EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 8.10.2019
COM(2019) 464 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

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

(Text with EEA relevance)

{SWD(2019) 373 final}

Sisukord

1. Sissejuhatus ... 2
2. Direktiivi 2010/40/EL rakendamise analüüs ... 2
2.1. Komisjoni ajakohastatud tööprogramm ... 2
2.2. Spetsifikatsioone käsitlevad delegeeritud õigusaktid ... 3
2.2.1. Metoodika ... 3
2.2.2. Prioriteetsete meetmete spetsifikatsioonide väljatöötamine ... 3
2.2.3. Muud meetmed ... 5
2.3. Kasutuselevõttu käsitlevad ettepanekud ... 6
2.3.1. Kogu ELi hõlmav koostalitlusvõimeline automaatne hädaabikõne eCall (prioriteetne meede d) ... 6
2.3.2. Muud meetmed ... 7
2.4. Standardid ... 7
2.5. Mittesiduvad meetmed ... 9
2.5.1. Liikmesriikide aruandlust käsitlevad suunised ... 9
2.5.2. Intelligentseid linnatranspordisüsteeme käsitlevad suunised ... 9
2.6. Eraelu puutumatust, turvalisust ja teabe taaskasutamist käsitlevad eeskirjad ... 9
2.7. Vastutust käsitlevad eeskirjad ... 9
2.8. Liikmesriikide aruanded ... 10
2.8.1. Aruanded prioriteetsete valdkondadega seotud siseriiklike meetmete ja projektide kohta ... 10
2.8.2. Peamised õppetunnid – praegused suundumused ... 10
2.9. Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühm ... 12
3. Direktiivi 2010/40/EL tulemuslikkus ja asjakohasus ning õiguste delegeerimine ... 13
3.1. Tulemuslikkus ja asjakohasus ... 13
3.2. Delegeerimine ... 13
3.3. Spetsifikatsioonidega seoses võetavad järelmeetmed ... 14
4. Kasutatud ja vajalikud rahalised vahendid ... 14
5. Kokkuvõte ... 16

1. SISSEJUHATUS

Käesolev aruanne on teine aruanne pärast esimest eduaruannet direktiivi 2010/40/EL[1] (edaspidi „intelligentsete transpordisüsteemide direktiiv“) rakendamisel saavutatud edusammude kohta, millele on kooskõlas kõnealuse direktiivi artikli 17 lõikega 4 lisatud analüüs direktiivi toimimise ja rakendamise kohta. Esimese aruande võttis komisjon vastu 21. oktoobril 2014[2] ja sellele oli lisatud kaks komisjoni talituste töödokumenti: üks intelligentsete transpordisüsteemide tegevuskava elluviimise kohta ja teine liikmesriikide 2011. ja 2012. aasta aruannete analüüside kohta[3].

Intelligentsete transpordisüsteemide direktiiviga loodi raamistik, et komisjon saaks direktiivi neljas prioriteetses valdkonnas vastu võtta ühtsed ELi spetsifikatsioonid meetmete jaoks, alustades direktiivi artiklis 3 määratletud kuue prioriteetse meetmega. Nende kuue prioriteetse meetmega tehtava töö seisu kirjeldatakse käesoleva aruande osas 2.2.2.

Komisjonile antud õigus võtta vastu spetsifikatsioone, mis sisaldavad funktsionaalseid, tehnilisi, organisatsioonilisi või teenustega seotud sätteid, kehtis kuni 27. augustini 2017. Nagu märgitud esimeses eduaruandes, oli seda tähtaega vaja pikendada, et võtta vastu spetsifikatsioonid intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi I lisas loetletud selliste meetmete jaoks, mis ei ole prioriteetsed meetmed.

Tähtaega pikendati otsusega (EL) 2017/2380, millega muudetakse direktiivi 2010/40/EL delegeeritud õigusaktide vastuvõtmise ajavahemiku osas[4]. Sellega pikendatakse vaikimisi uuendamise võimalusega viie aasta võrra alates 27. augustist 2017 komisjonile antud õigust võtta vastu delegeeritud õigusakte. Samuti nähakse sellega ette, et komisjon ajakohastab artikli 6 lõike 3 alusel võetavate meetmetega (st meetmed, mis jäävad väljapoole intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi I lisas sätestatud prioriteetseid meetmeid) seonduvat tööprogrammi hiljemalt 10. jaanuariks 2019 ja enne delegeeritud õigusaktide vastuvõtmise õiguse iga järgmist pikendamist viie aasta võrra.

Käesolevale aruandele lisatakse komisjoni talituste töödokument liikmesriikide 2014. ja 2017. aasta eduaruannete analüüsi kohta, mis esitati intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artikli 17 lõike 3 kohaselt. Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi järelhindamise tulemus on ära toodud komisjoni talituse töödokumendis intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi hindamise kohta[5].

---

1 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1).

2 COM(2014) 642 final.

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

4 ELT L 340, 20.12.2018, lk 1.

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

2. DIREKTIIVI 2010/40/EL RAKENDAMISE ANALÜÜS

2.1. Komisjoni ajakohastatud tööprogramm

Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi esimene tööprogramm hõlmas ajavahemikku 2011–2015 ja selles keskenduti kuue prioriteetse meetmega seotud spetsifikatsioonide ettevalmistamisele. Ehkki vajadus neid prioriteetsete meetmete spetsifikatsioone pärast seda ajavahemikku edasi arendada jäi kehtima, oli teiste direktiivis sisalduvate meetmetega tegelemiseks vaja tööprogrammi ajakohastada, nagu on sätestatud otsuses (EL) 2017/2380 .

Komisjoni otsusega (2018) 8264, mis võeti vastu 11. detsembril 2018 ja mis hõlmab ajavahemikku 2018–2022, ajakohastatakse tööprogrammi seoses intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artikli 6 lõike 3 alusel võetavate meetmetega, st meetmetega, mis jäävad direktiivi nelja prioriteetse valdkonna kohaldamisalasse (v.a kuus prioriteetset meedet). Otsuses esitatakse komisjoni poolt nende meetmete rakendamiseks kavandavate uute tegevussuundade kirjeldus ja üldine ajakava.

2.2. Spetsifikatsioone käsitlevad delegeeritud õigusaktid

2.2.1. Metoodika

Spetsifikatsioonid töötati välja kooskõlas Euroopa Parlamendi ja Euroopa Komisjoni suhete raamkokkuleppega[6] ning Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni ühise kokkuleppega delegeeritud õigusaktide kohta[7] ning põhimõtetega, mis on sätestatud 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelise parema õigusloome kokkuleppes,[8] pärast kõnealuse raamkokkuleppe jõustumist.

