EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 8.10.2019
COM(2019) 464 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

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

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SWD(2019) 373 final}

Sisällysluettelo

1. Johdanto ... 2
2. Direktiivin 2010/40/EU täytäntöönpanon analyysi ... 2
2.1 Päivitetty komission työohjelma ... 2
2.2 Määrityksiä koskevat delegoidut säädökset ... 3
2.2.1 Menetelmä ... 3
2.2.2 Ensisijaisten toimien määritysten laatiminen ... 3
2.2.3 Muut toimet ... 5
2.3 Käyttöönottoa koskevat ehdotukset ... 6
2.3.1 Yhteentoimiva EU:n laajuinen eCall-hätäpuhelujärjestelmä (ensisijainen toimi d) ... 6
2.3.2 Muut toimet ... 7
2.4 Standardit ... 7
2.5 Ei-sitovat toimenpiteet ... 9
2.5.1 Jäsenvaltioiden raportointia koskevat suuntaviivat ... 9
2.5.2 Älykkäitä kaupunkiliikennejärjestelmiä koskevat suuntaviivat ... 9
2.6 Yksityisyyden suojaa, tietoturvallisuutta ja tietojen uudelleenkäyttöä koskevat säännöt ... 9
2.7 Vastuuta koskevat säännöt ... 10
2.8 Jäsenvaltioiden kertomukset ... 10
2.8.1 Raportit kansallisista toimista ja hankkeista ensisijaisilla aloilla ... 10
2.8.2 Tärkeimmät opetukset – nykysuuntaukset ... 10
2.9 Euroopan neuvoa-antava ITS-ryhmä ... 12
3. Direktiivin 2010/40/EU tehokkuus ja tarkoituksenmukaisuus sekä delegoitu säädösvalta ... 13
3.1 Tehokkuus ja tarkoituksenmukaisuus ... 13
3.2 Siirretyn säädösvallan käyttäminen ... 13
3.3 Määritysten seuranta ... 14
4. Käytetyt ja tarvittavat rahoitusresurssit ... 15
5. Päätelmät ... 16

1. JOHDANTO

Tämä on toinen kertomus direktiivin 2010/40/EU[1], jäljempänä 'ITS-direktiivi', täytäntöönpanosta. Kertomuksessa esitetään direktiivin 17 artiklan 4 kohdan mukaisesti analyysi direktiivin toimivuudesta ja täytäntöönpanosta ensimmäisen edistymistä koskevan kertomuksen jälkeen. Komissio antoi ensimmäisen kertomuksen 21. lokakuuta 2014[2]. Tähän kertomukseen liittyi kaksi komission yksiköiden valmisteluasiakirjaa ITS-toimintasuunnitelmasta ja jäsenvaltioiden vuosina 2011 ja 2012 laatimien raporttien analyyseista[3].

ITS-direktiivillä luodaan kehys, jonka mukaisesti komissio hyväksyy EU:n yhteiset määritykset direktiivin neljällä ensisijaisella alalla toteutettaville toimille alkaen direktiivin 3 artiklassa määritellyistä kuudesta ensisijaisesta toimesta. Näitä kuutta ensisijaista toimea koskevan työn tilannetta kuvaillaan tämän kertomuksen 2.2.2 kohdassa.

Komissiolle siirrettiin valta hyväksyä teknisiä, toiminnallisia, organisatorisia ja palvelua koskevia määräyksiä 27. elokuuta 2017 asti. Kuten ensimmäisessä edistymiskertomuksessa todettiin, tätä määräaikaa oli tarpeen jatkaa, jotta voitiin hyväksyä määrityksiä sellaisten ITS-direktiivin liitteessä I lueteltujen toimien alalla, jotka eivät ole ensisijaisia toimia.

Määräajan jatkaminen on toteutettu päätöksellä (EU) 2017/2380 direktiivin 2010/40/EU muuttamisesta delegoitujen säädösten antamisajan osalta[4]. Päätöksellä jatketaan komission toimivaltaa antaa delegoituja säädöksiä viidellä vuodella 27. elokuuta 2017 alkaen. Kyseistä aikaa voidaan pidentää ilman eri toimenpiteitä. Lisäksi päätöksellä velvoitetaan komissio päivittämään työohjelma 6 artiklan 3 kohdan mukaisten toimien (eli muiden kuin ITS-direktiivin liitteessä I lueteltujen ensisijaisten toimien) osalta viimeistään 10. tammikuuta 2019 ja ennen kutakin myöhempää viiden vuoden kautta, jonka ajaksi valta antaa delegoituja säädöksiä siirretään.

Tähän kertomukseen liittyy komission yksiköiden valmisteluasiakirja jäsenvaltioiden ITS-direktiivin 17 artiklan 3 kohdan nojalla vuosina 2014 ja 2017 toimittamien edistymisraporttien analyysista. ITS-direktiivin jälkiarvioinnin tulokset esitetään komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa ITS-direktiivin arvioinnista[5].

2. DIREKTIIVIN 2010/40/EU TÄYTÄNTÖÖNPANON ANALYYSI

2.1 Päivitetty komission työohjelma

ITS-direktiivin ensimmäinen työohjelma kattoi vuodet 2011–2015, ja siinä keskityttiin kuuteen ensisijaiseen toimeen liittyvien määritysten laatimiseen. Vaikka näitä ensisijaisia toimia koskevien määritysten osalta oli edistyttävä tämän kauden

[1] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/40/EU, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2010, tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista (EUVL L 207, 6.8.2010, s. 1).

[2] COM(2014) 642 final

[3] https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_reports_en

[4] EUVL L 340, 20.12.2018, s. 1.

[5] SWD(2019) 368 ja SWD(2019) 369

jälkeenkin, tarve toteuttaa muita direktiivistä johtuvia toimia edellytti tämän työohjelman päivittämistä, kuten päätöksessä (EU) 2017/2380 säädettiin.

Komission päätöksellä (2018) 8264, joka hyväksyttiin 11. joulukuuta 2018 ja joka kattaa kauden 2018–2022, päivitetään työohjelma ITS-direktiivin 6 artiklan 3 kohdan mukaisten toimien eli sellaisten direktiivin neljän ensisijaisen alan piiriin kuuluvien toimien osalta, jotka eivät lukeudu kuuteen ensisijaiseen toimeen. Siinä kuvaillaan uudet toimet, joita komissio aikoo toteuttaa näiden toimien täytäntöön panemiseksi, ja esitetään niiden ohjeellinen aikataulu.

2.2 Määrityksiä koskevat delegoidut säädökset

2.2.1 Menetelmä

Määritykset laadittiin Euroopan parlamentin ja Euroopan komission välisistä suhteista tehdyn puitesopimuksen[6] ja delegoiduista säädöksistä saavutetun Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission yhteisymmärryksen[7] mukaisesti sekä paremmasta lainsäädännöstä 13. huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa[8] vahvistettujen periaatteiden mukaisesti tämän sopimuksen tultua voimaan.

Kuten ensimmäisessä edistymiskertomuksessa selostettiin, määritysten laatimiseksi tehtiin paljon erilaista valmistelutyötä (kuten selvityksiä ja työpajoja), analyyseja (kustannus-hyötyanalyyseja, puuteanalyyseja, vaatimusanalyyseja ja lähestymistapojen analyyseja) ja kuulemisia (julkiset kuulemiset, jäsenvaltioiden nimittämien asiantuntijoiden[9] sekä Euroopan tietosuojavaltuutetun kuulemiset, tiedottaminen neuvoston ja parlamentin asiantuntijoille ja näiden kutsuminen kokouksiin).

