EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 21.10.2014
COM(2014) 642 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista 7 päivänä heinäkuuta 2010 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täytäntöönpanosta

(ETAn kannalta merkityksellinen teksti)

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

Sisällys

1. Johdanto ... 3
1.1. Direktiivi 2010/40/EU ... 3
1.2. Direktiivin 2010/40/EU saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä ... 5
2. Direktiivin 2010/40/EY täytäntöönpanon analyysi ... 5
2.1. Komission työohjelma ... 5
2.2. Määrityksiä koskevat delegoidut säädökset ... 5
2.2.1. Menetelmä ... 5
2.2.2. Ensisijaiset toimet ... 6
2.2.3. Muut toimet ensisijaisilla ja muilla aloilla ... 8
2.3. Käyttöönottoa koskevat ehdotukset ... 9
2.3.1. Yhteentoimiva EU:n laajuinen eCall-hätäpuhelujärjestelmä (ensisijainen toimi d) ... 9
2.3.2. Muut ensisijaiset toimet (c ja e) ... 9
2.4. Standardit ... 9
2.5. Ei-sitovat toimenpiteet ... 10
2.5.1. Jäsenvaltioiden raportointia koskevat suuntaviivat ... 10
2.5.2. Älykkäitä kaupunkiliikennejärjestelmiä koskevat suuntaviivat ... 10
2.6. Henkilötietojen suojaamista koskevat säännöt ... 11
2.7. Vastuu ... 11
2.8. Jäsenvaltioiden kertomukset ... 11
2.8.1. Raportit kansallisista toimista ja hankkeista ensisijaisilla aloilla ... 11
2.8.2. Seuraaviksi viideksi vuodeksi suunniteltuja kansallisia ITS-toimia koskevat tiedot. 11
2.9. Euroopan neuvoa-antava ITS-ryhmä ... 12
3. Direktiivin 2010/40/EU tehokkuus ja tarkoituksenmukaisuus sekä delegoitu säädösvalta ... 13
3.1. Erilaiset konfiguraatiot ... 13
3.2. Siirretyn säädösvallan käyttäminen ... 14
3.3. Määritysten seuranta ... 15
4. Käytetyt ja tarvittavat rahoitusresurssit ... 16
5. Päätelmät ... 17

1. JOHDANTO

1.1. Direktiivi 2010/40/EU

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/40/EU, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2010, tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista[1], jäljempänä 'ITS-direktiivi' tai 'direktiivi 2010/40/EU' tuli voimaan ripeän lainsäädäntöprosessin jälkeen elokuussa 2010, kun lainsäätäjät näyttivät halukkuutensa saada aikaan nopeaa edistystä tällä uudella alalla.

ITS-direktiivin tavoitteena on nopeuttaa älykkäiden liikennejärjestelmien koordinoitua käyttöönottoa ja käyttöä tieliikenteessä (ja sen yhtymäkohdissa muihin liikennemuotoihin) kaikkialla Euroopassa. Siinä yksilöidään seuraavat kuusi ensisijaista toimea:

a) EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoaminen;

b) EU:n laajuisten tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoaminen;

c) datat ja menettelyt, joilla mahdollisuuksien mukaan tarjotaan liikenneturvallisuuteen liittyvät yleiset vähimmäisliikennetiedot ilmaiseksi käyttäjille;

d) yhteentoimivan EU:n laajuisen hätäpuhelujärjestelmän (eCall)[2] yhtenäinen tarjoaminen;

e) turvallisia pysäköintialueita koskevien tietopalvelujen tarjoaminen kuorma-autoille ja hyötyajoneuvoille; ja

f) turvallisia pysäköintialueita koskevien varauspalvelujen tarjoaminen kuorma-autoille.

Siinä luetellaan myös ensisijaiset alat, joilla ryhdytään jatkotoimiin: tie-, liikenne- ja matkadatan optimaalinen käyttö (ensisijainen ala I); liikenteen ja rahtitoimintojen hallintaan liittyvien ITS-palvelujen jatkuvuus (ensisijainen ala II); tieliikenteen turvallisuuteen ja turvaamiseen liittyvät ITS-sovellukset (ensisijainen ala III) ja ajoneuvon yhdistäminen liikenneinfrastruktuuriin (ensisijainen ala IV). Nämä ensisijaiset alat ovat samat kuin ITS-toimintasuunnitelman[3] neljä ensimmäistä ensisijaista toiminta-aluetta.

ITS-direktiivin 6 artiklan mukaan on ensin hyväksyttävä määritykset kuuden ensisijaisen toimen osalta ja sen jälkeen muilla ensisijaisilla aloilla toteutettavien toimien osalta. Kuusi ensimmäistä ensisijaista toimea kuuluvat ensisijaisiin aloihin I ja III, joten määritystyössä keskityttiin pääasiassa näihin kahteen ensisijaiseen alaan.

Direktiivi 2010/40/EU perustuu kaksivaiheiseen lähestymistapaan.

- Komissio valtuutetaan ensin hyväksymään Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 290 artiklan mukaisilla delegoiduilla säädöksillä tarvittavat määritykset – mukaan luettuina toiminnalliset, tekniset,

[1] EUVL L 207, 6.8.2010, s. 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:EN:NOT

organisatoriset tai palveluun liittyvät määritykset – sääntöjen noudattamisen, yhteentoimivuuden ja jatkuvuuden varmistamiseksi ITS-järjestelmien käyttöönotossa ja operatiivisessa käytössä[4].

- Toisessa vaiheessa, viimeistään 12 kuukauden kuluttua ensisijaista toimea koskevien tarvittavien määritysten hyväksymisestä, komissio antaa, tarpeen mukaan, kyseisen ensisijaisen toimen käyttöönottoa koskevan ehdotuksen SEUT-sopimuksen 294 artiklan mukaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Komission olisi tehtävä kaikista tällaisista ehdotuksista vaikutustenarviointi, johon sisältyy kustannus-hyötyanalyysi[5].

Komissio hyväksyi tätä tarkoitusta varten työohjelman[6], jossa täsmennetään ja priorisoidaan tarkemmin ITS-direktiivin mukaisesti tehtävä työ (ks. kohta 2.1.).

Viranomaisten ja yksityisten toimijoiden saamiseksi mukaan direktiivin 2010/40/EU täytäntöönpanoon komission apuna toimivat jäsenvaltioiden edustajista koostuva Euroopan ITS-komitea ja Euroopan neuvoa-antava ITS-ryhmä, joka koostuu ITS-alan sidosryhmien korkean tason edustajista.

Komission tehtävänä on myös hyväksyä jäsenvaltioiden suorittamaa raportointia koskevat suuntaviivat[7] ja laatia säännöllisin väliajoin kertomus edistymisestä.

Yksityisyyteen, turvallisuuteen ja vastuukysymyksiin liittyvien erityisten velvoitteiden[8] lisäksi jäsenvaltioiden on ryhdyttävä tarvittaviin toimenpiteisiin varmistaakseen, että niiden alueella käyttöön otettavissa ITS-sovelluksissa ja —palveluissa käytetään hyväksyttyjä määrityksiä. Jäsenvaltioiden on myös pyrittävä tekemään yhteistyötä ensisijaisilla aloilla niiltä osin kuin määrityksiä ei ole hyväksytty. Raportointivelvoitteista säädetään direktiivin 2010/40/EU 17 artiklassa. Niiden tarkoituksena on auttaa saamaan parempaa tietoa jäsenvaltioiden eri toimista ja aikomuksista ja kannustaa tällaisiin toimiin tunnustamalla ITS-järjestelmien liikennepolitiikkaan tuoma lisäarvo kansallisissa ympäristöissä.