Nagu esimeses eduaruandes kirjeldatud, tugines spetsifikatsioonide väljatöötamine väga erinevatele ettevalmistavatele toimingutele (uuringud, töötoad jne), analüüsidele (kulude ja tulude analüüs; lünkade , nõudmiste ja lähenemisviiside analüüs) ja konsultatsioonidele (avalikud konsultatsioonid, konsultatsioonid liikmesriikide määratud ekspertidega[9] ja Euroopa Andmekaitseinspektoriga, nõukogu ja parlamendi ekspertide teavitamine ning kohtumistele kutsumine).

Nagu algses aruandes rõhutati, peeti vajalikuks kohaldada terviklikumat lähenemisviisi, et tegeleda mitmesuguste küsimustega, mis jäävad väljapoole üksnes spetsifikatsioone hõlmavat kasutusala (rahastamine, standardimine, sidusrühmade tegevuse suurem kooskõlastamine, kasutuselevõtu juhtimine jne), eeskätt sidusate intelligentsete transpordisüsteemide (C-ITS) puhul. Seetõttu loodi 2014. aasta novembris komisjoni eksperdirühmana sidusrühmade platvorm[10] (C-ITSi platvorm), mis koondab avaliku ja erasektori sidusrühmasid ja esindab kõiki olulisi sidusrühmi kogu väärtusahela ulatuses, sh riigiasutused, sõidukitootjad, tarnijad, teenuseosutajad, telekommunikatsiooniettevõtted jne. Platvorm koondas sidusrühmi, et aidata luua ühine arusaam C-ITSi süsteemi koostalitlusvõimelisest kasutuselevõtmisest Euroopa Liidus ja toetada ELi spetsifikatsioonide väljatöötamist.

---

6 ELT L 304, 20.11.2010, lk 47.

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

8 ELT L 123, 12.5.2016, lk 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.

2.2.2. Prioriteetsete meetmete spetsifikatsioonide väljatöötamine

Kuut prioriteetset meedet, mis on sätestatud intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artiklis 3 ja I lisas spetsifikatsioonide ja standardite väljatöötamise ning kasutamise suhtes, on täielikult arvesse võetud. Nagu esimeses eduaruandes märgitakse, oli esimese kolme spetsifikatsiooni vastuvõtmine tänu nende suhteliselt kitsale käsitlusalale üsna lihtne. Asjakohaste spetsifikatsioonide väljatöötamine prioriteetsete meetmete jaoks, mis on seotud reaalajas saadava liiklusteabe ja mitmeliigiliste liikumisvõimaluste teabeteenustega, oli raskem ülesanne, sest nende intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi I lisas täpsustatud spetsifikatsioonide käsitlusala on väga lai ning koos ekspertidega on vaja kujundada sellest ühine arusaam.

Spetsifikatsioonid võeti vastu järgmises kronoloogilises järjestuses[11]:

Prioriteetne meede d: 26. novembril 2012, st enne soovituslikku tähtaega 27. veebruar 2013, võttis komisjon vastu delegeeritud määruse (EL) nr 305/2013 koostalitlusvõimelise automaatse hädaabikõne (eCall) ühtlustatud kasutuselevõtu kohta kogu ELis[12] (vt esimene eduaruanne).

Prioriteetne meede c: 15. mail 2013 võttis komisjon vastu delegeeritud määruse (EL) nr 886/2013, millega täiendatakse intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi, sätestades kasutajatele liiklusohutusega seotud minimaalse üldise liiklusteabe võimaluse korral tasuta edastamisega seotud andmed ja korra[13] (vt esimene eduaruanne).

Prioriteetne meede e: 15. mail 2013 võttis komisjon vastu delegeeritud määruse (EL) nr 885/2013, millega täiendatakse intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi seoses veoautodele ja tarbesõidukitele ettenähtud turvalisi parkimiskohti käsitleva teabeteenuse osutamisega[14] (vt esimene eduaruanne).

Prioriteetne meede f: Komisjon korraldas mitu konsultatsiooni liikmesriikide ekspertide ja peamiste sidusrühmadega, et pakkuda veoautodele ja tarbesõidukitele turvaliste parkimiskohtade ettetellimisteenust. Selle käigus jõuti järelduseni, et puudub vajadus parkimisalade ettetellimist käsitlevate spetsifikatsioonide ja standardite järele (vt esimene eduaruanne). Praegu ei osuta mitte miski sellele, et olukord oleks oluliselt muutunud.

Prioriteetne meede b: 18. detsembril 2014 võttis komisjon vastu delegeeritud määruse (EL) 2015/962, millega täiendatakse intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi kogu ELis reaalajas saadava liiklusteabe teenuste pakkumise osas[15]. Spetsifikatsioonide eesmärk on tagada maanteeametitele, teedehaldajatele ja teenuseosutajatele maantee- ja liiklusandmete kättesaadavus, vahetamine, taaskasutamine ning ajakohastamine reaalajas saadava liiklusteabe teenuste pakkumiseks kogu ELis. Nagu sellest loendist võib näha, on reguleeritud elemendid rohkem seotud tugiteenuste kui teenuste endaga.

---

11 Viidatakse tähtedele, mis ära toodud intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artikli 3 eri punktides.

12 ETL L 91, 3.4.2013, lk 1.

13 ELT L 247, 18.9.2013, lk 6.

14 ELT L 247, 18.9.2013, lk 1.

15 ELT L 157, 3.6.2015, lk 21.

Prioriteetne meede a: 31. mail 2017 võttis komisjon vastu delegeeritud määruse (EL) 2017/1926, millega täiendatakse intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi seoses mitmeliigilisi liikumisvõimalusi käsitlevate teabeteenuste osutamisega kogu ELis[16]. Spetsifikatsioonide ettevalmistusena käivitati mitu algatust (1. aruka liikuvuse konkurss, uuringud, töötoad ja avalikud konsultatsioonid[17]). Komisjon algatas ka arutelu mitmeliigilist transporti käsitleva teabe kättesaadavusega seotud võimaliku algatuse teemal, et otsida lahendusi kõiki transpordiliike ja liikuvusteenuseid hõlmava transporditeabe kättesaadavaks tegemiseks. Selle arutelu esimesest etapist sündis 2014. aasta juunis komisjoni talituste töödokument „Üleeuroopaliste mitmeliigilise transpordi teabe, reisi kavandamise ja piletimüügiteenuste pakkumise tegevuskava suunas“ ning esimene samm oli spetsifikatsioonide vastuvõtmine intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi alusel. Vastuvõetud spetsifikatsioonid käsitlevad nii eeltingimusi, näiteks teabe kättesaadavus, kui ka liikumisvõimalusi käsitlevate teabeteenuste ühendamisega seotud teenuseid ja sätteid.