Kuten ensimmäisessä kertomuksessa korostettiin, eri kysymysten (kuten rahoituksen, standardoinnin, sidosryhmien koordinoinnin lisäämisen ja käyttöönottoon liittyvän hallinnoinnin) käsittelemiseksi katsottiin tarvittavan pelkkiä määrityksiä pidemmälle menevää kattavampaa lähestymistapaa erityisesti yhteistoiminnallisten älyliikennejärjestelmien (C-ITS) osalta. Tästä syystä marraskuussa 2014 perustettiin sidosryhmäfoorumi[10] (C-ITS-foorumi) komission asiantuntijaryhmäksi, johon kuuluu julkisia ja yksityisiä sidosryhmiä ja joka edustaa kaikkia arvoketjun keskeisiä sidosryhmiä, kuten viranomaisia, ajoneuvovalmistajia, toimittajia, palveluntarjoajia ja televiestintäyrityksiä. Foorumi kokosi sidosryhmät yhteen edistämään yhteistä visiota C-ITS-järjestelmien yhteentoimivasta käyttöönotosta EU:ssa ja tukemaan EU:n määritysten laatimista.

2.2.2 Ensisijaisten toimien määritysten laatiminen

ITS-direktiivin 3 artiklassa ja liitteessä I vahvistetut määritysten ja standardien laatimista ja käyttöä koskevat kuusi ensisijaista toimea on toteutettu kaikilta osin. Kuten ensimmäisessä edistymiskertomuksessa huomautettiin, kolmen ensimmäisen määrityksen hyväksyminen oli melko yksinkertaista niiden suhteellisen kapean

6 EUVL L 304, 20.11.2010, s. 47.

7 http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/sefcovic/documents/common_understating_on_delegated_acts.pdf

8 EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

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

10 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/c-its-deployment-platform_en

soveltamisalan vuoksi. Tosiaikaisiin liikennetietopalveluihin ja multimodaalisiin matkatietopalveluihin liittyvien ensisijaisten toimien määritysten laatiminen oli haastavampaa, koska näiden ITS-direktiivin liitteessä I määriteltyjen määritysten soveltamisala on hyvin laaja ja siitä on saatava aikaan yhteisymmärrys asiantuntijoiden kesken.

Määritykset hyväksyttiin aikajärjestyksessä seuraavasti[11]:

Ensisijainen toimi d: Komissio hyväksyi 26. marraskuuta 2012 – eli ennen tavoitepäivämäärää 27. helmikuuta 2013 – yhteentoimivan EU:n laajuisen eCall-hätäpuhelujärjestelmän yhtenäistä tarjontaa koskevan delegoidun asetuksen (EU) N:o 305/2013[12] (ks. ensimmäinen edistymiskertomus).

Ensisijainen toimi c: Komissio hyväksyi 15. toukokuuta 2013 delegoidun asetuksen (EU) N:o 886/2013 ITS-direktiivin täydentämisestä datan ja menettelyjen osalta, joiden avulla mahdollisuuksien mukaan tarjotaan liikenneturvallisuuteen liittyviä yleisiä vähimmäisliikennetietoja ilmaiseksi käyttäjille[13] (ks. ensimmäinen edistymiskertomus).

Ensisijainen toimi e: Komissio hyväksyi 15. toukokuuta 2013 delegoidun asetuksen (EU) N:o 885/2013 ITS-direktiivin täydentämisestä kuorma-autojen ja hyötyajoneuvojen turvallisia ja valvottuja pysäköintipaikkoja koskevien tietopalvelujen tarjoamisen osalta[14] (ks. ensimmäinen edistymiskertomus).

Ensisijainen toimi f: Komissio suoritti useita kuulemisia jäsenvaltioiden asiantuntijoiden ja tärkeimpien sidosryhmien kanssa turvallisia pysäköintialueita koskevien varauspalvelujen tarjoamisesta kuorma-autoille ja hyötyajoneuvoille. Niiden perusteella pääteltiin, että tällaisia varauspalveluja varten ei tarvittu määrityksiä eikä standardeja (ks. ensimmäinen edistymiskertomus). Tällä hetkellä ei ole viitteitä siitä, että tämä tilanne olisi muuttunut merkittävästi.

Ensisijainen toimi b: Komissio hyväksyi 18. joulukuuta 2014 delegoidun asetuksen (EU) N:o 2015/962 ITS-direktiivin täydentämisestä EU:n laajuisten tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamisen osalta[15]. Määrityksillä on tarkoitus varmistaa, että tie- ja liikennedata on tieliikenneviranomaisten, tienpitäjien ja palveluntarjoajien saatavissa, käytettävissä, uudelleenkäytettävissä ja päivitettävissä tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamiseksi EU:n laajuisesti. Kuten tästä luettelosta voi nähdä, säännellyt seikat liittyvät enemmän ”taustatoimintoihin” kuin itse palveluihin.

Ensisijainen toimi a: Komissio hyväksyi 31. toukokuuta 2017 delegoidun asetuksen (EU) N:o 2017/1926 ITS-direktiivin täydentämisestä EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta[16]. Määritysten laatimiseksi käynnistettiin useita aloitteita (ensimmäinen älykkään liikkuvuuden haaste, selvityksiä, työpajoja ja julkisia kuulemisia[17]). Komissio aloitti myös keskustelun multimodaaliliikennetietojen saatavuutta koskevasta mahdollisesta aloitteesta, jonka tarkoituksena on parantaa liikennetietojen saatavuutta kaikista liikennemuodoista ja

11 Kirjaimet viittaavat ITS-direktiivin 3 artiklan alakohtiin.
12 EUVL L 91, 3.4.2013, s. 1.
13 EUVL L 247, 18.9.2013, s. 6.
14 EUVL L 247, 18.9.2013, s. 1.
15 EUVL L 157, 3.6.2015, s. 21.
16 EUVL L 272, 21.10.2017, s. 1.
17 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/promotion_multimodal_planners_en.htm

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) kesäkuussa 2014, ja ensimmäinen toimi on ITS-direktiivin mukaisten määritysten hyväksyminen. Hyväksytyissä määrityksissä käsitellään sekä edellytyksiä, kuten tietojen saatavuutta, että palveluja ja matkatietopalvelujen yhdistämistä koskevia määräyksiä.

2.2.3 Muut toimet

ITS-direktiivin 6 artiklan mukaan komissio hyväksyy määritykset ITS-direktiivin liitteessä I lueteltujen ensisijaisten alojen muiden toimien osalta, kun ensisijaisia toimia koskevat tarvittavat määritykset on hyväksytty.

C-ITS-järjestelmiä koskeva työ on äskettäin saatettu päätökseen. Tämä työ perustui alun perin tutkimushankkeisiin ja useisiin sidosryhmien, kuten Euroopan ITS-komitean ja Euroopan neuvoa-antavan ITS-ryhmän, kuulemisiin. Sitä jatkettiin C-ITS-foorumilla, ja tavoitteena oli tukea kaikkien arvoketjuun osallistuvien toimijoiden yhteisen vision aikaansaamista. C-ITS-foorumin molemmissa vaiheissa (marraskuu 2014–tammikuu 2016 sekä heinäkuu 2016–syyskuu 2017)[18] käsiteltiin C-ITS-järjestelmien käyttöön ottamiseksi tarvittavan teknisen ja oikeudellisen kehyksen tärkeimpiä piirteitä ja annettiin tärkeää sidosryhmäpalautetta jäsenvaltioiden asiantuntijoiden kanssa tehtävää määritysten laatimistyötä varten. Tämän rinnalla jäsenvaltiot ja teollisuus käynnistivät merkittäviä aloitteita (käyttöönottoa edeltävä C-Roads-alusta[19] ja siihen liittyvät hankkeet, CAR2CAR Communication -konsortio), joilla edistettiin yhteisiä EU:n tason määrityksiä ajoneuvojen välistä ja ajoneuvon ja infrastruktuurin välistä viestintää varten.