ITS-direktiivin 17 artiklan 4 kohdan mukaan komission on toimitettava Euroopan parlamentille ja neuvostolle joka kolmas vuosi kertomus jäsenvaltioiden edistymisestä direktiivin täytäntöönpanossa. Kertomukseen olisi liityttävä analyysi 5–11 artiklan ja 16 artiklan toimivuudesta ja täytäntöönpanosta sekä käytetyistä ja tarvittavista rahoitusvaroista. Kertomuksessa on myös arvioitava, onko direktiiviä joiltakin osin muutettava. Direktiivin 12 artiklan 1 kohdassa lisäksi edellytetään, että "komissio esittää siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään kuusi kuukautta ennen 27 päivänä elokuuta 2010 alkavan viiden vuoden kauden päättymistä".

Tällä kertomuksella täytetään edellä mainitut velvoitteet. Sen ohessa julkaistaan myös ITS-toimintasuunnitelman edistymisestä ja uudelleentarkastelusta laadittu

---

4 ITS-direktiivin 3 artikla.

5 ITS-direktiivin 6 artikla.

6 Komissio hyväksyi direktiivin 2010/40/EU täytäntöönpanon työohjelman 15. helmikuuta 2011 (C(2011) 289 lopullinen) http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/doc/c_2011_0289_en.pdf.

7 Komission täytäntöönpanopäätös, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2011, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU mukaista jäsenvaltioiden raportointia koskevien suuntaviivojen hyväksymisestä (EUVL L 193, 23.7.2011, s. 48).

8 Ks. ITS-direktiivin 10 ja 11 artikla.

komission yksiköiden valmisteluasiakirja ja komission yksiköiden valmisteluasiakirja, jossa analysoidaan jäsenvaltioiden ITS-direktiivin 17 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaisesti vuonna 2011 (ensisijaisia aloja koskevat kansalliset toimet ja hankkeet) ja vuonna 2012 (seuraavaksi viisivuotiskaudeksi suunnitellut kansalliset ITS-toimet) laatimia raportteja.

1.2. Direktiivin 2010/40/EU saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

Direktiivin 18 artiklan mukaisesti jäsenvaltioiden oli saatettava mainitun direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan 27 päivään helmikuuta 2012 mennessä ja ilmoitettava niistä komissiolle.

Kyseisenä päivänä ainoastaan seitsemän jäsenvaltiota oli ilmoittanut komissiolle toimistaan direktiivin siirtämiseksi kansalliseen lainsäädäntöön. Useilla jäsenvaltioilla ilmoittaminen kesti vielä vuoden kauemmin, ja viimeinen jäsenvaltio ilmoitti lopullisista kansalliseen lainsäädäntöön siirtämisen toimistaan 2. tammikuuta 2014. ITS-komitean kokouksissa useat jäsenvaltiot totesivat tämän kuvaavan hyvin sitä, kuinka vaikeaa on saattaa kyseinen direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöä. Vaikeus johtuu siitä, että direktiivi sisältää vain vähän tiettyjä, välittömiä toimenpiteitä, jotka olisi sisällytettävä lainsäädäntöön, mutta luo pikemminkin puitteet, jotka mahdollistavat erityisistä sääntelytoimenpiteistä säätämisen.

2. DIREKTIIVIN 2010/40/EY TÄYTÄNTÖÖNPANON ANALYYSI

2.1. Komission työohjelma

Komissio hyväksyi ITS-direktiivin 17 artiklan 5 kohdan mukaisesti työohjelman direktiivissä vahvistetun aikataulun mukaisesti ja Euroopan ITS-komiteaa kuultuaan.

Työohjelma kattaa vuodet 2011–2015 ja antaa vuotuisen yleiskuvan tärkeimmistä tehtävistä ja toimista, jotka komission on määrä toteuttaa kyseisenä ajanjaksona ITS-direktiivin panemiseksi täytäntöön. Sen painopiste on kuuteen ensisijaiseen toimeen liittyvien määritysten valmistelussa, ja siinä esitetään niiden arvioidut hyväksymispäivät.

2.2. Määrityksiä koskevat delegoidut säädökset

2.2.1. Menetelmä

Määritykset laadittiin Euroopan parlamentin ja Euroopan komission välisistä suhteista tehdyn puitesopimuksen[9] ja delegoiduista säädöksistä saavutetun Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission yhteisymmärryksen[10] mukaisesti.

Määritysten valmistelussa suoritettiin seuraavat toimet ja tehtävät:

- olemassa olevien tietojen ja tulosten kerääminen eurooppalaisista selvityksistä, tutkimushankkeista, kansallisista täytäntöönpanohankkeista, julkisista kuulemisista, liittojen nykyisistä toimista, sidosryhmien näkemyksistä jne.;
- kustannus-hyötyanalyysi;

[9] EUVL L 304, 20.11.2010, s. 47.

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

- puuteanalyysi sekä vaatimusten ja mahdollisten lähestymistapojen analyysi erityisesti julkisten kuulemisten kautta, jotka komissio suoritti verkossa varmistuakseen kansalaisten, sidosryhmien ja jäsenvaltioiden näkemyksistä;

- jäsenvaltioiden asiantuntijoiden ja Euroopan tietosuojavaltuutetun kuulemiset määritysluonnoksista. Euroopan parlamentille ja neuvostolle on toimitettu kaikki asiaankuuluvat asiakirjat delegoitujen säädösten valmistelun aikana, ja parlamentin asiantuntijat kutsuttiin asiantuntijakokouksiin;

- Euroopan neuvoa-antavan ITS-ryhmän määritysluonnoksista antama lausunto.

Tähän valmistelutyöhön saatiin myös paljon apua ITS-toimintasuunnitelman toteuttamiseen liittyvistä eri toimista, selvityksistä, työpajoista jne. (ks. ITS-toimintasuunnitelman toteuttamisen edistymisestä laadittu komission yksiköiden valmisteluasiakirja).

2.2.2. Ensisijaiset toimet

Määritysten ja standardien laatimiseksi ja käyttämiseksi tarvittavat kuusi ensisijaista toimea on määritelty ITS-direktiivin 3 artiklassa ja liitteessä I.

ITS-direktiivin 6 artiklan 2 kohdan mukaan komission oli määrä hyväksyä määritykset yhden tai useamman ensisijaisen toimen osalta 27. helmikuuta 2013 mennessä. Komission työohjelmassa asetettiin lisäksi seuraavat määräajat ensimmäisten kuuden ensisijaisen toimen hyväksymiselle:

(a) EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoaminen: vuoden 2014 neljäs vuosineljännes;

(b) EU:n laajuisten tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoaminen: vuoden 2013 neljäs vuosineljännes;

(c) data ja menettelyt, joilla mahdollisuuksien mukaan tarjotaan liikenneturvallisuuteen liittyvät yleiset vähimmäisliikennetiedot ilmaiseksi käyttäjille: vuoden 2012 neljäs vuosineljännes;

(d) yhteentoimivan EU:n laajuisen hätäpuhelujärjestelmän (eCall) yhtenäinen tarjoaminen: vuoden 2012 neljäs vuosineljännes;

(e) kuorma-autoille ja hyötyajoneuvoille turvallisia pysäköintialueita koskevien tietopalvelujen tarjoaminen: vuoden 2012 neljäs vuosineljännes;

(f) kuorma-autoille turvallisia pysäköintialueita koskevien varauspalvelujen tarjoaminen: vuoden 2013 neljäs vuosineljännes.