2.2.3. Muud meetmed

Kui prioriteetsete meetmete jaoks vajalikud spetsifikatsioonid on vastu võetud, võtab komisjon kooskõlas intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artikliga 6 vastu spetsifikatsioonid prioriteetsete valdkondade selliste muude meetmete jaoks, mis on loetletud intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi I lisas.

Hiljuti jõudis lõpule töö **C-ITSi** süsteemiga. Töö tugines algselt uurimisprojektidele ja arvukatele konsultatsioonidele sidusrühmadega, sh Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide komitee ja Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühmaga. Töö jätkus C-ITSi platvormi raames, eesmärgiga toetada ühise arusaama kujunemist kõigi väärtusahelasse kaasatud osalejate seas. C-ITSi platvormi[18] kaks etappi (november 2014 – jaanuar 2016 ja juuli 2016 – september 2017) käsitlesid C-ITSi süsteemi kasutuselevõtuks vajaliku tehnilise ja õigusliku raamistiku peamisi eripärasid ning tagasid sidusrühmade olulise sisendi spetsifikatsioonide väljatöötamiseks koos liikmesriikide ekspertidega. Samal ajal käivitasid liikmesriigid ja tööstusharu olulised algatused (kasutuselevõtueelne C-ROADS platvorm[19] ja projektid, kommunikatsioonikonsortsium CAR 2 CAR), mis aitasid kaasa ühtsete Euroopa spetsifikatsioonide väljatöötamisele sõidukitevahelise ning sõidukit ja taristut ühendava side jaoks.

Pärast 14 kohtumist liikmesriikide ekspertidega ning põhjalikke konsultatsioone avaliku ja erasektori sidusrühmadega võttis komisjon 13. märtsil 2019 vastu delegeeritud määruse C-ITSi süsteemi ühtsete ELi spetsifikatsioonide kohta[20]. Nõukogu lükkas selle delegeeritud õigusakti 2019. aasta juulis siiski tagasi.

Teine spetsifikatsioonide vastuvõtmise valdkond on seotud avatud juurdepääsuga ITS-teenustele (avatud sõidukisisene platvorm) **sõidukisisestele andmetele ja ressurssidele juurdepääsu** kaudu. Selles valdkonnas on C-ITSi süsteemi esimeses

16 ELT L 272, 21.10.2017, lk 1.

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

18 Aruanded kahe etapi kohta on kättesaadavad siin: 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.

etapis läbi viidud mitu ettevalmistavat uuringut[21] ja põhjalikud arutelud sidusrühmadega[22]. Oma teatises [COM(2018) 283 final][23] „Teel automatiseeritud liikuvuse suunas: ELi strateegia tuleviku liikuvuse jaoks“, mis avaldati 17. mail 2018, teatas komisjon, et ta kaalub intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi raames vajadust spetsifikatsioonide järele, mis hõlmavad juurdepääsu sõidukiandmetele (isikuandmed ja/või isikustamata andmed) ametiasutuste vajaduste rahuldamiseks, eelkõige seoses liikluskorraldusega[24]. Selles töös tuleks kasutada ka komisjoni uuelt ettevõtjate ja ametiasutuste vahelise andmete vahetamise eksperdirühmalt saadud teavet[25].

Seda kinnitati intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi ajakohastatud tööprogrammis, mis võeti vastu 11. detsembril 2018 ja milles on loetletud ka lisameetmed ajavahemikuks 2018–2022. Need võivad tuua kaasa uute delegeeritud õigusaktide vastuvõtmise intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi raames, hõlmates järgmist:

- kogu ELis reaalajas saadava liiklusteabe teenuseid puudutavate olemasolevate spetsifikatsioonide võimalik geograafiline laiendamine, sh võimalikud täiendavad andmeliigid (nt linnapiirkondadele juurdepääsu piiramine, laadimis-/tankimispunktid);
- automaatse hädaabikõne (eCall) võimalik laiendamine teistele sõidukikategooriatele (näiteks raskeveokid, linnaliini- ja kaugsõidubussid, kaherattalised mootorsõidukid ning põllumajandustraktorid);
- mitmeliigiline koostalitlusvõimeline makse-/piletimüügisüsteem; ning
- liikluse ja kaubaveo korraldusega seotud teenuste järjepidevus.

Nagu on märgitud ajakohastatud tööprogrammis, alustatakse meetmete võtmist ülevaate koostamisest koos liikmesriikide ekspertidega, et täiendavalt täpsustada meetmete ulatust.

2.3. Kasutuselevõttu käsitlevad ettepanekud

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

Nüüdseks on olemas õigusraamistik, mis näeb ette kogu ELi hõlmava koostalitlusvõimelise automaatse hädaabikõne eCall kasutuselevõtmise.

Otsuses nr 585/2014/EL,[26] mis võeti vastu 3. juunil 2014, on ette nähtud, et kooskõlas delegeeritud määrusega (EL) nr 305/2013 sätestatud spetsifikatsiooniga

---

21 Eeskätt https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-05-access-to-in-vehicle-data-and-resources.pdf, tehnilise valmiduse tase, mai 2017.

22 Vt § 8. C-ITS-platvormi töörühma nr 6 aruanne: 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/ET/TXT/?uri=CELEX:52018DC0283.

24 Teatises tegi komisjon teatavaks ka soovituse andmehalduse raamistiku kohta, et võimaldada andmete jagamist, ja otsuse kaaluda lisavõimalusi sõidukiandmete vahetamise tugiraamistiku loomiseks, et võimaldada teenuste pakkumisel ausat konkurentsi.

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

26 ELT L 164, 3.6.2014, lk 6.

tuleb hiljemalt 1. oktoobriks 2017 kohustuslikult võtta kasutusele häirekeskuste taristu, mis on vajalik numbrile 112 tehtavate eCall-kõnede vastuvõtmiseks ja käsitlemiseks. Liikmesriikidelt saadud hiljutise teabe kohaselt on kasutuselevõtmine lõpule viidud, välja arvatud ühel juhul (kasutusele võtmata jätmine ühes väikses piirkonnas).

Määrusega (EL) 2015/758[27] on kehtestatud üldised nõuded EÜ tüübikinnituse andmiseks sõidukitele seoses hädaabinumbril 112 põhinevate sõidukisiseste eCall-süsteemidega ning hädaabinumbril 112 põhinevatele sõidukisisestele eCall-süsteemidele, nende osadele ja eraldi seadmestikele. Selles nähakse ette hädaabinumbril 112 põhineva sõidukisisese eCall-süsteemi kohustuslik paigaldamine alates 31. märtsist 2018 kõigi uute M1-kategooria (sõiduautod) ja N1-kategooria (väikesed tarbesõidukid) sõidukite puhul. Samuti tunnustatakse selles sõiduki omaniku õigust kasutada lisaks hädaabinumbril 112 põhinevale sõidukisisesele eCall-süsteemile samasugust teenust pakkuva kolmanda isiku teenuseid kasutavat sõidukisisest eCall-süsteemi. 31. märtsil 2021 esitatava hindamisaruande raames palutakse komisjonil uurida, kas selle määruse kohaldamisala tuleks laiendada teistele sõidukikategooriatele, näiteks raskeveokite, linnaliini- ja kaugsõidubusside, kaherattaliste mootorsõidukite ning põllumajandustraktorite suhtes. Seda määrust on täiendatud komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2017/78[28] ja komisjoni delegeeritud määrusega (EL) 2017/79,[29] milles täpsustatakse veelgi haldusnorme ja tehnilisi nõudeid.