Järjestettyään 14 kokousta jäsenvaltioiden asiantuntijoiden kanssa ja kuultuaan laajasti julkisia ja yksityisiä sidosryhmiä komissio hyväksyi delegoidun asetuksen C-ITS-järjestelmiä koskevista yhteisistä EU:n määrityksistä 13. maaliskuuta 2019[20]. Neuvosto kuitenkin hylkäsi tämän delegoidun säädöksen heinäkuussa 2019.

Toinen ala, jolla on hyväksyttävä määrityksiä, liittyy ITS-palvelujen avoimeen saatavuuteen (ajoneuvojen sisäinen avoin järjestelmäalusta) **ajoneuvon sisäisten tietojen ja resurssien saatavuuden** avulla. Tästä alasta on laadittu useita valmistelevia tutkimuksia[21] ja käyty laajoja keskusteluja sidosryhmien välillä C-ITS-foorumin ensimmäisen vaiheen aikana[22]. Komissio ilmoitti 17. toukokuuta 2018 julkaistussa tiedonannossaan ”Matkalla automatisoituun liikkuvuuteen: EU:n strategia tulevaisuuden liikkuvuudelle” (COM(2018) 283 final)[23], että se selvittää

---

18 Molemmista vaiheista laaditut raportit ovat saatavilla verkko-osoitteessa https://ec.europa.eu/transport/themes/its/c-its_en

19 https://www.c-roads.eu

20 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/2019-03-13-c-its_en

21 Erityisesti https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-05-access-to-in-vehicle-data-and-resources.pdf, TRL, toukokuu 2017.

22 Ks. 8 kohta: C-ITS-foorumin työryhmän 6 raportti: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/its/doc/c-its-platform-final-report-january-2016.pdf

23 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52018DC0283

tarvetta laatia ITS-direktiivin mukaisia vaatimuksia ajoneuvon tietojen (henkilötietojen ja/tai muiden kuin henkilötietojen) asettamisesta viranomaisten saataville etenkin liikenteenohjauksen tarpeisiin[24]. Tässä työssä olisi hyödynnettävä myös komission uuden, yritysten ja julkisten viranomaisten välistä tietojen yhteiskäyttöä käsittelevän asiantuntijaryhmän palautetta[25].

Tämä vahvistettiin 11. joulukuuta 2018 hyväksytyssä ITS-direktiivin päivitetyssä työohjelmassa, jossa luetellaan myös lisätoimia kaudelle 2018–2022. Nämä saattavat johtaa uusiin ITS-direktiivin nojalla annettaviin delegoituihin säädöksiin, jotka koskevat seuraavia seikkoja:

- EU:n laajuisten tosiaikaisten liikennetietopalvelujen nykyisten määritysten mahdollinen maantieteellinen laajentaminen sekä mahdolliset uudet tietotyypit (kuten kaupunkialueiden pääsyrajoitukset, lataus-/tankkauspisteet)
- eCall-hätäpuhelujärjestelmän mahdollinen laajentaminen muihin ajoneuvoluokkiin (kuten raskaisiin hyötyajoneuvoihin, linja-autoihin, moottorikäyttöisiin kaksipyöräisiin ajoneuvoihin ja maataloustraktoreihin)
- yhteentoimiva multimodaalinen maksu-/lipunmyyntijärjestelmä
- liikenteen ja rahtitoimintojen hallintaan liittyvien palvelujen jatkuvuus.

Kuten päivitetyssä työohjelmassa todetaan, nämä toimet aloitetaan jäsenvaltioiden asiantuntijoiden kanssa toteutettavalla kartoituksella, jotta selvennetään edelleen toimien soveltamisalaa.

2.3 Käyttöönottoa koskevat ehdotukset

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

Oikeuskehys, jolla säädetään yhteentoimivan EU:n laajuisen eCall-hätäpuhelujärjestelmän käyttöönotosta, on nyt olemassa.

Päätöksellä N:o 585/2014/EU[26], joka hyväksyttiin 3. kesäkuuta 2014, määrättiin EU:ssa hätänumeroon 112 soitettujen eCall-puhelujen asianmukaisen vastaanottamisen ja käsittelyn edellyttämien hätäkeskusten (Public Safety Answering Point, PSAP) infrastruktuurin pakollisesta käyttöönotosta viimeistään 1. lokakuuta 2017 delegoidussa asetuksessa (EU) N:o 305/2013 vahvistettujen määritysten mukaisesti. Viimeisimpien jäsenvaltioilta saatujen tietojen mukaan tämä käyttöönotto on saatettu päätökseen yhtä ongelmaa lukuun ottamatta (käyttöönoton puute eräällä pienellä alueella).

Asetuksessa (EU) 2015/758[27] vahvistetaan yleiset vaatimukset, jotka koskevat ajoneuvojen EY-tyyppihyväksyntää hätänumeroon 112 perustuvien ajoneuvoon asennettavien eCall-järjestelmien osalta ja hätänumeroon 112 perustuvien ajoneuvoon asennettavien eCall-järjestelmien sekä niiden osien ja erillisten teknisten yksiköiden EY-tyyppihyväksyntää. Siinä säädetään hätänumeroon 112 perustuvien

[24] Tiedonannossa komissio ilmoitti myös antavansa suosituksen tiedonvaihdon mahdollistavasta tiedonhallintajärjestelystä ja selvittävänsä lisämahdollisuuksia luoda ajoneuvojen tietojen jakamiselle puitteet, jotka mahdollistaisivat reilun kilpailun palvelujen tarjoamisessa.

[25] https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/commission-appoints-expert-group-business-government-data-sharing

[26] EUVL L 164, 3.6.2014, s. 6.

[27] EUVL L 123, 19.5.2015, s. 77.

ajoneuvoon asennettavien eCall-järjestelmien pakollisesta asentamisesta kaikkiin luokkien M1 (henkilöautot) ja N1 (kevyet hyötyajoneuvot) uudentyyppisiin ajoneuvoihin 31. maaliskuuta 2018 lähtien. Siinä myös tunnustetaan ajoneuvon omistajan oikeus käyttää hätänumeroon 112 perustuvan ajoneuvoon asennettavan eCall-järjestelmän lisäksi kolmannen osapuolen palveluissa käytettävää ajoneuvoon asennettavaa eCall-järjestelmää, jolla tarjotaan vastaava palvelu. Viimeistään 31. maaliskuuta 2021 annettavan arviointikertomuksen yhteydessä komission on tarkasteltava, olisiko tämän asetuksen soveltamisalaa laajennettava muihin ajoneuvoluokkiin, kuten raskaisiin tavarankuljetusajoneuvoihin, linja-autoihin, kaksipyöräisiin moottoriajoneuvoihin ja maataloustraktoreihin. Tätä asetusta täydennettiin komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2017/78[28] ja komission delegoidulla asetuksella (EU) 2017/79[29], joissa täsmennetään hallinnollisia säännöksiä ja teknisiä vaatimuksia.