Hyväksytyt määritykset

Komissio noudatti 27. päivään helmikuuta 2013 asetettua määräaikaa hyväksymällä 26. marraskuuta 2012 ensimmäisen joukon määrityksiä ensisijaiselle toimelle **(d)** antamalla yhteentoimivan EU:n laajuisen eCall-hätäpuhelujärjestelmän yhtenäistä tarjontaa koskevan delegoidun asetuksen (EU) N:o 305/2013[11]. Tässä delegoidussa asetuksessa vahvistetaan standardien pohjalta eCall-puhelujen asianmukaisen vastaanottamisen ja käsittelemisen sekä yhdenmukaistetun EU:n laajuisen eCall-palvelun yhteensopivuuden, yhteentoimivuuden ja jatkuvuuden edellyttämät

[11] EUVL L 91, 3.4.2013, s. 1.

määritykset hätäkeskusten (*Public Safety Answering Point*, PSAP) ajanmukaistamista varten.

Ensisijaisen toimen c) osalta komissio hyväksyi 15. toukokuuta 2013 delegoidun asetuksen (EU) N:o 886/2013[12], joka koskee dataa ja menettelyjä, joiden avulla mahdollisuuksien mukaan tarjotaan liikenneturvallisuuteen liittyviä yleisiä vähimmäisliikennetietoja ilmaiseksi käyttäjille. Siinä vahvistetaan tarvittavat määritykset, joilla varmistetaan yhteensopivuus, yhteentoimivuus ja jatkuvuus asiaankuuluvien tietojen ja menettelyjen käyttöönotossa ja niiden operatiivisessa käytössä tiettyjen tieliikenneturvallisuuteen liittyvien tapahtumien joukon osalta. Delegoitu asetus koskee sekä julkisia että yksityisiä sidosryhmiä. Siinä säädetään turvallisuuteen liittyvien tietojen jakamisesta loppukäyttäjille ilman lisäkustannuksia kansallisen yhteyspisteen kautta yhteisessä standardoidussa muodossa (DATEX[13]) ja edistetään siten yhteentoimivuutta ja ennustettavuutta tällaisten tietojen käyttäjiä varten. Näiden määritysten laadinta-aikataulun puitteissa ei kuitenkaan ollut mahdollista täsmentää yksityiskohtaisia laatuvaatimuksia, joten perustettiin yksityisistä ja julkisista sidosryhmistä koostuva työryhmä, joka tarkastelee laatukriteereitä sekä valvonta- ja arviointimenetelmiä.

Ensisijaisen toimen e) osalta komissio hyväksyi 15. toukokuuta 2013 delegoidun asetuksen (EU) N:o 885/2013[14], joka koskee kuorma-autojen ja hyötyajoneuvojen turvallisia ja valvottuja pysäköintipaikkoja koskevien tietopalvelujen tarjoamista. Siinä vahvistetaan tarvittavat määritykset, joilla varmistetaan yhteensopivuus, yhteentoimivuus ja jatkuvuus tietopalvelujen käyttöönotossa ja niiden operatiivisessa käytössä. Delegoitu asetus koskee sekä julkisia että yksityisiä sidosryhmiä, ja siinä määritetään tarvittavat elementit tietopalvelujen tarjoamiseksi yhdenmukaisella tavalla, johon sisältyy myös joitakin dynaamista tietoa koskevia edistyneitä ominaisuuksia. Kuten ensisijaisen toimen c) osalta, laatuvaatimukset ovat vähäiset.

Nämä kolme määrityskokonaisuutta valmisteltiin läheisessä yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa asialle omistetuissa asiantuntijakokouksissa[15], joihin kutsuttiin myös Euroopan parlamentti ja Euroopan tietosuojavaltuutettu, sekä sidosryhmäkuulemisissa, joita järjestettiin sekä julkisina internetissä että työpajoina.

Muiden ensisijaisten toimien alalla käynnissä oleva työ

EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamista koskevan ensisijaisen toimen a) alan määritysten valmistelemiseksi on jo käynnistetty useita aloitteita (Ensimmäinen älykkään liikkuvuuden haaste[16], selvityksiä, työpajoja ja julkisia kuulemisia[17]). Tavoitteena on hyväksyä nämä määritykset vuonna 2015. Samanaikaisesti komissio on aloittanut keskustelun[18] multimodaaliliikennetietojen saatavuutta koskevasta mahdollisesta aloitteesta, jonka tarkoituksena on parantaa

12 EUVL L 247, 18.9.2013, s. 6.

13 DATEX: älykkäisiin liikennejärjestelmiin liittyvän tiedon mallinnuksen ja vaihdon eurooppalainen tekninen eritelmä

14 EUVL L 247, 18.9.2013, s. 1.

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

16 Ensimmäinen älykkään liikkuvuuden haaste: http://ec.europa.eu/transport/its/multimodal-planners/index_fi.htm

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

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

liikennetietojen saatavuutta kaikista liikennemuodoista ja liikennepalveluista. Tämän pohdinnan tuloksena laadittiin ensi vaiheessa EU:n laajuisten multimodaalisten liikennetietojen, liikennesuunnittelun ja lippupalveluiden kehittämistä koskeva komission yksiköiden valmisteluasiakirja (*Roadmap towards delivering EU-wide multimodal travel information, planning and ticketing services*)[19] kesäkuussa 2014. Vuoden 2014 aikana päätökseen saatavan vaikutustenarvioinnin tuloksista riippuen jatkossa tehdään mahdollisesti multimodaalisen liikenne- ja matkatiedon saatavuutta koskeva lainsäädäntöehdotus.

EU:n laajuisten tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamista koskevan ensisijaisen toimen b) osalta komissio on jo järjestänyt useita työpajoja ja asiantuntijakokouksia määritysten valmistelemiseksi. Tavoitteena on hyväksyä nämä määritykset vuoden 2014 loppuun mennessä. Tämä viive alustavasti arvioituun aikatauluun nähden selittyy osittain näiden määritysten erittäin laajalla soveltamisalalla, joka on täsmennetty ITS-direktiivin liitteessä I, ja tarpeella luoda jäsenvaltioiden kesken yhteisymmärrys määritysten laajuudesta. Määrityksissä keskitytään luomaan edellytykset EU:n laajuiselle reaaliaikaiselle liikennetietopalvelulle, joten ne liittyvät enemmän taustatoimintoihin kuin itse palveluihin.