2.3.2. Muud meetmed

Liikmesriikide aruannete analüüsi kohaselt on enamik liikmesriike väga aktiivselt rakendanud esimesi vastuvõetud spetsifikatsioone [prioriteetsed meetmed c, e ja b], eeskätt tänu ELi rahalisele toetusele üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) ja Euroopa ühendamise rahastu taotlusvoorude kaudu.

Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi[30] artikli 3 punktides b ja c viidatud prioriteetseid meetmeid puudutavate spetsifikatsioonide kohta on 17 liikmesriiki, lisaks Norra, teatanud, et nad on loonud oma riiklikud juurdepääsupunktid, samas kui veel viis riiki on astunud samme nende peatseks loomiseks. Riiklike juurdepääsupunktide kasutuselevõtt meetme e spetsifikatsioonide jaoks on olnu tagasihoidlikum (13 liikmesriiki on loonud riikliku juurdepääsupunkti ja/või andnud oma panuse Euroopa juurdepääsupunkti loomisse), sest mitmed liikmesriigid leiavad, et spetsifikatsioonid ei kehti nende territooriumil turvaliste parkimisteabe teenuste puudumise tõttu. Neid positiivseid muutusi arvesse võttes näib asjakohane jätkata liikmesriikide praeguste jõupingutuste toetamist samal viisil, võttes eeskätt arvesse ka seda, et nendes spetsifikatsioonides käsitletakse peamiselt teenuste võimaldajaid, st pigem andmetele juurdepääsu kui teenuseid endid. Samasugust loogikat võib kohaldada ka meetme a spetsifikatsioonide puhul, mis on endiselt varases rakendamisjärgus.

---

27 ELT L 123, 19.5.2015, lk 77.

28 ELT L 12, 17.1.2017, lk 26.

29 ELT L 12, 17.1.2017, lk 44.

30 Direktiivi artikli 3 eri punktidega seotud spetsifikatsioonidele viidatakse edaspidi lühidalt kui „spetsifikatsioonid meetmele a“, „spetsifikatsioonid meetmele b“ jne.

Lisaks andmete kättesaadavusele tõstatatakse ka andmete olemasolu (st andmete olemasolu digitaalsel kujul) küsimus, eeskätt väga olulist liiki andmete puhul, mis seonduvad taristu kasutamise eeskirjadega, näiteks liikluseeskirjad, ja mis on selliste teenuste puhul nagu arukas kiirusekontrollisüsteem või automatiseeritud sõidukijuhtimine, terve maanteetranspordi võrgustiku jaoks üliolulised. Seda küsimust tuleks uurida, et hinnata lisameetmete võtmise vajadust.

2.4. Standardid

Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi prioriteetseid valdkondi on mitmel korral standarditud.

Vastu on võetud delegeeritud määruses (EL) nr 305/2013 nimetatud eCall-standardid. Samuti viidi 2015. aastal lõpule väikese muudatuse tegemine kõnealustesse standarditesse, et lisada neisse HeERO katseprojektide[31] tulemus. CEN/TS 16454 eCall-süsteemi kui terviku vastavuskatsed viidi lõpule ja tulemused avaldati 2015. aastal.

Euroopa Standardikomitee ja/või Euroopa Telekommunikatsioonistandardite Instituut on algatanud mitu uut eCall-süsteemiga seotud tööprojekti, mis saavad ELi toetust ning mis on heaks kiidetud uute standardite või tehniliste spetsifikatsioonidena, eeskätt eCall ITS-jaama kaudu, mitmed tehnilised spetsifikatsioonid, mis laiendavad eCall-süsteemi kohaldamisala teistele sõidukikategooriatele (rasked kaubaveokid ja teised tarbesõidukid, linnaliini- ja kaugsõidubussid, põllumajandus- ja metsandussõidukid, kaherattalised mootorsõidukid) ning eCall-süsteemi kõrgetasemeline rakendusprotokoll (HLAP), mis kasutab ELi infohaldusstrateegia (IMS) pakettkommuteeritud andmesideteenust.

Muid vajadusi ei ole veel käsitletud, sh füüsilised nõuded ja toimimisnõuded sõidukites asuvate seadmete järelturu jaoks ning eCall-süsteemide (järelturul) sertifitseerimise suunised.

Standardimisvolituse M/453 raames on Euroopa Standardikomitee (TC 278 WG16) ja Euroopa Telekommunikatsioonistandardite Instituut, samuti teised standardiorganisatsioonid esitanud C-ITS-süsteemi jaoks asjakohaseid standardeid. Intelligentsete transpordisüsteemide standardimine tugineb samuti Euroopa Liidu, USA ja teiste intelligentsete transpordisüsteemide standardite üleilmse ühtlustamisega tegelevate partnerite koostööle. Kõnealune koostöö kiirendab standardite määratlemist ja võimaldab intelligentsete transpordisüsteemide kiiremat kasutuselevõttu.

Samuti on välja töötatud ja avaldatud DATEX-II standard intelligentsete transpordisüsteemidega seotud teabe (reaalajas) vahetamiseks, samas kui Euroopa Standardikomitee tehniline spetsifikatsioon (CEN/TS 17268) (staatiliste) ITS ruumiandmete vahetamiseks viidi lõpule 2018. aastal kooskõlas TN-ITS projektiga[32]. Need meetmed on väga olulised selleks, et hõlbustada intelligentsete transpordisüsteemide maanteetransporti puudutavate andmete ja digitaalsete kaartide koostamiseks vajalike andmete vahetamist.

---

31 www.heero-pilot.eu.

32 https://tn-its.eu/.

2016. aasta veebruaris väljastas komisjon standardimisvolituse M/546, milles palus, et Euroopa standardiorganisatsioonid koostaksid intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artikli 8 rakendamist toetavad uued Euroopa standardid ja Euroopa standardimisdokumendid mitmeliigilist transporti käsitleva teabe, liikluskorralduse ja linnalogistika kohta intelligentsete linnatranspordisüsteemide valdkonnas. Prognooside kohaselt viiakse see lõpule 2021. aastal.

