudu, et toetada spetsifikatsioonide ühesugust tõlgendamist ja parimate tavade vahetamist ning jagada korduvaid küsimusi üksteisega.

Spetsifikatsioonide rakendamist toetatakse ka Euroopa ühendamise rahastu ja Horisont 2020 raames antava rahastusega ning sidusrühmade selliste algatuste/platvormide kaudu nagu Euroopa eCall-süsteemi rakendamise platvorm, aruka liikuvuse foorumi turvaliste rakenduste töörühm (*iMobility Forum Working Group on SafeApps*), TISA[42] suunised ohutusega seotud sündmuste seostamiseks DATEX/TPEG/RDS standarditega, Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide platvorm (üleeuroopalise transpordivõrgu 2012. aasta taotlusvooru raames rahastatud

[40] http://www.heero-pilot.eu.

[41] http://www.imobilitysupport.eu/imobility-forum/governance-structure/european-ecall-implementation-platform-eeip.

[42] TISA: reisijate teabeteenuste ühendus (*Traveller Information Services Association*).

projekt) DATEXi sõlmpunktide ehk riikide juurdepääsupunktide ja liiklusohutusega seotud minimaalse üldise liiklusteabe kvaliteedi kohta jne.

Kõnealused järelmeetmed aitavad ka hinnata, kas lähiajal on vaja teha ettepanekuid kasutuselevõtuks.

4. KASUTATUD JA VAJALIKUD RAHALISED VAHENDID

Kuna spetsifikatsioonid võeti vastu alles üsna hiljuti, esitatakse kasutatud ja vajalikud rahalised vahendid selliste hinnangute põhjal, millest käsitletakse vajalikke uuendusi olemasolevates teenustes ja nende tõenäolist kasutuselevõttu liikmesriikides.

eCalli käsitlevatesse kasutuselevõtueelsetesse katseprojektidesse HeERO I ja II on konkurentsivõime ja uuendusetegevuse raamprogrammi raames investeeritud kokku 9,4 miljonit eurot ja 4,3 miljonit eurot (millest 4,7 miljonit eurot ja 2,1 miljonit eurot rahastab Euroopa Liit); nende katseprojektide ulatus on laiem kui üksnes spetsifikatsioonide rakendamine. Lisarahastus on vajalik häirekeskuste taristu uuendamiseks kõikides liikmesriikides; seda on hinnatud eCalli mõjuhinnangu XIV lisas[43].

Prioriteetse meetme c puhul nõuab liiklusohutusega seotud liiklusteabe teenuse pakkumiseks vajalik lisaandmete kogumine alginvesteeringuid (nt andurite, videovalve, ilmajaamade, 112 aruannete või kasutajate aruannete, eraõiguslike teenusepakkujate / süsteemi Floating Car Data jaoks) ning edaspidi kaasnevad sellega hooldus-, käitamis- ja asendamiskulud. Olenevalt mitmesugustest parameetritest (nt seadmetega varustatud võrgustiku pikkus, seadmete tihedus ja tüüp, andmete kogumise meetod ja tehnoloogia, juba olemas olevad seadmed ja andmed) võib lisaandmete kogumise kulu liikmesriigiti oluliselt erineda; väikeste ja suurte kulude hinnangute vahe võib olla isegi kümnekordne. Teabeteenuse käigushoidmine maksab hinnanguliselt keskmiselt 1,4 miljonit eurot aastas sellises liikmesriigis, kus teenus praegu täiesti puudub[44].

Prioriteetse meetme e puhul on veoautode parkimisalade käitajate ja ametiasutuste kulu ühtsete spetsifikatsioonide kogu ELis rakendamiseks hinnanguliselt 4 miljonit eurot aastas terve ELi peale kokku (staatiliste andmetega varustamine, rakendamine, staatilise andmebaasi haldamine ja veoettevõtjate kulud). Muutuvteave võetakse kõige tõenäolisemalt kasutusele piiratud hulgas prioriteetsetes tsoonides (igas tsoonis on keskmiselt kümme parkimisala) ning hinnanguline kulu ühe prioriteetse tsooni kohta on ligikaudu kaks miljonit eurot alginvesteeringu jaoks ja 0,2 miljonit eurot aastas käitamis-, hooldus- ja amortisatsioonikuludeks[45].