Kuorma-autoille ja hyötyajoneuvoille turvallisia pysäköintialueita koskevien varauspalvelujen tarjoamista koskevan ensisijaisen toimen f) osalta komissio on suorittanut useita kuulemisia jäsenvaltioiden asiantuntijoiden ja tärkeimpien sidosryhmien kanssa. Keskusteluissa kävi ilmi, että on vain vähän pysäköintialueita, joilla olisi mahdollista tarjota varauspalveluja vuonna 2014 (vain kaksi prosenttia alueista), ja että sen vuoksi tällaisia varauspalveluja varten ei toistaiseksi tarvita määrityksiä eikä standardeja. Tulevaa kehitystä on kuitenkin tarkoitus seurata, ja tilannetta tarkastellaan tarvittaessa uudelleen. Jos standardointitoimia tarvitaan, niitä voitaisiin harkita myöhemmin laajemman eFreight-aloitteen yhteydessä.

2.2.3. Muut toimet ensisijaisilla ja muilla aloilla

ITS-direktiivin 6 artiklassa edellytetään, että komissio hyväksyy määrityksiä mainitun direktiivin liitteessä I luetelluilla ensisijaisilla aloilla toteutettaville muille toimille, kun ensisijaisia toimia koskevat tarvittavat määritykset on ensin hyväksytty. Kuten ITS-toimintasuunnitelman edistymistä ja uudelleentarkastelua koskevassa komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa selitetään, on aloitettu sellaisten *yhteistyöjärjestelmien* valmistelu, jotka perustuvat tutkimushankkeisiin ja sidosryhmien, kuten Euroopan ITS-komitean ja Euroopan neuvoa-antavan ITS-ryhmän, moniin kuulemisiin. Tavoitteena on arvioida esteitä ja edellytyksiä ja täsmentää, kuinka komissio voi edistää tällaisten järjestelmien käyttöönottoa unionissa. Lisäksi on tehty valmistelevia selvityksiä pyrkimyksenä edistää ITS-palvelujen avointa käytettävyyttä (*ajoneuvon sisäinen avoin järjestelmäalusta*). Lisäksi on olemassa viitteitä siitä, että voitaisiin tarkastella uusia mahdollisia määrityksiä tarvitsevia aloja (esim. liikennetiedon hankinnan ulkoistaminen joukoille, automaattiohjaus) älykkäiden liikennejärjestelmien käytön parantamiseksi käytännössä.

[19] SWD(2014) 194 final.

2.3. Käyttöönottoa koskevat ehdotukset

2.3.1. Yhteentoimiva EU:n laajuinen eCall-hätäpuhelujärjestelmä (ensisijainen toimi d)

Komissio on antanut jäsenvaltioille suosituksen, jolla pyritään kannustamaan verkko-operaattoreita tukemaan eCall-hätäpuhelujen siirtoa[20], ja hyväksynyt määritykset[21], joihin sisältyy julkisten hätäkeskusten infrastruktuurin parantamista koskevia vaatimuksia. Niiden lisäksi komissio hyväksyi 13. toukokuuta 2013 kaksi lainsäädäntöehdotusta: ensimmäinen on ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi yhteentoimivan EU:n laajuisen eCall-hätäpuhelujärjestelmän käyttöönotosta[22] ja toinen on ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi ajoneuvoon asennettavan eCall-järjestelmän käyttöönottoa koskevista tyyppihyväksyntävaatimuksista[23].

Lainsäätäjät hyväksyivät päätösehdotuksen 25. toukokuuta 2014, ja se julkaistiin Euroopan unionin virallisessa lehdessä[24]. Päätöksen mukaan julkiset hätäkeskukset on saatettava toimintakuntoon koko unionissa viimeistään kuuden kuukauden kuluttua siitä, kun ajoneuvoon asennettavan eCall-järjestelmän käyttöönottoa koskevat tyyppihyväksyntävaatimukset on hyväksytty ja joka tapauksessa viimeistään 1. lokakuuta 2017. Tässä päätöksessä nimenomaisesti säädetään, että kukin jäsenvaltio saa organisoida hätäpalvelunsa kustannustehokkaimmalla ja omiin tarpeisiinsa parhaiten soveltuvalla tavalla.

Ajoneuvoon asetettavan eCall-järjestelmän tyyppihyväksyntiä koskeva lainsäädäntöprosessi on edelleen kesken.

2.3.2. Muut ensisijaiset toimet (c ja e)

Jotkin jäsenvaltiot ovat viime aikoina ottaneet aktiivisesti käyttöön tietopalveluja, jotka liittyvät ensisijaiseen toimeen c) eli tieliikenneonnettomuuksia koskeviin tietoihin ja ensisijaiseen toimeen e) eli turvallisia pysäköintialueita koskeviin tietopalveluihin. Ennen muodollisten käyttöönottovaatimusten vahvistamista on rahoitusvarojen niukkuuden vuoksi kuitenkin kohtuullisempaa tukea ensin määritysten hyväksymisestä seurannutta kehitystä seuraamalla jäsenvaltioiden parhaita täytäntöönpanokäytäntöjä ja vaihtamalla niitä koskevia tietoja sekä Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) viimeisimmän ehdotuspyynnön ja Verkkojen Eurooppa -välineen tulevien ehdotuspyyntöjen kautta. Pakollista käyttöönottoa koskevien lainsäädäntöehdotusten tarvetta arvioidaan myöhemmässä vaiheessa; ensin on määrä oppia ensikokemuksista ja kartoittaa parhaita käytäntöjä.

2.4. Standardit

ITS-direktiivin hyväksymisen jälkeen on käynnistetty ja saatettu päätökseen useita ensisijaisiin aloihin liittyviä standardointitoimia.

Delegoidussa asetuksessa (EU) N:o 305/2013 tarkoitetut eCall-standardit on hyväksytty. Euroopan standardointikomitean piirissä koko eCall-hätäpuheluketjun kattavaa yhdenmukaisuustestausta koskeva CEN/TS 16454 -standardi (*e-Call end-to-*

---

20 K(2011) 6269 lopullinen.
21 Delegoitu asetus (EU) N:o 305/2013.
22 COM(2013) 315 final.
23 COM(2013) 316 final.
24 EUVL L 164, 3.6.2014, s. 6.

end conformance testing) hyväksyttäneen täysimääräiseksi CEN-standardiksi vuoden 2014 loppuun mennessä. Näihin standardeihin tehtäneen myös vuoden 2014 loppuun mennessä vähäinen tarkistus, jolla otetaan huomioon HeERO-pilottihankkeiden[25] tulokset.

Yhteistyöjärjestelmiä koskevan standardointivaltuutuksen M/453 toteutus edistyy hyvin. Sekä Euroopan standardointikomitea CEN (TC 278 WG16) että Euroopan telealan standardointilaitos ETSI (TC ITS) mutta myös muut standardointijärjestöt ovat antaneet IRS-yhteistyöjärjestelmään soveltuvia standardeja, jotka sisältyvät M/453-valtuutuksen soveltamisalaan. Voimassa olevien standardien soveltamisen arviointi on käynnissä osana CENin, ISOn, SAE:n, IEEE:n ja ETSIn teknisten komiteoiden ja työryhmien suorittamaa standardointiprosessia[26]. ITS-standardointi hyötyy myös kansainvälisestä yhteistyöstä Euroopan unionin ja Yhdysvaltojen sekä muiden ITS-standardien maailmanlaajuisen yhdenmukaistamisen parissa työskentelevien kumppaneiden välillä. Tällainen yhteistyö vauhdittaa standardien määrittelyä ja johtaa ITS-järjestelmien nopeampaan käyttöönottoon.