On tehtud kindlaks täiendavad standardimisvajadused intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi kohaldamisala raames ning need on tulevast standardimist silmas pidades lisatud komisjoni IKT standardimisplaani[33] iga-aastaste uuenduste hulka. Need hõlmavad avatud sõidukisisese platvormi arhitektuuri, teisaldavate seadmete turvalist integreerimist ja kasutamist ning lünkade analüüsimist seoses väga erinevate teenustega koostoimelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse jaoks.

2.5. Mittesiduvad meetmed

2.5.1. Liikmesriikide aruandlust käsitlevad suunised

Võttes arvesse saadud kogemusi ja pidades silmas esimeste liikmesriikide ITSi eduaruannete (2014) analüüse, on koostöös liikmesriikide ekspertidega loodud ühtne aruandluseks kasutatav struktuur ja loetelu võtmetähtsusega tulemuslikkuse põhinäitajatest ning see on liikmesriikidele välja pakutud vabatahtlikuks kasutamiseks nende 2017. aasta eduaruannetes. Need täiendavad liikmesriikide aruandlussuuniseid intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi[34] raames, mis võeti vastu 13. juulil 2011. Üksikasjalikku teavet aruandlusstruktuuride ja võtmetähtsusega tulemuslikkuse põhinäitajate kohta võib leida komisjoni talituste töödokumendist liikmesriikide 2014. ja 2017. aasta eduaruannete analüüsi kohta.

2.5.2. Intelligentseid linnatranspordisüsteeme käsitlevad suunised

Nagu on esimeses eduaruandes märgitud, olid intelligentsete transpordisüsteemide tegevuskava raames koostatud intelligentsete linnatranspordisüsteemide suunised sisendiks komisjoni talituste töödokumendile „Intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtt ELi linnades“[35]. See oli osa ELi linnalise liikumiskeskkonna paketist, mis võeti vastu 17. detsembril 2013[36]. Komisjon hindab paketti 2019. aastal.

2.6. Eraelu puutumatust, turvalisust ja teabe taaskasutamist käsitlevad eeskirjad

Nagu 2014. aasta aruandes märgitud, lisatakse spetsifikatsioonidesse vajaduse korral eraelu puutumatust, andmekaitset, turvalistust ja teabe taaskasutamist puudutavad sätted, milles selgitatakse, et järgida tuleb eraelu puutumatust ja andmekaitset puudutavaid õigusakte. Samamoodi on Euroopa Andmekaitseinspektorit regulaarselt kutsutud ekspertide kohtumistele ning tema arvamust on nõuetekohaselt arvesse võetud.

Isikuandmete kaitse oli oluline kaalutlus C-ITSi süsteemi puudutavate spetsifikatsioonide ettevalmistamisel, sest mitmed C-ITS teenused tuginevad

---

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

34 ELT L 193, 23.7.2011, lk 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.

isikuandmete edastamisele. C-ITSi süsteemi puhul selgitati, et spetsifikatsioonid ei saa olla õiguslik alus andmete seaduslikuks töötlemiseks. Sellest hoolimata kehtestatakse C-ITSi spetsifikatsioonides nõuded sõnumite pseudonüümimiseks, samuti on põhjendustes ära toodud kaalutlused, mis toetavad isikuandmete kaitset.

Veel üks C-ITSi spetsifikatsiooni oluline aspekt on teabevahetuse turvalisus. Paljude C-ITSi teenuste puhul on oluline tagada teavet, näiteks asendi-, kiirus- ja suunateavet sisaldavate C-ITSi sõnumite autentsus ja terviklikkus. Seega luuakse nende spetsifikatsioonide kaudu üks ühtne Euroopa C-ITSi usaldusmudel kõigi C-ITS-jaamade jaoks, olenemata kasutatud kommunikatsioonitehnoloogiast.

2.7. Vastutust käsitlevad eeskirjad

Nagu 2014. aasta aruandes märgitud, on spetsifikatsioonidesse lisatud vastutust käsitlevad asjakohased sätted kooskõlas intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artikliga 11.

Kuna vastutus on ka C-ITSi süsteemi oluline aspekt, on spetsifikatsioonide ettevalmistamisel nõuetekohaselt kaalutletud ka erisätteid ühenduse ühtlustamisõigusaktide jaoks otsuse nr 768/2008/EÜ[37] I lisas sätestatud toodete puhul. Need ei ole seotud üksnes vastutusega, vaid neis on üksikasjalikult ära toodud C-ITSi jaamade tootjate kohustused ja vastutus.

2.8. Liikmesriikide aruanded

2.8.1. Aruanded prioriteetsete valdkondadega seotud siseriiklike meetmete ja projektide kohta

Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artikli 17 lõike 3 kohaselt pidid liikmesriigid esitama komisjonile hiljemalt 27. augustil 2014 ja 27. augustil 2017 aruanded intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artiklis 2 loetletud prioriteetsete valdkondadega seotud siseriiklike meetmete ja projektide kohta.

Neid 2014. ja 2017. aasta aruandeid on analüüsitud komisjoni talituste töödokumendis „Liikmesriikide aruannete analüüs“, mis on lisatud käesolevale aruandele.

2.8.2. Peamised õppetunnid – praegused suundumused

Enamik liikmesriike teeb aktiivselt tööd prioriteetses valdkonnas I (maantee-, liiklus- ja reisiandmete optimaalne kasutus), sh ELi rahastatavad projektid, mis hõlmavad mitut liikmesriiki (näiteks „Crocodile 2“). Lisaks teatasid paljud riigid, et nad töötavad välja reisiplaneerimisteenuseid ja täiustavad oma andmete kogumise taristut ja muutteabega liikluskorraldusvahendeid. Erasektor on aga esialgu näidanud piiratud koostöövalmidust juurdepääsu tagamiseks liiklusohutusega seotud andmetele[38] (spetsifikatsioonid meetmele c).

Liikmesriigid on samuti töötanud välja väga palju eri meetmeid prioriteetses valdkonnas II (liikluse ja kaubaveo korraldusega seotud intelligentsete

[37] Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus nr 768/2008/EÜ, 9. juuli 2008, toodete turustamise ühise raamistiku kohta.

[38] Seoses sõidukite abil saadud andmetega lõid mitmed liikmesriigid 2017. aastal andmete rakkerühma, mis hõlmas mitut avaliku ja erasektori sidusrühma. 3. juunil 2019 sõlmiti vastastikuse mõistmise memorandum, et arendada edasi „kontseptsiooni tõendamist“ (Proof of Concept) eesmärgiga jagada sõidukite abil saadud andmeid liiklusohutuse kohta. https://www.roundtable-dtf.eu/data-task-force/.

transpordisüsteemide teenuste järjepidevus). Need ‚meetmed hõlmavad liikluse korraldamise süsteeme ja liikluse korraldamise teenuste piiriülese kasutuselevõtu jätkamist, maantee- ja raudteetranspordi tõhusamat sidumist, mitmeliigiliste arukate või e-piletimüügisüsteemide väljatöötamist ühistranspordi jaoks või uuenduslike vahendite ja veebisüsteemide väljatöötamist autovedusid puudutava teabe ja autovedude juhtimise jaoks. Peaaegu kõik liikmesriigid olid selles valdkonnas kaasatud ühte või mitmesse ELi rahastatavasse projekti, näiteks „NEXT-ITS 2“, „Ursa Major 2“, „MedTIS2“ või „Arc Atlantique 2“.