2.3.2 Muut toimet

Jäsenvaltioiden kertomusten analyysin mukaan useimmat jäsenvaltiot ovat panneet hyvin aktiivisesti täytäntöön ensimmäiset hyväksytyt määritykset (ensisijaiset toimet c, e ja b) erityisesti Euroopan laajuisten liikenneverkkojen (TEN-T) ja Verkkojen Eurooppa -välineen tarjouspyyntöjen avulla myönnetyn EU:n rahoitustuen ansiosta.

ITS-direktiivin 3 artiklan b ja c alakohdassa mainittuja ensisijaisia toimia koskevien määritysten suhteen[30] 17 jäsenvaltiota ja Norja ilmoittivat, että ne ovat perustaneet kansallisen yhteyspisteen, ja viisi muuta valtiota toteuttaa toimia niiden perustamiseksi lähiaikoina. Toimeen e liittyvien määritysten osalta kansallisten yhteyspisteiden käyttöönotto on vähäisempää (13 jäsenvaltiota on perustanut kansallisen yhteyspisteen ja/tai osallistunut eurooppalaiseen yhteyspisteeseen), sillä useat jäsenvaltiot katsovat, ettei määrityksiä voida soveltaa niiden alueella, koska niillä ei ole turvallisia pysäköintialueita koskevia tietopalveluja. Tämän myönteisen kehityksen vuoksi vaikuttaa asianmukaiselta tukea edelleen jäsenvaltioiden nykyisiä toimia tällä tavoin, etenkin kun otetaan huomioon, että näillä määrityksillä puututaan ensisijaisesti palvelut mahdollistaviin tekijöihin, kuten tietojen saatavuuteen, pikemmin kuin itse palveluihin. Samanlaista päättelyä voidaan soveltaa toimeen a liittyviin määrityksiin, joiden täytäntöönpano on yhä alkuvaiheessa.

Tietojen saatavilla olon lisäksi on esitetty kysymys niiden käytettävissä olosta (kuten siitä, ovatko tiedot olemassa digitaalisessa muodossa) varsinkin sellaisten hyvin tärkeiden tietotyyppien osalta, jotka vastaavat liikennesääntöjen kaltaisia infrastruktuurin käyttöä koskevia sääntöjä ja jotka ovat erittäin tärkeitä älykkään nopeudensääntelyn tai automatisoidun ajamisen kaltaisten palvelujen kannalta koko tieliikenneverkolle. Tätä kysymystä olisi tutkittava lisätoimien tarpeen arvioimiseksi.

2.4 Standardit

ITS-direktiivin ensisijaisilla aloilla on toteutettu useita standardointitoimia.

Delegoidussa asetuksessa (EU) N:o 305/2013 tarkoitetut eCall-palvelua koskevat standardit on hyväksytty. Näiden standardien vähäinen tarkistus, jolla niihin

[28] EUVL L 12, 17.1.2017, s. 26.

[29] EUVL L 12, 17.1.2017, s. 44.

[30] Direktiivin 3 artiklan eri alakohtiin liittyviin määrityksiin viitataan jäljempänä ”toimeen a liittyvinä määrityksinä”, ”toimeen b liittyvinä määrityksinä” ja niin edelleen.

sisällytettiin HeERO-pilottihankkeiden[31] tulokset, saatettiin päätökseen vuonna 2015. Myös eCall-järjestelmän vaatimustenmukaisuutta koskeva standardi CEN/TS 16454 saatiin valmiiksi ja julkaistiin vuonna 2015.

Euroopan standardointikomitea CEN ja/tai Euroopan telealan standardointilaitos ETSI ovat aloittaneet useita uusia eCall-järjestelmään liittyviä työkohteita, jotka saavat EU:n tukea ja jotka on hyväksytty uusiksi standardeiksi tai teknisiksi eritelmiksi. Tällaisia ovat erityisesti ITS-aseman kautta tehtävät eCall-puhelut, useat tekniset eritelmät, joilla eCall-järjestelmä laajennetaan muihin ajoneuvoluokkiin (raskaat hyötyajoneuvot ja muut hyötyajoneuvot, linja-autot, maa- ja metsätaloudessa käytettävät ajoneuvot, moottorikäyttöiset kaksipyöräiset ajoneuvot) ja eCall-järjestelmän korkean tason sovellusliittymät (HLAP), joissa käytetään IMS-teknologiaan perustuvia pakettivälitteisiä verkkoja.

Muihin tarpeisiin, kuten ajoneuvojen sisäisten laitteiden fyysisiin ja toimintavaatimuksiin ja eCall-järjestelmien sertifiointia (jälkimarkkinoilla) koskeviin suuntaviivoihin, ei vielä ole vastattu.

Standardointivaltuutuksen M/453 puitteissa Euroopan standardointikomitea CEN (TC 278 WG16) ja Euroopan telealan standardointilaitos ETSI (TC ITS) sekä muut standardointijärjestöt ovat antaneet ITS-yhteistyöjärjestelmään soveltuvia standardeja. ITS-standardointi perustuu myös kansainväliseen yhteistyöhön EU:n ja Yhdysvaltojen sekä muiden ITS-standardien maailmanlaajuisen yhdenmukaistamisen parissa työskentelevien kumppaneiden välillä. Tällainen yhteistyö vauhdittaa standardien määrittelyä ja johtaa ITS-järjestelmien nopeampaan käyttöönottoon.

Myös ITS-järjestelmiin liittyvän tiedon (tosiaikaista) vaihtoa koskeva DATEX II -standardi on laadittu ja julkaistu, ja CEN:n tekninen eritelmä (CEN/TS 17268) ITS-järjestelmien (staattisten) paikkatietojen vaihdosta valmistui vuonna 2018 TN-ITS-hankkeen mukaisesti[32]. Nämä tiedot ovat oleellisen tärkeitä ITS-järjestelmien tieliikennetietojen ja digitaalisten karttojen edellyttämien tietojen vaihdon parantamiseksi.

Komissio käynnisti helmikuussa 2016 standardointivaltuutuksen M/546 ja pyysi eurooppalaisia standardointiorganisaatioita laatimaan uusia eurooppalaisia standardeja ja eurooppalaisia standardointituotteita ITS-direktiivin 8 artiklan täytäntöönpanon tukemiseksi älykkäiden kaupunkiliikennejärjestelmien multimodaalisen tiedotuksen, liikenteenhallinnan ja kaupunkilogistiikan osalta. Tämä on määrä saada päätökseen vuoden 2021 aikana.

Muita ITS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvia standardointitarpeita on tunnistettu ja ne on lisätty komission tieto- ja viestintätekniikan standardoinnin jatkuvasti päivitettävään suunnitelmaan[33] mahdollisia tulevia standardointitoimia silmällä pitäen. Näitä ovat muun muassa ajoneuvon sisäinen avoin järjestelmäalusta, mukana kulkevien laitteiden turvallinen integrointi ja käyttö ja useita erilaisia yhteistoiminnallisen, yhteenliitetyn ja automatisoidun liikenteen (CCAM) palveluja koskeva puuteanalyysi.