On yksilöity myös muita standardointitarpeita, jotka kuuluvat ITS-direktiivin soveltamisalaan. Tällaisia ovat muun muassa ajoneuvoon asennettavan eCall-järjestelmän käyttöönotto muissa kuin M1 ja N1 -luokissa; eCall-järjestelmien sertifiointia (jälkimarkkinoilla) koskevat suuntaviivat; M/453-valtuutuksen saattaminen päätökseen; ajoneuvon sisäinen avoin järjestelmäalusta; virheettömän (julkisen) tiekarttadatan integrointi digitaalisiin karttoihin; mukana kulkevien laitteiden turvallinen integrointi ja käyttö; älykkäät kaupunkiliikennejärjestelmät. Kaikki nämä on lisätty säännöllisesti päivitettävään komission vuoden 2013 tieto- ja viestintäteknologian standardointisuunnitelmaan[27] mahdollisia tulevia standardointivaltuutuksia silmällä pitäen.

2.5. Ei-sitovat toimenpiteet

2.5.1. Jäsenvaltioiden raportointia koskevat suuntaviivat

Kuten ITS-direktiivin 17 artiklassa edellytetään, komissio hyväksyi 13. heinäkuuta 2011 direktiivin 2010/40/EU mukaista jäsenvaltioiden raportointia koskevat suuntaviivat[28].

2.5.2. Älykkäitä kaupunkiliikennejärjestelmiä koskevat suuntaviivat

Nämä suuntaviivat on laadittu osana ITS-toimintasuunnitelmaa (ks. ITS-toimintasuunnitelman edistymistä ja uudelleentarkastelua koskeva komission yksiköiden valmisteluasiakirja). Ne ovat lisänneet tietämystä kaupunkien ITS-järjestelmien ominaisuuksista ja tuoneet oman panoksensa älykkäiden liikennejärjestelmien hyödyntämisestä EU:n kaupungeissa laadittuun komission

---

25 Ks. lisätietoja HeERO-hankkeista sivulla www.heero-pilot.eu.

26 CEN: Euroopan standardointikomitea (Comité Européen de Normalisation); ISO: Kansainvälinen standardointijärjestö;
SAE: *Society of Automotive Engineers*; IEEE: *Institute of Electrical and Electronics Engineers*;
ETSI: *European Telecommunications Standards Institute.*

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

28 EUVL L 193, 23.7.2011, s. 48.

yksiköiden valmisteluasiakirjaan[29], joka sisältyi 17. joulukuuta 2013 hyväksyttyyn kaupunkiliikennepakettiin[30].

2.6. Henkilötietojen suojaamista koskevat säännöt

Kaikkiin määrityksiin on sisällytetty henkilötietojen suojaamiseen, turvallisuuteen ja tietojen uudelleenkäyttöä koskeviin sääntöihin liittyvät asiaankuuluvat säännökset. Ne rakentuvat valmistelevalle tutkimukselle[31], jotka tilattiin ITS-toimintasuunnitelman[32] piirissä, ja ne ovat ITS-direktiivin 10 artiklan mukaisia. Euroopan tietosuojavaltuutettu on kutsuttu järjestelmällisesti jäsenvaltioiden asiantuntijoiden kokouksiin, joissa määrityksiä on valmisteltu, ja häneen lausuntonsa määritysten lopullisista luonnoksista on otettu asianmukaisesti huomioon. Näin toimitaan myös tulevien määritysten ja ehdotusten yhteydessä.

2.7. Vastuu

Kaikkiin määrityksiin on sisällytetty vastuusääntöjä koskevat asiaankuuluvat säännökset. Näihin saatiin aineistoa valmistelevasta tutkimuksesta[33], jotka tilattiin ITS-toimintasuunnitelman piirissä, ja ne ovat ITS-direktiivin 11 artiklan mukaisia. Näin toimitaan myös tulevien määritysten ja ehdotusten yhteydessä.

2.8. Jäsenvaltioiden kertomukset

2.8.1. Raportit kansallisista toimista ja hankkeista ensisijaisilla aloilla

ITS-direktiivin 17 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden oli määrä toimittaa komissiolle 27. elokuuta 2011 mennessä raportit kansallisista toimista ja hankkeista mainitun direktiivin 2 artiklassa luetelluilla ensisijaisilla aloilla.

Näistä raporteista saatiin luotua ensimmäinen katsaus ITS-järjestelmien toteuttamiseen koko unionissa ITS-direktiivin neljällä ensisijaisella alalla.

Näitä vuoden 2011 raportteja analysoidaan komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa '*Analysis of Member States reports*', joka julkaistaan tämän kertomuksen ohessa.

ITS-direktiivin 17 artiklan 3 kohdan mukaan jäsenvaltioiden oli määrä raportoida 27. elokuuta 2014 mennessä edistymisestä vuoden 2011 raportin jälkeen.

2.8.2. Seuraaviksi viideksi vuodeksi suunniteltuja kansallisia ITS-toimia koskevat tiedot

ITS-direktiivin 17 artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltioiden oli määrä toimittaa komissiolle 27. elokuuta 2012 mennessä tiedot seuraaviksi viideksi vuodeksi suunnitelluista kansallisista ITS-toimista.

Näitä vuoden 2012 raportteja analysoidaan komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa '*Analysis of Member States reports*', joka julkaistaan tämän kertomuksen ohessa.

Ensimmäistä kertaa direktiivin 2010/40/EU hyväksymisen jälkeen näissä raporteissa kuvataan jäsenvaltioiden aikomuksia ottaa alueellaan käyttöön ITS-järjestelmiä

---

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_fi.htm

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

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

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

tulevina vuosina. Raportit osoittavat jäsenvaltioiden vahvaa kiinnostusta ja halukkuutta edistää ITS-järjestelmien käyttöönottoa kaikkialla Euroopassa palvelun jatkuvuuden ja älykkään liikkuvuuden tukemiseksi. Niistä paljastuu myös erityisen selkeä voimistuva suuntaus tietopalveluihin sitoutumiseen.

Kuten kansalliset kertomukset jo vuonna 2011 osoittivat, jäsenvaltiot ovat investoineet ja ilmoittaneet investoivansa lisää ensisijaisiin alueisiin I (tie-, liikenne- ja matkadatan optimaalinen käyttö) ja II (liikenteen ja rahtitoimintojen hallintaan liittyvien ITS-palvelujen jatkuvuus). Lisätietoja on komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa '*Analysis of Member States reports*'[34]. Näillä alueilla vahvistettavat määritykset auttavat siten varmistamaan jo käyttöön otettujen ja tulevien palvelujen yhteentoimivuuden ja jatkuvuuden. Erityistä huomiota on kiinnitettävä yhteensopivuuteen olemassa olevien sovellusten kanssa.

Ensisijaiseen alaan III (tieliikenteen turvallisuuteen ja turvaamiseen liittyvät ITS-sovellukset) liittyviä toimia näyttää olevan vähemmän, ja niissä keskitytään erityisesti joihinkin tiettyihin toimiin (esim. eCall, turvallisiin kuorma-autojen pysäköintialueisiin liittyvät tietopalvelut), jotka nyt hyötyvät hyväksytyistä määrityksistä.