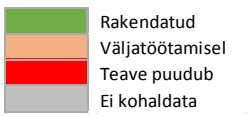
Lisaks eCall-süsteemi taristu kasutuselevõtule ning spetsifikatsiooni e (veoautodele ja tarbesõidukitele turvaliste parkimiskohtade teabeteenuse pakkumine) rakendamisele, mida toetasid ka Euroopa ühendamise rahastust rahastatud projektid, on prioriteetse valdkonna III (liiklusohutuse ja turvalisusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide rakendused) puhul teatatud väiksemast meetmete arvust. Mitu olulist suuremahulist ELi rahastatud ITS projekti Euroopa ühendamise rahastu projektidega sarnastes valdkondades (näiteks projektid „Ursa Major 2“ või „NEXT-ITS 2“) on siiski vähemalt osaliselt seotud prioriteetse valdkonnaga III, sest nende eesmärk on eeskätt reisijateveo ja kaubaveo ohutuse parandamine. Tuleks samuti märkida, et paljud C-ITSi projektid, millest on teatatud prioriteetses valdkonnas IV, keskenduvad jõuliselt ohutusele.

Prioriteetses valdkonnas IV on teatatud paljudest uutest meetmetest, mis keskenduvad peamiselt C-ITSile ja aitavad viia selle valdkonna mitmes liikmesriigis paremini kooskõlla teiste prioriteetsete valdkondadega. Euroopa ühendamise rahastust rahastatud projektid, näiteks „C-Roads Platform“ (ja sellega seotud riiklikud projektid), „InterCor“ ja „NordicWay“, on ühendanud paljusid liikmesriike ja aidanud luua piiriülest koostalitlusvõimet ning piiriüleseid standardeid.

Nagu juba 2014. aasta aruandes rõhutatud, tugineb teenuste koostalitlusvõime ja järjepidevus intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi raames vastuvõetud ELi spetsifikatsioonidele.

Paljud liikmesriigid on lisaks loonud riiklikud juurdepääsupunktid, mis on seotud intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi eri spetsifikatsioonidega. Järgmises tabelis on näidatud riiklike juurdepääsupunktide kasutuselevõtmise tase käesoleva aruande koostamise ajal. Punane värv viitab teabe puudumisele ja/või riiklike juurdepääsupunktide kasutamata jätmisele mitmes liikmesriigis. Ajakohane ja üksikasjalik nimekiri riiklikest juurdepääsupunktidest on kättesaadav ka komisjoni veebilehel[39].

Riiklike juurdepääsupunktide värvikood



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

Riigi nimetus	MMTIS riiklik juurdepääsupunkt Delegeeritud määrus 1926/2017 (meede a)	RTTI riiklik juurdepääsupunkt Delegeeritud määrus 962/2015 (meede b)	SRTI riiklik juurdepääsupunkt Delegeeritud määrus 886/2013 (meede c)	SSTP riiklik juurdepääsupunkt Delegeeritud määrus 885/2013 (meede e)	SSTP ELi juurdepääsupunkt Delegeeritud määrus 885/2013 (statistilised andmed - meede e)
Austria					
Belgia					
Bulgaaria					
Horvaatia					
Küpros					
Tšehhi Vabariik					
Taani					
Eesti					
Soome					
Prantsusmaa					
Saksamaa					
Kreeka					
Ungari					
Iirimaa					
Itaalia					
Läti					
Leedu					
Luksemburg					
Malta					
Madalmaad					
Norra					
Poola					
Portugal					
Rumeenia					
Slovakkia					
Sloveenia					
Hispaania					
Rootsi					
Ühendkuningriik					

Paljud liikmesriigid tegid koostööd ka ühiste vahendite nimel, mis olid seotud andmete kättesaadavuse ja teenuste osutamisega (nt DATEX II profiilid, TN-ITSi spetsifikatsioonid, metaandmete kataloog, kvaliteediraamistik, ettevõtja kinnituse vormid jne) Euroopa ühendamise rahastust rahastatud projektide või programmitoetusmeetmete kaudu või vabatahtlikkuse alusel. Sellist koostööd tuleks soodustada ja laiendada, et aidata luua ühtsem digitaalne ITS-taristu, mille selgrooks on kõik riiklikud juurdepääsupunktid.

Teatatud on ka uut liiki meetmetest, näiteks droonide kasutamisest liikluse seireks, ning paljud liikmesriigid teatasid isesõitvate sõidukite või autonoomse sõidukijuhtimisega seotud meetmetest. Need uued ITS-teemad väärivad pidevat tähelepanu, eeskätt intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi võimalikku läbivaatamist silmas pidades.

2.9. Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühm

Nagu 2014. aasta aruandes juba märgitud, on komisjon küsinud Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühma liikmetelt pidevalt kirjalikke arvamusi kavandatavate spetsifikatsioonide äriliste ja tehniliste aspektide kohta. Nõuanderühm on esitanud asjakohaseid märkusi, mis aitasid koostada spetsifikatsioonide lõplikud versioonid. Ajavahemikus 2012. aasta märtsist kuni 2018. aasta septembrini korraldati kümme kohapealset kohtumist, sh nn intelligentsete transpordisüsteemide sõprade kohtumised, mis võimaldasid integreeritumat arutelu komisjoni, liikmesriikide, tööstusharu ja teiste sidusrühmade vahel.

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

3.1. Tulemuslikkus ja asjakohasus

Direktiivi 2010/40/EL tulemuslikkuse, tõhususe, asjakohasuse, sidususe ja Euroopa lisaväärtuse ulatusliku hindamise võib leida komisjoni talituste töödokumendist intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi hindamise kohta, mis on lisatud käesolevale aruandele.

3.2. Delegeerimine

Poliitiline toetus

2014. aasta aruandes tõsteti esile erinevust arvamustes, mida väljendasid liikmesriikide eksperdid eCalli spetsifikatsioonidega seoses tehtud töö ajal ja liikmesriigid oma seisukohtades nõukogu poliitilise kontrolli ajal. Sellele järgnenud spetsifikatsioonide vastuvõtmine prioriteetsete meetmete jaoks läks sellest vaatenurgast sujuvamalt ning nõukogu ja parlamendi tasemel saavutati üldine kokkulepe. See võis aidata kaasa komisjonile antud volituste pikendamisele viieks aastaks, et võtta vastu delegeeritud õigusaktid ja pidada dialoogi liikmesriikidega ajakohastatud tööprogrammi väljatöötamise kohta. Seevastu intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi täiendav delegeeritud õigusakt C-ITSi süsteemi kasutuselevõtmise ja tööks kasutamise kohta, mille komisjon võttis vastu 13. märtsil 2019 pärast põhjalikku ja viljakat koostööd liikmesriikide ekspertidega, lükati nõukogu poolt 2019. aasta juulis tagasi.