Viimane üleeuroopalise transpordivõrgu projektikonkurss, mis kuulutati välja 2013. aasta detsembris, andis võimaluse toetada intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi reguleerimisalasse kuuluvaid projekte. Erilist huvi pakuvad projektid

---

43 http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2011/sec_2011_1019_en.pdf.

44 Kulude kohta vt lähemalt prioriteetset meedet c) käsitleva uuringu lõpparuannet („Action C – Free Road Safety Traffic Information. Final Report"), http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

45 Kulude kohta vt lähemalt prioriteetseid meetmeid e ja f käsitleva uuringu lõpparuanne („Priority Actions E and F – Information and Reservation Services for Safe and Secure Parking Places for Trucks and Commercial Vehicles. Final Report"), http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

intelligentsete transpordisüsteemide tuumikteenuste kasutuselevõtuks Euroopa transpordikoridorides ning proovikasutamist ja kasutuselevõtueelseid ettevalmistusi hõlmavad uuringud, mis käsitlevad näiteks koostöösüsteeme ja eCalli häirekeskuste uuendamist. Samasugust võimalust pakuvad 2014. aastal algavad Euroopa ühendamise rahastu taotlusvoorud.

Standardimist on toetatud ELi eelarvest praeguseks 165 000 euroga eCalli jaoks ja 1,338 miljoni euroga standardimisvolitusega M/453 hõlmatud koostöösüsteemide jaoks. DATEXi spetsifikatsioonide ettevalmistamist ja haldamist rahastati mitmest allikast (uuring, grant, üleeuroopalise transpordivõrgu programmide alla kuuluvad projektid) kokku ligikaudu 1,4 miljoni euroga.

Täiendavad rahalised vahendid, mille suurust tuleb veel hinnata, on vajalikud teiste IKT standardimisplaanis loetletud standardite jaoks.

5. KOKKUVÕTE

Intelligentsete transpordisüsteemide direktiiv on olnud seni tõhus vahend ühiste spetsifikatsioonide kiireks vastuvõtmiseks kolme esimese prioriteetse meetme jaoks.

Töö järgmise kahe prioriteetse meetme (reaalajas saadava liiklusteabe teenused kogu ELis ja mitmeliigiliste liikumisvõimaluste teabeteenused kogu ELis) spetsifikatsioonidega lõpetatakse enne tööprogrammi lõppu 2015. aastal. Veoautodele ja tarbesõidukitele ohutute ja turvaliste parkimiskohtade teabeteenuse pakkumise osas ei ole lähiajal vaja rohkem meetmeid võtta.

Võttes arvesse uute pikaajaliste suundumuste esilekerkimist, mida on mainitud ka komisjoni talituste töödokumendis intelligentsete transpordisüsteemide tegevuskava eduaruande ja läbivaatamise kohta (nt transpordiandmete rahvahanke kasutamine, osaliselt isesõitvad autod, koostöösüsteemide kasutuselevõtmine), ja võimalikku vajadust seada uusi prioriteete lisaks praegu kindlaks määratud kuuele prioriteetsele meetmele, neljale prioriteetsele valdkonnale ning intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi I lisas loetletud olulistele elementidele, tundub esimese sammuna vajalik seada tähtsuse järjekorda ülejäänud meetmed, millega tuleb tegeleda intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi ja intelligentsete transpordisüsteemide tegevuskava praeguse käsitlusala raames. Teises etapis tuleb mõelda intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi ja seda toetava intelligentsete transpordisüsteemide tegevuskava võimalikule läbivaatamisele ja hakata seda ette valmistama, võttes arvesse intelligentsete transpordisüsteemide pidevat tehnilist arengut ja toetudes ka järeldustele, mis on tehtud komisjoni talituste töödokumendis intelligentsete transpordisüsteemide tegevuskava eduaruande ja läbivaatamise kohta.