Vaikka jäsenvaltiot tunnustavat, että ensisijaisella alalla IV (ajoneuvon yhdistäminen liikenneinfrastruktuuriin) on potentiaalia edistää liikenneturvallisuutta ja vähentää ruuhkia, toimet ovat edelleen tutkimus-, testaus- tai pilottivaiheessa. Useat jäsenvaltiot ovat erityisesti suunnitelleet pilottihankkeita, mutta monet sidosryhmät vaikuttavat olevan vielä odotuskannalla. Tarvitaan selkeitä liiketoimintamalleja, jotta ITS-yhteistyöpalveluja alettaisiin ottaa laajalti käyttöön. On myös saatava markkinoille riittävä määrä näitä järjestelmiä varten varustettuja ajoneuvoja tai ne kattavaa infrastruktuuria. Tilanteesta päästään yli siten, että kaikkien mukana olevien sidosryhmien välinen koordinointi ulottuu muuallekin kuin vain tiettyjen määritysten hyväksymiseen ja pilottihankkeiden rahoitukseen.

2.9. Euroopan neuvoa-antava ITS-ryhmä

Direktiivin 2010/40/EU 16 artiklan mukaan komission on perustettava Euroopan neuvoa-antavan ITS-ryhmän, joka neuvoo sitä ITS-järjestelmien käyttöönottoon ja käyttöön unionissa liittyvissä kaupallisissa ja teknisissä kysymyksissä. Ryhmän on määrä koostua asiaankuuluvien ITS-palveluntarjoajien, käyttäjäjärjestöjen, liikenteen ja infrastruktuurialan toimijoiden, valmistusteollisuuden, työmarkkinaosapuolten, ammattijärjestöjen, paikallisviranomaisten ja muiden asiaankuuluvien tahojen korkean tason edustajista.

Euroopan neuvoa-antava ITS-ryhmä perustettiin komission päätöksellä 4. toukokuuta 2011[35], ja sen jäsenet nimettiin avoimen hakuilmoituksen perusteella 27. tammikuuta 2012[36].

---

34 SWD(2014) 319

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

36 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/call_application_eiag_en.htm
Jäsenluettelo ja kokousten pöytäkirjojen tiivistelmät ovat saatavilla komission asiantuntijaryhmien rekisterissä.
http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2736

Ensimmäinen kokous järjestettiin 23. maaliskuuta 2012 ja toinen 26. helmikuuta 2013. Näissä kokouksissa oli tilaisuus keskustella sidosryhmien kanssa ITS-kysymyksistä ja erityisesti strategioista, jotka koskevat tosiaikaisten tietopalvelujen edellytyksiä, liikennedatan saatavuutta ja yhteistyöjärjestelmien käyttöönottoa. Kokoukset helpottivat myös yhteisen näkemyksen luomista sidosryhmien kesken yhteistyöjärjestelmien käyttöönotosta ja erityisesti ehdotetusta alustasta, johon osallistuisivat kaikki sidosryhmät ja jossa liitettäisiin yhteen kaikki aloitteet, jotta vältettäisiin pirstaleisuus ja varmistettaisiin palvelujen, järjestelmien ja teknologioiden yhteentoimivuus.

Komissio on systemaattisesti pyytänyt Euroopan neuvoa-antavan ITS-ryhmän jäseniltä kirjallisia lausuntoja määritysluonnosten kaupallisista ja teknisistä näkökohdista, ja nämä lausunnot ovat olleet arvokas apu määritysten viimeistelyssä.

Näiden kokousten tärkeimmät tulokset on annettu Euroopan ITS-komitean käyttöön, kuten ITS-direktiivissä edellytetään.

3. DIREKTIIVIN 2010/40/EU TEHOKKUUS JA TARKOITUKSENMUKAISUUS SEKÄ DELEGOITU SÄÄDÖSVALTA

3.1. Erilaiset konfiguraatiot

ITS-direktiivi luo puitteet määritelmien nopealle hyväksymiselle antamalla komissiolle valtuudet hyväksyä delegoituja säädöksiä. Tämä lähestymistapa on helpottanut määritysten hyväksymistä kolmella ensimmäisellä ensisijaisella alalla eli liikenneturvallisuuteen liittyvissä liikennetietopalveluissa (c), eCall-hätäpuhelupalveluissa (d) ja turvallisiin kuorma-autojen pysäköintialueisiin liittyvissä tietopalveluissa (e).

Nämä määritykset hyväksyttiin kuitenkin varsin erilaisissa yhteyksissä, koska kunkin alan tilanne oli niin erilainen. Tilanne vaihteli muun muassa sen mukaan, miten EU:n toimet ja kansalliset toimet ovat edistyneet ja kuinka paljon julkisia tai yksityisiä aloitteita on toteutettu kullakin alalla.

eCall-järjestelmän osalta aloitteen periaatteet oli jo määritelty komission tiedonannossa ”Aika ottaa eCall käyttöön”[37] ja jäsenvaltioille osoitetussa mobiiliverkko-operaattoreita koskevassa suosituksessa[38]. Kun jäsenvaltioille ehdotettiin määritysten ensimmäistä luonnosta, alalla oli jo olemassa standardeja. Oli myös käynnistetty näihin standardeihin perustuvia, käyttöönottoa edeltäviä pilottihankkeita. ITS-direktiivi on näin ollen palvellut lähestymistapaa ja jo käynnistettyjä aloitteita täydentävänä tekijänä, joka on tilkkinyt niiden puutteita hätäkeskusten osalta.

Tilanne oli hyvin erilainen tieturvallisuuteen liittyvien vähimmäistietojen ja kuorma-autojen pysäköintialueisiin liittyvien tietopalvelujen osalta. Ei ollut olemassa näitä asioita koskevia nimenomaisia standardeja, joille määritykset olisi voitu perustaa, vaikka joiltakin osin viitteinä voitiin käyttää DATEX II, TPEG ja RDS TMC -

[37] KOM(2009) 434 lopullinen.

[38] Komission suositus 2011/750/EU, annettu 8 päivänä syyskuuta 2011, EU:n laajuisen eCall-palvelun tukemisesta sähköisissä viestintäverkoissa hätänumeroon 112 perustuvien ajoneuvojen hätäpuhelujen (”eCalls”) välittämiseksi (EUVL L 303, 22.11.2011, s. 46).

standardeja[39]. Lisäksi jäsenvaltioissa oli jo käytössä erilaisia palveluja. Tämä yleinen tilanne herätti lisäkysymyksiä edellytyksistä, joilla tulevia määrityksiä voitaisiin soveltaa olemassa oleviin palveluihin. Näiden kahden toimen soveltamisalan suhteellisen kapeuden ansiosta määritykset voitiin kuitenkin hyväksyä jokseenkin nopeasti, vaikka kohdennetut sidosryhmäkuulemisetkin järjestettiin.

Haasteeseen vaikuttaa olevan vaikeampi vastata kahden jäljellä olevan ensisijaisen toimen eli EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen (a) ja EU:n laajuisten tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamisen (b) osalta. Tämä johtuu erityisesti kyseisten toimien laajuudesta ja siitä, että niissä sidosryhmien määrä on suurempi. Sama koskee myös kahta muuta toimea, joissa on mahdollisesti omaksuttava pelkkiä määrityksiä kattavampi lähestymistapa.