Delegeerimise ulatuse kahtluse alla seadmine

Üks liikmesriik pöördus 18. detsembril 2013 kahe delegeeritud määruse (EL) nr 885/2013 (veoautode parkimise teabeteenused) ja (EL) nr 886/2013 (liiklusohutusega seotud minimaalse üldise liiklusteabe teenused) küsimuses Euroopa Liidu Üldkohtu poole. Liikmesriik taotles kõnealuse kahe delegeeritud määruse tühistamist põhjendusega, et need ületavad direktiiviga 2010/40/EL ette nähtud õiguste delegeerimise piire ning rikuvad seega ELi toimimise lepingu artiklit 290, sest delegeeritud õigusaktidega kehtestatakse kohustusi, mida peavad täitma kõik liikmesriigid, ja see on intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi eesmärgiga vastuolus.

Üldkohus jättis selle hagi 2015. aasta oktoobris[40] läbi vaatamata, väites, et komisjon ei olnud oma volitusi nende delegeeritud õigusaktide vastuvõtmisega ületanud. Üldkohus kinnitas ka komisjoni seisukohta seoses sellise kontrolliasutuse loomisega, mis on ühe delegeeritud õigusakti kaudu pädev vastavust hindama.

Liikmesriik esitas selle otsuse kohta apellatsioonkaebuse, väites põhimõtteliselt, et:

1. Üldkohus järeldas ekslikult, et vaidlustatud määrused ei kohusta liikmesriike intelligentsete transpordisüsteemide rakendusi ja teenuseid oma territooriumil kasutusele võtma;
2. Üldkohus ei olnud õigesti tõlgendanud direktiivi 2010/40/EL artiklis 7 sätestatud delegeeritud volitust, leides, et see annab komisjonile volituse kohustada liikmesriike kontrolliasutust looma ning
3. Üldkohus eksis, kui leidis, et kontrolliasutus ei ole asjaomase valdkonna olemuslik aspekt ning et kontrolliasutuste loomise õigust võib delegeerida.

26. juulil 2017 jättis Euroopa Kohus apellatsioonkaebuse põhjendamatuse tõttu rahuldamata,[41] kinnitades seega Üldkohtu otsust ja komisjoni seisukohta.

Euroopa Kohus leidis seega, et kontrolliasutuse loomine ei ole asjaomase valdkonna „olemuslik aspekt“ ning et kontrolliasutuste loomise õigust võib delegeerida.

3.3. Spetsifikatsioonidega seoses võetavad järelmeetmed

Nagu 2014. aasta aruandes juba märgitud, toetati spetsifikatsioonide rakendamist Euroopa ühendamise rahastu kaudu (projektid „I_HeERO“, „Crocodile 2“ või „C-Roads“ ja programmitoetusmeetmed, nt TN-ITS GO[42], DATEX II, MMTIS[43]) ja rahastamisega programmist „Horisont 2020“ ning sidusrühmade mitme algatusprogrammi ja platvormide kaudu (EeIP[44], TISA[45], EU-EIP[46], TN-ITS jne).

Selleks, et struktureerida spetsifikatsioonide rakendamist liikmesriikides, korraldas komisjon ka mitu ekspertide järelkohtumist[47] ja töötuba, et käsitleda kõikide spetsifikatsioonide a, b, c, d ning e rakendamisega seotud teemasid, eeskätt teemasid, mis on seotud riiklike juurdepääsupunktide loomisega.

Nagu punktis 2.8.2 märgitud, tegid paljud liikmesriigid vabatahtlikkuse alusel ja/või ELi rahastatavate projektide raames koostööd, et luua eri vahendeid, mis on vajalikud spetsifikatsioonide rakendamiseks, eeskätt seoses kvaliteedinõuete, metaandmete, standardite kirjeldamise ja muuga.

See töö oli vajalik spetsifikatsioonide täiendamiseks tegevusaspektidega ja mõnikord algatas selle väikesest arvust liikmesriikidest koosnev rühm, kuna asjakohane formaalne raamistik puudub. Selles töös oleks kindlasti abi paremast

---

40 Üldkohtu 8. oktoobri 2015. aasta otsus kohtuasjades T-659/13 ja T-660/13, Tšehhi Vabariik *vs.* komisjon, EU:T:2015:771.

41 Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 26. juuli 2017, C-696/15, Tšehhi Vabariik *vs.* komisjon, ECLI:EU:C:2017:595.

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

43 Mitmeliigilised liikumisvõimaluste teabeteenused – toetust anti 17 liikmesriigile.

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.

koordineerimisest, mis kaasaks kõiki liikmesriike ja hõlmaks kõiki spetsifikatsioone, et kasutada parimal võimalikul moel ära jõupingutusi, mida tehakse intelligentsete transpordisüsteemide digitaalse ühtlustatud taristu loomise nimel.

4. KASUTATUD JA VAJALIKUD RAHALISED VAHENDID

Võrreldes 2014. aasta aruandega on kogutud rohkem teavet kasutatud ja vajalike rahaliste vahendite kohta, sest kõikide prioriteetsete meetmetega on tegeldud ning teenuste ja riiklike juurdepääsukeskuste taristu kasutuselevõtmisel on tehtud olulisi edusamme. Tuleks märkida, et spetsifikatsioonide rakendamisega seotud kulusid on väga sageli keeruline eristada intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutuselevõtu ja kasutamise ning intelligentsete transpordisüsteemide füüsilise taristu enda üldkuludest, mis võivad osutuda palju suuremaks.

Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi rakendamisega seotud kulud on üksikasjalikult välja toodud intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi 2010/40/EL järelhindamiseks (Ricardo-TEPR, juuli 2018) tehtud tugiuuringus ja seda on lisaks käsitletud komisjoni talituste töödokumendis intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi hindamise kohta, mis on lisatud käesolevale aruandele.

Lisaks liikmesriikide kantud ülevõtmiskuludele ning komisjoni ja liikmesriikide kuludele, mis tulenesid Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide komitee koosolekutest (25 kohtumist 2018. aasta lõpu seisuga), Euroopa nõuanderühma koosolekutest (10 kohtumist), liikmesriikide eksperdirühmade koosolekutest (58 kohtumist või järelkohtumist spetsifikatsioonide ettevalmistamiseks) ning C-ITSi platvormi koosolekutest (8 täiskogu istungit ja ligikaudu160 töörühmade kohtumist), võib direktiivi rakendamisega seotud kulud kokku võtta järgmiselt.