---

31 www.heero-pilot.eu

32 https://tn-its.eu/

33 http://ec.europa.eu/growth/industry/policy/ict-standardisation_en

2.5 Ei-sitovat toimenpiteet

2.5.1 Jäsenvaltioiden raportointia koskevat suuntaviivat

Saatujen kokemusten ja jäsenvaltioiden ensimmäisten ITS-järjestelmiä koskevien edistymiskertomusten (2014) analyysin valossa on yhteistyössä jäsenvaltioiden asiantuntijoiden kanssa laadittu yhteinen raportointirakenne ja luettelo keskeisistä tulosindikaattoreista, joita on ehdotettu jäsenvaltioille, jotta nämä käyttäisivät niitä vapaaehtoisuuden pohjalta vuoden 2017 edistymiskertomuksissaan. Niillä täydennetään 13. heinäkuuta 2011 hyväksyttyjä ITS-direktiivin mukaista jäsenvaltioiden raportointia koskevia suuntaviivoja[34]. Yksityiskohtaisia tietoja tästä rakenteesta ja keskeisistä tulosindikaattoreista on jäsenvaltioiden vuosien 2014 ja 2017 edistymiskertomusten analyysia koskevassa komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa.

2.5.2 Älykkäitä kaupunkiliikennejärjestelmiä koskevat suuntaviivat

Kuten ensimmäisessä edistymiskertomuksessa todettiin, osana ITS-toimintasuunnitelmaa laaditut älykkäitä kaupunkiliikennejärjestelmiä koskevat suuntaviivat toivat oman panoksensa älykkäiden liikennejärjestelmien hyödyntämisestä EU:n kaupungeissa laadittuun komission yksiköiden valmisteluasiakirjaan[35]. Se oli osa 17. joulukuuta 2013 hyväksyttyä EU:n kaupunkiliikennepakettia[36]. Komission toteuttaa tätä pakettia koskevan arvioinnin vuonna 2019.

2.6 Yksityisyyden suojaa, tietoturvallisuutta ja tietojen uudelleenkäyttöä koskevat säännöt

Kuten vuoden 2014 kertomuksessa todettiin, määrityksiin on tarvittaessa sisällytetty yksityisyyteen, tietosuojaan, turvallisuuteen ja tietojen uudelleenkäyttöön liittyviä säännöksiä, joilla on selvennetty, että yksityisyyden suojaa ja tietosuojaa koskevaa lainsäädäntöä on noudatettava. Vastaavasti Euroopan tietosuojavaltuutettu on kutsuttu järjestelmällisesti asiantuntijakokouksiin ja hänen kantansa on otettu asianmukaisesti huomioon.

Henkilötietojen suoja oli tärkeä näkökohta laadittaessa C-ITS-järjestelmien määrityksiä, koska useat C-ITS-palvelut perustuvat henkilötietojen siirtoon. Niissä selvennettiin, että C-ITS-järjestelmien osalta määritykset eivät voi muodostaa oikeusperustaa henkilötietojen lainmukaiselle käsittelylle. Tästä huolimatta C-ITS-järjestelmien määrityksissä asetettiin viestien pseudonymisointia koskevia vaatimuksia ja niiden johdanto-osien kappaleissa esitettiin henkilötietojen suojaa tukevia näkökohtia.

Toinen C-ITS-järjestelmien määritysten merkittävä näkökohta on tiedonsiirron turvallisuus. Monissa C-ITS-palveluissa on olennaisen tärkeää varmistaa sellaisten C-ITS-viestien aitous ja eheys, jotka sisältävät tietoja esimerkiksi sijainnista, nopeudesta ja ohjaussuunnasta. Sen vuoksi näillä määrityksillä otetaan käyttöön yksi yhteinen eurooppalainen CITS-luottamusmalli kaikkia C-ITS-yksiköitä varten käytetyistä viestintäteknologioista riippumatta.

---

34 EUVL L 193, 23.7.2011, s. 48.

35 https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf

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

2.7 Vastuuta koskevat säännöt

Kuten vuoden 2014 kertomuksessa todettiin, määrityksiin on sisällytetty vastuusääntöjä koskevat säännökset ITS-direktiivin 11 artiklan mukaisesti.

Koska vastuu on tärkeä osatekijä myös C-ITS-järjestelmien kannalta, määrityksiä laadittaessa on otettu asianmukaisesti huomioon viitesäännökset, jotka koskevat yhteisön yhdenmukaistamislainsäädäntöä päätöksen N:o 768/2008/EY[37] liitteessä I lueteltujen tuotteiden osalta. Ne eivät liity tiukasti ottaen vastuuseen, mutta niissä täsmennetään C-ITS-yksiköiden valmistajien velvollisuudet ja vastuut.

2.8 Jäsenvaltioiden kertomukset

2.8.1 Raportit kansallisista toimista ja hankkeista ensisijaisilla aloilla

ITS-direktiivin 17 artiklan 3 kohdan mukaan jäsenvaltioiden oli määrä toimittaa komissiolle 27. elokuuta 2014 ja 27. elokuuta 2017 mennessä raportit kansallisista toimista ja hankkeista ITS-direktiivin 2 artiklassa luetelluilla ensisijaisilla aloilla.

Näitä vuosien 2014 ja 2017 raportteja on analysoitu komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa ”Analysis of Member States reports”, joka julkaistaan tämän kertomuksen ohessa.

2.8.2 Tärkeimmät opetukset – nykysuuntaukset

Useimmat jäsenvaltiot työskentelevät aktiivisesti ensisijaisella alalla I (tie-, liikenne- ja matkadatan optimaalinen käyttö), mukaan lukien useita jäsenvaltioita käsittävät EU:n rahoittamat hankkeet (kuten Crocodile 2). Monet maat ilmoittivat myös, että ne kehittävät kansallisia reittisuunnittelupalveluita ja parantavat datankeruuinfrastruktuuriaan ja muuttuvia opasteitaan. Yksityissektori on kuitenkin alustavasti osoittanut vain vähäistä halukkuutta tehdä yhteistyötä liikenneturvallisuuteen liittyvien tietojen saatavuuden osalta[38] (toimeen c liittyvät määritykset).

Jäsenvaltiot ovat myös toteuttaneet useita erilaisia toimia ensisijaisella alalla II (liikenteen ja rahtitoimintojen hallintaan liittyvien ITS-palvelujen jatkuvuus). Näitä ovat muun muassa niiden liikenteenhallintajärjestelmien parantaminen ja liikenteenhallintapalvelujen rajatylittävän käyttöönoton jatkaminen, tie- ja raideliikenteen tehokkaampi yhdistäminen, multimodaalisen älykkään tai sähköisen lipunmyynnin kehittäminen julkista liikennettä varten sekä innovatiivisten välineiden ja verkkopohjaisten järjestelmien kehittäminen maanteiden rahtiliikenteen tietoja ja hallintaa varten. Lähes kaikki jäsenvaltiot osallistuivat tällä alalla yhteen tai useampaan EU:n rahoittamaan hankkeeseen, kuten NEXT-ITS 2-, Ursa Major 2-, MedTIS2- tai Arc Atlantique 2 -hankkeeseen.

Lukuun ottamatta eCall-infrastruktuurin käyttöönottoa ja turvallisia pysäköintialueita koskevien tietopalvelujen tarjoamiseen kuorma-autoille (toimi e) liittyvien määritysten täytäntöönpanoa – jota myös tuettiin Verkkojen Eurooppa -välineestä

---

[37] Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 768/2008/EY, tehty 9 päivänä heinäkuuta 2008, tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvistä yhteisistä puitteista.