3.2. Siirretyn säädösvallan käyttäminen

Jäsenvaltioiden poliittinen hyväksyntä

eCall-järjestelmän tapauksessa on saatu jonkin verran oppia sävyeroista, joita voi olla kansallisten asiantuntijoiden kanssa määritysten laadinnan yhteydessä tehdyn työn ja komission hyväksymien määritysten neuvostossa tapahtuvan poliittisen valvonnan välillä. Vaikka eCall-määrityksistä oltiin asiantuntijatasolla lähes yksimielisiä, neuvostossa seitsemän jäsenvaltiota äänesti niitä vastaan. Yksinkertaisen enemmistön puuttuessa vastustava kanta ei kuitenkaan voittanut. Jotkin näistä seitsemästä jäsenvaltiosta esittivät syitä, jotka eivät välttämättä suoranaisesti liittyneet itse määrityksiin vaan koko eCall-järjestelmään, esimerkiksi palvelun pakolliseen kehittämiseen liittyvään rahoitukseen tai eCall-järjestelmässä ajoneuvoon asennettavaan osuuteen liittyviin syihin.

Siirretyn säädösvallan laajuuden kyseenalaistaminen

ITS-direktiivillä siirretään SEUT-sopimuksen 290 artiklan mukaisesti komissiolle valta antaa muita kuin lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäviä, soveltamisalaltaan yleisiä säädöksiä, joilla täydennetään tai muutetaan lainsäätämisjärjestyksessä hyväksytyn säädöksen tiettyjä, muita kuin sen keskeisiä osia.

Kaksi jäsenvaltiota kyseenalaisti kirjallisesti säädösvallan siirron validiteetin siltä osin kuin jäsenvaltiot velvoitettiin parantamaan nykyisiä palveluja siten, että ne vastaisivat ITS-direktiivin mukaisesti hyväksytyissä määrityksissä vahvistettuja vaatimuksia. Ne katsoivat, että tällainen velvoite oli vastoin ITS-direktiivin 5 artiklan 1 kohdassa vahvistettua kunkin jäsenvaltion oikeutta päättää käyttöönotosta itse. Yksi jäsenvaltio vei Euroopan unionin yleiseen tuomioistuimeen 18. joulukuuta 2013 seuraavat kaksi delegoitua asetusta: (EU) N:o 885/2013 (kuorma-autojen pysäköintipaikkoja koskevat tietopalvelut) ja (EU) N:o 886/2013 (liikenneturvallisuuteen liittyvät yleiset vähimmäistason liikennetietopalvelut). Se pyysi näiden asetusten kumoamista sillä perusteella, että ne ylittävät direktiivin 2010/40/EU mukaisesti siirretyn säädösvallan rajat ja rikkovat siten SEUT-sopimuksen 290 artiklaa vastaan.

Vertikaalisen lähestymistavan riittämättömyys

[39] TPEG *(Transport Protocol Experts Group*) liikenneprotokolla-asiantuntijaryhmä, jonka määritykset tarjoavat menetelmän multimodaalisen liikenne- ja matkatiedon välittämiseen; RDS (*Radio Data System*) radiotietojärjestelmä; TMC (*Traffic Message Channel*) liikenneviestikanava.

ITS-direktiivissä yksilöidään kuusi ensisijaista toimea, joiden osalta on määrä hyväksyä määritykset. Kolmet ensiksi hyväksytyt määritykset koskevat suhteellisen erilaisia ja erillisiä aloja, mutta muissa kolmessa ensisijaisessa toimessa on myös päällekkäisiä kysymyksiä, kuten määritettävät yhteiset datatyypit, datan käyttöoikeuksiin ja saatavuuteen liittyvät yhteiset kysymykset sekä tietosuoja ja vastuukysymykset. ITS-direktiivistä periytyvää vertikaalista lähestymistapaa voidaan täydentää horisontaalisilla lähestymistavoilla joissakin näissä läpileikkaavissa kysymyksissä. Näin olisi mahdollista tehdä multimodaalisten matkatietopalvelujen ja tosiaikaisten liikennetietopalvelujen yhteydessä tai yksityisyyden suojaan ja tietosuojaan liittyvissä horisontaalisissa toimenpiteissä.

Kuten edellä on jo mainittu, joitakin muita toimia (esim. yhteistyöjärjestelmät) saattaa olla tarpeen lähestyä kattavammalla tavalla, jotta voidaan käsitellä myös mahdollisia määrityksiä pidemmälle meneviä eri kysymyksiä (kuten mm. rahoitusta, standardointia, sidosryhmien koordinoinnin lisäämistä, käyttöönottoon liittyvää hallinnointia).

Säädösvallan siirron päättymispäivä

Valta antaa delegoituja säädöksiä on siirretty komissiolle 27. elokuuta 2017 saakka. Tämä on ollut ja on edelleen tehokas ja joustava väline, jolla voidaan saattaa päätökseen kaikkien kuuden ensisijaisen toimen määritysten hyväksyminen. Sen voimassaoloa on kuitenkin tarpeen jatkaa, jos määrityksiä aiotaan hyväksyä myös ITS-direktiivin liitteessä I lueteltujen muiden toimien alalla.

3.3. Määritysten seuranta

eCall-järjestelmän osalta HeERO-pilottihanke[40] ja eurooppalainen eCall-täytäntöönpanofoorumi[41] tarjosivat puitteet eCall-järjestelmää koskevan delegoidun säädöksen täytäntöönpanoa koskevalle tietojenvaihdolle. Muiden hyväksyttyjen määritysten osalta kävi ilmi tarve jäsennellä paremmin jäsenvaltioissa suoritettavaa määritysten täytäntöönpanon seurantaa liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennetietopalvelujen (c) ja pysäköintialueita koskevien tietopalvelujen (e) osalta.

Komissio kutsuikin jäsenvaltioiden asiantuntijat koolle lokakuussa 2013 ja tammikuussa 2014. Komission aikomuksena on jatkaa ja syventää tätä vuoropuhelua erityisen yhteistyöalustan (wik-ITS) kautta, jotta voitaisiin tukea yhteisen tulkinnan löytymistä määrityksille, vaihtaa parhaita käytäntöjä ja jakaa useimmin kysyttyjä kysymyksiä.

Määritysten täytäntöönpanossa autetaan myös Verkkojen Eurooppa -välineestä ja Horisontti 2020 -ohjelmasta myönnettävällä rahoituksella. Tukena ovat myös jo käynnissä olevat sidosryhmien aloitteet/alustat, kuten eurooppalainen eCall-täytäntöönpanofoorumi, iMobility-foorumin turvallisia sovelluksia käsittelevä SafeApps-työryhmä, TISA-suuntaviivat vaaratilanteiden kartoittamiseksi DATEX-/TPEG-/RDS-standardeihin, Euroopan ITS-alustan (TEN-T-ohjelman vuoden 2012

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

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

ehdotuspyynnöstä rahoitettava hanke) DATEX-solmukohta/kansallinen yhteyspiste ja SRTIn laatu jne[42].