- **Riiklike juurdepääsukeskuste loomine ja käitamine.** Riiklike juurdepääsukeskuste loomise keskmised kulud (liikmesriikide 30 % sisendi alusel) ulatuvad 249 000 eurost spetsifikatsiooni b puhul kuni 352 000 euroni spetsifikatsiooni c puhul. Keskmised aastased käitamiskulud ulatuvad 29 000 eurost spetsifikatsiooni c puhul kuni 46 000 euroni spetsifikatsiooni b puhul. Spetsifikatsiooni a puhul esitasid andmed vaid kolm liikmesriiki ning selle põhjal on keskmine loomiskulu 195 000 eurot ja aastane käitamiskulu 22 000 eurot. Need kulud on vaid keskmised väärtused ja individuaalsed väärtused erinevad liikmesriigiti märkimisväärselt, sõltudes eeskätt sellest, milliseid valikuid liikmesriik on rakendamisel teinud (olemasolevate juurdepääsupunktide taaskasutamine, ühised juurdepääsupunktid mitme spetsifikatsiooni jaoks jne), millised tehnilised lahendused valiti (nt andmehoidla, andmeturg, teabehoidla) ning kas dünaamilisi andmeid on lisatud või mitte.
- **Standardite väljatöötamine.** Komisjon eraldas 2,8 miljonit eurot aastateks 2011–2017, et töötada välja standardid koostalitlusvõimelise automaatse hädaabikõne (eCall) jaoks ja kahe standardimisvolituse, M/453 (C-ITS) ja M/546 (Urban ITS) jaoks. Täiendavaid rahalisi vahendeid on eraldatud spetsifikatsioonidega seotud standarditele (nt tehnilised spetsifikatsioonid ITSi ruumiandmete vahetamiseks) ja standardite kirjeldamisele Euroopa ühendamise rahastu projektide või programmitoetusmeetmete kaudu. Standardimistöö jätkub, eeskätt komisjoni IKT standardimisplaani alusel.

- **Euroopa ühendamise rahastu programmitoetusmeetmed.** Algatati mitu Euroopa ühendamise rahastu programmitoetusmeedet kogusummas 15,5 miljonit eurot, et toetada spetsifikatsioonide rakendamist. Need hõlmavad menetlusi ja standardeid andmevahetuse jaoks (TN-ITS GO intelligentsete transpordisüsteemide ruumiandmete jaoks, DATEX II liiklusandmete jaoks, NeTEx ühistranspordi jaoks, MMTIS) ja turvaarhitektuuri C-ITSi jaoks, mis võimaldavad paljudel liikmesriikidel välja töötada ühiseid rakendusvahendeid.
- Hädaabikõne **eCall** puhul investeeriti lisaks eelmistele kasutuselevõtueelsetele katseprojektidele 39 miljonit eurot kahte Euroopa ühendamise rahastust rahastatavasse projekti (18,7 miljonit eurot sellest olid ELi rahalised vahendid), mis hõlmasid 18 liikmesriiki. Need kulud ületavad eCalli kõnede vastuvõtmiseks ja menetlemiseks vajaliku häirekeskuste taristu loomise või ajakohastamise kulud ja hõlmavad ka tulevikku suunatud meetmeid, mis on seotud näiteks kohaldamisala laiendamisega täiendavate sõidukiliikide hõlmamiseks.

Lisakulud, mida tähele panna, on komisjoni nõustamisuuringud (2,1 miljonit eurot aastatel 2010–2017), intelligentsete transpordisüsteemidega seotud ürituste korraldamine (1,6 miljonit eurot aastatel 2010–2017) ning komisjoni ja liikmesriikide järelevalve- ja jõustamiskulud.

Nagu on märgitud intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi 2010/40/EL järelhindamiseks tehtud tugiuuringus (Ricardo-TEPR, juuli 2018), on investeeringud teadus- ja arendustegevusse (FP7 ja programm „Horisont 2020“) ning kasutuselevõtmisesse (TEN-T ja Euroopa ühendamise rahastu, Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondid) nendest rakendamiskuludest palju suuremad, st suhtes ligikaudu 100:1. Kuna intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi raames välja töötatud spetsifikatsioonide üks põhieesmärk on hõlbustada ja ühtlustada juurdepääsu andmetele, mida taaskasutatakse ITS-teenuste arendamiseks, näivad direktiivi rakendamisega seotud kulud mõistlikud, nagu ka need, mis on seotud teenuste enda ühtlustatud pakkumisega, nt eCalli ja C-ITSi puhul. Neid kulude ja tulude küsimusi on üksikasjalikumalt käsitletud komisjoni talituste töödokumendis intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi hindamise kohta, mis on lisatud käesolevale aruandele.

5. KOKKUVÕTE

Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi kuut prioriteetset meedet on täielikult arvesse võetud. Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi raames on alustatud uute meetmete võtmist, õigust delegeeritud õigusakte vastu võtta on pikendatud õigel ajal ning 11. detsembril 2018 vastu võetud intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi ajakohastatud tööprogramm aitab suunata lähiaastail tehtavat edasist tööd.

Enamik liikmesriike rakendab aktiivselt spetsifikatsioone, mis on intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutuselevõtu aluseks. Riiklikud juurdepääsukeskused on kasutusele võetud või kasutusele võtmisel ning samal ajal töötatakse välja töövahendeid, mis toetavad ITS-andmete kättesaadavust. Selles töös oleks kindlasti abi paremast koordineerimisest, mis kaasaks kõiki liikmesriike ja hõlmaks kõiki spetsifikatsioone, et koondada terves ELis kõik jõupingutused intelligentsete transpordisüsteemide digitaalse ühtlustatud taristu loomise nimel.

Esile on kerkimas uued intelligentsete transpordisüsteemidega seotud teemad ja väljakutsed, nagu on kirjeldatud liikmesriikide aruannetes direktiivi rakendamise kohta, nt ühendatud ja automatiseeritud liikuvus ning „liikuvus kui teenus“ („Mobility as a Service“, MaaS). Sellist arengut arvesse võttes võib muutuda olulisemaks küsimus andmete kättesaadavusest kogu maanteetranspordi võrgustiku kohta, eeskätt oluliste andmeliikide kohta, mis seostuvad füüsilise taristukasutamise eeskirjadega. Seda küsimust tuleks veel uurida, et hinnata lisameetmete võtmise vajadust.

Võttes arvesse ka intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi hindamise tulemusi, peaks intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi võimalik läbivaatamine tulevikus hõlmama põhjalikku lähenemisviisi kõikidele neile aspektidele.