[38] Ajoneuvojen tuottamien tietojen suhteen useat jäsenvaltiot käynnistivät vuonna 2017 datatyöryhmän, johon osallistuu useita julkisia ja yksityisiä sidosryhmiä. Kesäkuun 3. päivänä 2019 allekirjoitettiin yhteistyöpöytäkirja ajoneuvojen tuottamien liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennetietojen jakamisen konseptin toimivuuden osoittamiseksi. https://www.roundtable-dtf.eu/data-task-force/

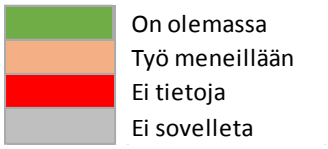
rahoitetuilla hankkeilla – ensisijaiselta alalta III (tieliikenteen turvallisuuteen ja turvaamiseen liittyvät ITS-sovellukset) on ilmoitettu vähemmän toimia. Useat Verkkojen Eurooppa -käytävissä toteutetut keskeiset laajamittaiset EU:n rahoittamat ITS-hankkeet (kuten Ursa Major 2 ja NEXT-ITS 2) liittyvät kuitenkin ainakin osittain ensisijaiseen alaan III, sillä niillä pyritään erityisesti parantamaan henkilö- ja tavaraliikenteen turvallisuutta. On myös syytä huomata, että monissa ensisijaiselta alalta IV raportoiduissa vuorovaikutteisia ITS-järjestelmiä koskevissa hankkeissa keskitytään vahvasti turvallisuuteen.

Ensisijaiselta alalta IV on raportoitu monista uusista toimista, joissa keskitytään lähinnä vuorovaikutteisiin ITS-järjestelmiin, mikä lähentää tätä alaa muihin ensisijaisiin aloihin monissa jäsenvaltioissa. Verkkojen Eurooppa -välineestä rahoitetut hankkeet, kuten C-roads-alusta (ja siihen liittyvät kansalliset C-roads-hankkeet), InterCor ja NordicWay keräsivät yhteen monia jäsenvaltioita ja ovat auttaneet luomaan rajatylittävää yhteentoimivuutta ja standardeja.

Kuten jo vuoden 2014 kertomuksessa korostettiin, ITS-direktiivin nojalla hyväksytyt EU:n määritykset ovat tukeneet palvelujen yhteentoimivuutta ja jatkuvuutta.

Monet jäsenvaltiot ovat myös perustaneet ITS-direktiivin eri määrityksiin liittyviä kansallisia yhteyspisteitä. Seuraavassa taulukossa esitetään kansallisten yhteyspisteiden käyttöönoton taso tämän kertomuksen laatimisajankohtana. Punainen väri useiden jäsenvaltioiden kohdalla merkitsee tietojen puutetta ja/tai sitä, ettei kansallisia yhteyspisteitä ole otettu käyttöön. Ajantasainen ja yksityiskohtainen luettelo kansallisista yhteyspisteistä on saatavilla myös komission verkkosivustolta[39].

Kansallisia yhteyspisteitä koskevan taulukon värikoodi:



[39] https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/nap_en

Maan nimi	Multimodaalisten matkatieto-palvelujen kansallinen yhteyspiste	Tosiaikaisten liikennetieto-palvelujen kansallinen yhteyspiste	Liikenne-turvallisuuteen liittyvien yleisten liikennetieto-palvelujen kansallinen yhteyspiste	Kuorma-autojen turvallisia pysäköintialueita koskevien tietopalvelujen kansallinen yhteyspiste	Kuorma-autojen turvallisia pysäköintialueita koskevien tietopalvelujen EU:n yhteyspiste
	Delegoitu asetus 1926/2017	Delegoitu asetus 962/2015	Delegoitu asetus 886/2013	Delegoitu asetus 885/2013	Delegoitu asetus 885/2013
	(toimi a)	(toimi b)	(toimi c)	(toimi e)	(staattiset tiedot – toimi e)
Itävalta					
Belgia					
Bulgaria					
Kroatia					
Kypros					
Tšekki					
Tanska					
Viro					
Suomi					
Ranska					
Saksa					
Kreikka					
Unkari					
Irlanti					
Italia					
Latvia					
Liettua					
Luxemburg					
Malta					
Alankomaat					
Norja					
Puola					
Portugali					
Romania					
Slovakia					
Slovenia					
Espanja					
Ruotsi					
Yhdistynyt kuningaskunta					

Monet jäsenvaltiot tekivät myös yhteistyötä tietojen saatavuuteen ja palvelujen tarjoamiseen liittyvien yhteisten välineiden suhteen (esimerkiksi DATEX II -profiilit, TN-ITS-määritykset, metadataluettelo, laatukehys, omien ilmoitusten mallit) Verkkojen Eurooppa -välineestä rahoitetuilla hankkeilla/ohjelmatukitoimilla tai vapaaehtoisesti. Tätä yhteistyötä olisi kannustettava ja laajennettava, jotta autetaan

yhdenmukaistamaan digitaalista ITS-infrastruktuuria, jonka selkärangan kaikki kansalliset yhteyspisteet muodostavat.

On myös raportoitu uudentyyppisistä toimista, kuten droonien käytöstä liikenteen seurantaan, ja monet jäsenvaltiot raportoivat itseohjautuviin ajoneuvoihin / autonomiseen ajamiseen liittyvistä toimista. Näihin uusiin ITS-järjestelmiin liittyviin aiheisiin on syytä kiinnittää edelleen huomiota etenkin ITS-direktiivin mahdollista tarkistusta silmällä pitäen.

2.9 Euroopan neuvoa-antava ITS-ryhmä

Kuten vuoden 2014 kertomuksessa jo todettiin, komissio on systemaattisesti pyytänyt Euroopan neuvoa-antavan ITS-ryhmän jäseniltä kirjallisia lausuntoja määritysluonnosten kaupallisista ja teknisistä näkökohdista, ja nämä lausunnot ovat olleet apuna määritysten lopullisten versioiden laatimisessa. Maaliskuun 2012 ja syyskuun 2018 välillä järjestettiin kymmenen kokousta, mukaan lukien ”Friends of ITS” -kokoukset, jotka mahdollistivat kokonaisvaltaisemman keskustelun komission, jäsenvaltioiden, alan teollisuuden ja muiden sidosryhmien välillä.

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

3.1 Tehokkuus ja tarkoituksenmukaisuus

Kattava arviointi direktiivin 2010/40/EU vaikuttavuudesta, tehokkuudesta, merkityksellisyydestä, johdonmukaisuudesta ja EU:n tasolla saatavasta lisäarvosta esitetään ITS-direktiivin arviointia koskevassa komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa, joka julkaistaan tämän kertomuksen ohessa.

3.2 Siirretyn säädösvallan käyttäminen

Poliittinen hyväksyntä

Vuoden 2014 kertomuksessa korostettiin eroja, joita oli kansallisten asiantuntijoiden eCall-määritysten laadinnan yhteydessä ilmaisemissa näkemyksissä verrattuna niihin kantoihin, joita jäsenvaltiot esittivät neuvoston harjoittaman poliittisen valvonnan yhteydessä. Myöhemmin hyväksytyt ensisijaisia toimia koskevat määritykset sujuivat tältä kannalta kitkattomammin, ja niistä vallitsi yleisesti yksimielisyys neuvoston ja Euroopan parlamentin tasolla. Tämä saattoi helpottaa sitä, että komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä jatketiin viidellä vuodella ja jäsenvaltioiden kanssa keskusteltiin päivitetyn työohjelman laatimisesta. Sitä vastoin ITS-direktiivin täydentämisestä yhteistoiminnallisten älyliikennejärjestelmien käyttöönoton ja operatiivisen käytön osalta annettu delegoitu asetus, jonka komissio antoi 13. maaliskuuta 2019 jäsenvaltioiden asiantuntijoiden kanssa tehdyn laajan ja hedelmällisen työn jälkeen, hylättiin neuvostossa heinäkuussa 2019.