Nämä seurantatiedot auttavat myös arvioimaan tarvetta tehdä lähiaikoina käyttöönottoa koskevia uusia ehdotuksia.

4. KÄYTETYT JA TARVITTAVAT RAHOITUSRESURSSIT

Hyväksytyt määritykset ovat edelleen varsin tuoreita, joten käytettyjä ja tarvittavia rahoitusresursseja arvioidaan nykyisten palvelujen parantamistarpeen ja niiden todennäköisen käyttöönoton perusteella.

eCall-järjestelmän käyttöönottoa edeltävään HeERO I -pilottihankkeeseen tehtiin osana kilpailukyvyn ja innovoinnin puiteohjelmaa yhteensä 9,4 miljoonan euron investoinnit (josta 4,7 miljoonaa euroa Euroopan unionilta) ja vastaavaan HeERO II -pilottiin 4,3 miljoonan euron investoinnit (josta 2,1 miljoonaa euroa Euroopan unionilta). Pilotit koskivat muutakin kuin pelkkää määritysten täytäntöönpanoa. Tarvitaan vielä lisärahoitusta, jotta voidaan parantaa hätäkeskusten infrastruktuuria jäsenvaltioissa, kuten eCall-järjestelmän vaikutustenarvioinnin liitteessä XIV[43] arvioidaan.

Ensisijaisen toimen c) osalta tarvitaan liikenneturvallisuuteen liittyvän liikennetietopalvelun tarjoamisen vaatiman lisädatan keräämistä varten alkuinvestoinnit (esim. sensoreita, turvakameroita, sääasemia, 112-hätänumeroraportteja tai käyttäjäraportteja, yksityisistä tietolähteistä / liikkuvista ajoneuvoista koottavaa dataa), ja siitä aiheutuu myöhemmin ylläpito-, toiminta- ja vaihtokustannuksia. Eri parametreista (esim. varustetun verkon pituus, laitetiheys ja laitteiden tyyppi, datankeruumenetelmä ja -teknologia, jo olemassa olevat laitteet ja data) riippuen lisädatan keruusta aiheutuvat kustannukset voivat vaihdella merkittävästi – jopa kymmenkertaisesti – jäsenvaltioiden välillä. On arvioitu, että tietopalvelun tarjoaminen maksaa keskimäärin 1,4 miljoonaa euroa vuodessa jäsenvaltiolle, jolla ei nykyisin ole tällaista palvelua lainkaan[44].

Ensisijaisen toimen e) EU:n laajuisiksi kustannuksiksi arvioidaan 4 miljoonaa euroa vuodessa. Kustannukset syntyvät kuorma-autojen pysäköintialueiden ylläpitäjille ja viranomaisille yhteisten määritysten EU:n laajuisesta täytäntöönpanosta (tilastotietojen tuottaminen, täytäntöönpano, tilastotietokannan hallinta ja kustannukset tieliikenteen harjoittajille). Dynaamista tietoa käytetään todennäköisesti ainoastaan harvoilla ensisijaisilla vyöhykkeillä (kukin vyöhyke koostuu keskimäärin kymmenestä pysäköintialueesta), koska ensisijaista vyöhykettä kohti

---

42 TISA (*Traveller Information Services Association*) matkustajatietopalveluliitto; SRTI (*road safety related minimum universal traffic information*) liikenneturvallisuuteen liittyvien yleisten liikennetietopalvelujen vähimmäistaso.

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

44 Lisätietoja kustannuksista ensisijaisesta toimesta c tehdystä selvityksestä *Priority Action Action C - Free Road Safety Traffic Information - Final Report* http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

alkuinvestointien kustannusten arvioidaan olevan 2 miljoonaa euroa ja vuotuisten ylläpito-, toiminta- ja poistokustannusten taasen 0,2 miljoonaa euroa.[45]

Joulukuussa 2013 käynnistetyssä viimeisimmässä TEN-T-ehdotuspyynnössä oli mahdollisuus saada tukea hankkeille, jotka kuuluvat ITS-direktiivin soveltamisalaan. Erityisen tärkeinä pidetään ITS-ydinpalvelujen käyttöönottohankkeita eurooppalaisilla liikennekäytävillä ja tutkimuksia, joihin sisältyy esimerkiksi yhteistyöjärjestelyjä tai eCall-hätäkeskusten parantamista koskevia, todellisissa olosuhteissa tehtyjä kokeiluja ja käyttöönottoa edeltäviä valmisteluja. Sama mahdollisuus annetaan Verkkojen Eurooppa -välineen tulevissa, vuonna 2014 käynnistyvissä ehdotuspyynnöissä.

EU:n talousarvioista on tuettu myös standardointitoimia: 165 000 euroa eCall-järjestelmälle ja 1,338 miljoonaa euroa yhteistyöjärjestelyille osana M/453-standardointivaltuutusta. DATEX-määritysten valmisteluun ja ylläpitoon myönnettiin rahoitusta useista lähteistä yhteensä 1,4 miljoonan euron arvosta (tutkimukset, avustukset, TEN-T-ohjelman hankkeet).

Jatkuvasti päivitettävässä tieto- ja viestintäalan standardointisuunnitelmassa yksilöidyille muille standardointikohteille tarvitaan vielä lisärahoitusta, jonka määrä on arvioimatta.

5. PÄÄTELMÄT

ITS-direktiivi on toistaiseksi ollut tehokas väline, jonka avulla on hyväksytty nopeasti yhteisiä määrityksiä ensimmäisten kolmen ensisijaisen toimen osalta.

Kahden muun ensisijaisen toimen (EU:n laajuiset tosiaikaiset liikennetietopalvelut ja EU:n laajuiset multimodaaliset matkatietopalvelut) osalta määritysten valmistelu saadaan päätökseen ennen työohjelman päättymistä vuonna 2015. Kuorma-autojen ja hyötyajoneuvojen turvallisia pysäköintialueita koskevien varauspalvelujen osalta ei tarvita jatkotoimia lähitulevaisuudessa.

Ottaen huomioon, että syntyy uusia pitkän aikavälin suuntauksia (esim. liikennedatan hankinnan ulkoistaminen joukoille, osittainen automaattiohjaus, yhteistyöjärjestelmien käyttöönotto), jotka on mainittu myös ITS-toimintasuunnitelman edistymisestä ja uudelleentarkastelusta laaditussa komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa, ja että on mahdollisesti tarpeen vahvistaa uusia prioriteetteja kuuden toistaiseksi määritellyn ensisijaisen toimen ja neljän ensisijaisen alan lisäksi ja ITS-direktiivin liitteessä I lueteltujen tärkeiden elementtien ohi, vaikuttaa siltä, että ITS-direktiivin soveltamisalalla ja ITS-toimintasuunnitelmassa jäljellä olevat toimet on asetettava tärkeysjärjestykseen. Toisessa vaiheessa on tarpeen pohtia ja alkaa valmistella ITS-direktiivin ja sitä tukevan ITS-toimintasuunnitelman mahdollista tarkistamista. Tässä työssä on otettava huomioon ITS-alan jatkuva tekninen kehitys sekä ITS-toimintasuunnitelman edistymisestä ja uudelleentarkastelusta laaditussa komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa esitetyt päätelmät.

[45] Lisätietoja ensisijaisten toimien e) ja f) kustannuksista selvityksessä *study on 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