Siirretyn säädösvallan laajuuden kyseenalaistaminen

Yksi jäsenvaltio vei 18. joulukuuta 2013 Euroopan unionin yleiseen tuomioistuimeen delegoidut asetukset (EU) N:o 885/2013 (kuorma-autojen pysäköintipaikkoja koskevat tietopalvelut) ja (EU) N:o 886/2013 (liikenneturvallisuuteen liittyvät yleiset vähimmäistason liikennetietopalvelut). Se esitti näiden kahden delegoidun asetuksen kumoamista sillä perusteella, että ne ylittävät direktiivin 2010/40/EU mukaisesti siirretyn säädösvallan rajat ja rikkovat siten SEUT-sopimuksen 290 artiklaa, koska

delegoiduilla säädöksillä otetaan käyttöön velvoitteita, jotka kaikkien jäsenvaltioiden on täytettävä, mikä on vastoin ITS-direktiivin tavoitetta.

Unionin yleinen tuomioistuin hylkäsi tämän kanteen lokakuussa 2015[40] ja totesi, ettei komissio ollut ylittänyt valtuuksiaan hyväksyessään nämä delegoidut säädökset. Se vahvisti myös komission kannan siitä, että yhdellä delegoiduista säädöksistä perustetaan määräysten noudattamista arvioiva toimivaltainen valvontaelin.

Kyseinen jäsenvaltio teki valituksen tästä tuomiosta ja väitti oleellisin osin, että

1. unionin yleinen tuomioistuin oli väärässä katsoessaan, ettei riidanalaisissa asetuksissa velvoiteta jäsenvaltioita ottamaan alueellaan käyttöön ITS-sovelluksia ja - palveluja.
2. unionin yleinen tuomioistuin oli tulkinnut väärin direktiivin 2010/40/EU 7 artiklaan sisältyvää säädösvallan siirtoa siten, että artiklassa annetaan komissiolle oikeus velvoittaa jäsenvaltiot valvontaelimen perustamiseen
3. unionin yleinen tuomioistuin teki virheen katsoessaan, että valvontaelin ei ollut kyseisen alan keskeinen osa ja että säädösvallan siirto voi koskea sitä.

Euroopan unionin tuomioistuin hylkäsi 26. heinäkuuta 2017 valituksen perusteettomana[41] ja vahvisti siten unionin yleisen tuomioistuimen ja komission kannan.

Tuomioistuin katsoi näin ollen, että valvontaelin ei ole kyseisen alan ”keskeinen osa” ja että säädösvallan siirto voi koskea sitä.

3.3 Määritysten seuranta

Kuten vuoden 2014 kertomuksessa mainittiin, määritysten täytäntöönpanoa tuettiin Verkkojen Eurooppa -välineellä (esimerkiksi I_HeERO-, Crocodile 2- ja C-Roads-hankkeet sekä TN-ITS GO-[42], DATEX II- ja MMTIS[43]-ohjelmatukitoimet) ja Horisontti 2020 -ohjelmasta myönnettävällä rahoituksella sekä useilla sidosryhmien aloitteilla ja alustoilla (muun muassa EeIP[44], TISA[45], EU-EIP[46], TN-ITS).

Jäsennelläkseen jäsenvaltioissa suoritettavaa määritysten täytäntöönpanon seurantaa komissio järjesti myös useita asiantuntijoiden seurantakokouksia[47] ja työpajoja, joissa keskusteltiin kaikkien toimiin a, b, d ja e liittyvien määritysten täytäntöönpanokysymyksistä ja etenkin kansallisten yhteyspisteiden perustamiseen liittyvistä kysymyksistä.

Kuten 2.8.2 jaksossa mainittiin, monet jäsenvaltiot tekivät vapaaehtoisesti ja/tai EU:n rahoittamissa hankkeissa yhteistyötä, jossa käsiteltiin määritysten täytäntöön

---

40 Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 8.10.2015, Tšekin tasavalta v. komissio, T-659/13 ja T-660/13, ECLI:EU:T:2015:771.

41 Unionin tuomioistuimen tuomio 26.7.2017, Tšekin tasavalta v. komissio, C-696/15, ECLI:EU:T:2017:595.

42 https://tn-its.eu/tn-its-go

43 Multimodaaliset matkatietopalvelut – avustuksia myönnettiin 17 jäsenvaltiolle.

44 http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2481

45 http://tisa.org/

46 https://eip.its-platform.eu/

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

panemiseksi tarvittavia erilaisia välineitä. Erityisesti yhteistyö koski laatuvaatimuksia, metadataa ja standardien profilointia.

Tämä työ oli tarpeen määritysten täydentämiseksi toiminnallisilla osatekijöillä, ja joissakin tapauksissa sen aloittivat vain muutamat jäsenvaltiot, koska mitään virallista kehystä ei ollut. Tämä työ hyötyisi ehdottomasti paremmasta koordinoinnista, johon osallistuisivat kaikki jäsenvaltiot ja joka kattaisi kaikki määritykset, jotta työtä voidaan hyödyntää mahdollisimman tehokkaasti yhdenmukaisen ITS-palvelujen digitaalisen infrastruktuurin aikaan saamiseksi.

4. KÄYTETYT JA TARVITTAVAT RAHOITUSRESURSSIT

Vuoden 2014 kertomukseen verrattuna nyt on saatavilla enemmän tietoa käytetyistä ja tarvittavista rahoitusresursseista, koska kaikkia ensisijaisia toimia on käsitelty ja palvelujen ja kansallisten yhteyspisteiden infrastruktuurin käyttöönotto on edistynyt huomattavasti. On syytä huomata, että määritysten täytäntöönpanoon liittyviä kustannuksia on hyvin usein vaikea erottaa ITS-palvelujen käyttöönoton ja toiminnan ja fyysisen ITS-infrastruktuurin yleisistä kustannuksista, jotka voivat osoittautua paljon suuremmiksi.

ITS-direktiivin täytäntöönpanoon liittyvät kustannukset esitetään kattavasti tutkimuksessa ”Support study for the ex-post evaluation of the ITS Directive 2010/40/EU” (Ricardo-TEPR, heinäkuu 2018) ja niitä käsitellään lähemmin ITS-direktiivin arviointia koskevassa komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa, joka julkaistaan tämän kertomuksen ohessa.

Niiden kustannusten lisäksi, joita jäsenvaltioille aiheutuu direktiivin saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä ja joita komissiolle ja jäsenvaltioille aiheutuu Euroopan ITS-komitean kokouksista (25 kokousta vuoden 2018 loppuun mennessä), Euroopan neuvoa-antavan ITS-ryhmän kokouksista (10 kokousta), jäsenvaltioiden asiantuntijaryhmien kokouksista (58 määritysten valmistelu- tai seurantakokousta) ja C-ITS-foorumin kokouksista (8 täysistuntoa ja noin 160 työryhmien kokousta) kustannusten lisäksi direktiivin täytäntöönpanoon liittyvät kustannukset voidaan tiivistää seuraavasti:

- **Kansallisten yhteyspisteiden perustaminen ja toiminta:** Jäsenvaltioista 30 prosenttia antoi tietoja kansallisten yhteyspisteiden keskimääräisistä perustamiskustannuksista, ja kustannukset vaihtelevat 249 000 eurosta (toimeen b liittyvät määritykset) 352 000 euroon (toimeen c liittyvät määritykset). Keskimääräiset vuotuiset toimintakustannukset vaihtelevat 29 000 eurosta (toimeen c liittyvät määritykset) 46 000 euroon (toimeen b liittyvät määritykset). Toimeen a liittyvien määritysten osalta vain kolme jäsenvaltiota toimitti tietoja, ja niiden mukaan keskimääräiset perustamiskustannukset olivat 195 000 euroa ja vuotuiset toimintakustannukset 22 000 euroa. Nämä kustannukset ovat vain keskiarvoja, ja eri jäsenvaltioiden yksilölliset arvot vaihtelevat huomattavasti erityisesti sen mukaan, millaisia täytäntöönpanovalintoja jäsenvaltiot ovat tehneet (esimerkiksi olemassa olevien yhteyspisteiden uudelleenkäyttö, yhteiset yhteyspisteet useille määrityksille), mitä teknisiä ratkaisuja on valittu (esimerkiksi tietovarasto, markkinapaikka, rekisteri) ja onko dynaaminen data sisällytetty mukaan.

- **Standardien laatiminen:** Komissio myönsi 2,8 miljoonaa euroa vuosina 2011–2017 standardien laatimiseen eCall-järjestelmää ja standardointivaltuutuksia M/453 (C-ITS) ja M/546 (älykkäät kaupunkiliikennejärjestelmät) varten. Lisärahoitusta on myönnetty määrityksiin (esimerkiksi ITS-paikkatietojen vaihtoa koskeviin teknisiin eritelmiin) liittyviä standardeja varten ja standardien profilointiin Verkkojen Eurooppa -välineen hankkeilla tai ohjelmatukitoimilla. Tämä standardointityö jatkuu etenkin komission tieto- ja viestintätekniikan standardoinnin jatkuvasti päivitettävän suunnitelman mukaisesti.
- **Verkkojen Eurooppa -välineestä rahoitettavat ohjelmatukitoimet:** Määritysten täytäntöönpanon tukemiseksi käynnistettiin useita Verkkojen Eurooppa -välineen ohjelmatukitoimia yhteensä 15,5 miljoonan euron arvosta. Nämä kattavat tietojenvaihdon menettelyt ja standardit (TN-ITS GO ITS-järjestelmien paikkatietojen osalta, DATEX II liikennetietojen osalta, NeTEx julkisen liikenteen osalta, MMTIS) sekä C-ITS-palvelujen turvallisuusarkkitehtuurin ja mahdollistavat sen, että useat jäsenvaltiot voivat kehittää yhteisiä täytäntöönpanovälineitä.
- **eCall-järjestelmien** osalta investoitiin aiempien käyttöönottoa edeltävien pilottihankkeiden lisäksi 39 miljoonaa euroa kahteen Verkkojen Eurooppa -välineestä rahoitettuun hankkeeseen (18,7 miljoonaa euroa tästä määrästä oli EU:n rahoitusta), joihin osallistui 18 jäsenvaltiota. Nämä kustannukset kattavat eCall-puhelujen vastaanottamisen ja käsittelyn edellyttämien hätäkeskusten perustamisen tai parantamisen lisäksi myös tulevaisuuteen suuntautuvia toimia, jotka liittyvät esimerkiksi järjestelmän laajentamiseen siten, että se kattaa lisää ajoneuvotyyppejä.

Huomionarvoisia lisäkustannuksia ovat komissiolle teetetyt konsulttitutkimukset (2,1 miljoonaa euroa vuosina 2010–2017), ITS-järjestelmiä koskevien tapahtumien järjestäminen (1,6 miljoonaa euroa vuosina 2010–2017) sekä seurannasta ja täytäntöönpanosta komissiolle ja jäsenvaltioille aiheutuvat kustannukset.

Kuten tutkimuksessa ”Support study for the ex-post evaluation of the ITS Directive 2010/40/EU” (Ricardo-TEPR, heinäkuu 2018) raportoitiin, investoinnit t&k-toimiin (7. puiteohjelma ja Horisontti 2020 -ohjelma) ja käyttöönottoon (TEN-T ja Verkkojen Eurooppa -väline, ERI-rahasto) ovat paljon suuremmat kuin nämä täytäntöönpanokustannukset ja ylittävät ne noin satakertaisesti. Koska yksi ITS-direktiivin nojalla laadittujen määritysten päätavoitteista on helpottaa ja yhdenmukaistaa ITS-palvelujen kehittämiseksi uudelleen käytettävän datan saatavuutta, direktiivin täytäntöönpanoon liittyvät kustannukset vaikuttavat kohtuullisilta, kuten myös itse palvelujen, kuten eCall- ja C-ITS-palvelujen, yhtenäiseen tarjoamiseen liittyvät kustannukset. Näitä kustannuksia ja hyötyjä koskevia kysymyksiä käsitellään lähemmin ITS-direktiivin arviointia koskevassa komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa, joka julkaistaan tämän kertomuksen ohessa.

5. PÄÄTELMÄT

ITS-direktiivin kuusi ensisijaista toimea on toteutettu kaikilta osin. Uusia ITS-direktiivin mukaisia toimia on aloitettu, oikeutta antaa delegoituja säädöksiä on

jatkettu ja 11. joulukuuta 2018 hyväksytty ITS-direktiivin päivitetty työohjelma ohjaa tulevaa työtä lähivuosina.

Useimmat jäsenvaltiot panevat aktiivisesti täytäntöön ITS-palvelujen käyttöönottoa tukevia määrityksiä. Kansallisia yhteyspisteitä on otettu tai niitä ollaan ottamassa käyttöön, ja samalla on kehitetty ITS-tietojen saatavuutta tukevia toiminnallisia välineitä. Tämä työ hyötyisi ehdottomasti paremmasta koordinoinnista, johon osallistuisivat kaikki jäsenvaltiot ja joka kattaisi kaikki määritykset, jotta kaikki nämä toimet voidaan yhdistää yhdenmukaisen ITS-palvelujen digitaalisen infrastruktuurin luomiseksi.

Kuten direktiivin täytäntöönpanoa koskevissa jäsenvaltioiden raporteissa todetaan, syntymässä on uusia ITS-järjestelmiin liittyviä aiheita ja haasteita, kuten verkottunut ja automatisoitu liikkuvuus ja liikenne palveluna (MaaS). Tämä kehitys huomioon ottaen voidaan arvioida, että koko tieliikenneverkkoa koskevien tietojen saatavuus tulee aiempaa tärkeämmäksi. Erityisesti tämä koskee fyysisen infrastruktuurin käyttösääntöjä vastaavia keskeisiä tietotyyppejä. Tätä kysymystä olisi tarkasteltava lähemmin, jotta voidaan arvioida lisätoimien tarvetta.

Kun otetaan huomioon myös ITS-direktiivin arvioinnin tulokset, ITS-direktiivin mahdolliseen tulevaan tarkistukseen olisi sisällytettävä kaikki nämä näkökohdat ja siinä olisi noudatettava kattavaa lähestymistapaa.