2023/2661

30.11.2023

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV (EL) 2023/2661,

22. november 2023,

millega muudetakse direktiivi 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 91,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust, ([1])

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ([2])

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjoni 9. detsembri 2020. aasta teatises „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“ (edaspidi „säästva ja aruka liikuvuse strateegia“) on intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõttu nimetatud peamiseks meetmeks ühendatud ja automatiseeritud mitmeliigilise liikuvuse saavutamisel ning selliste süsteemide kasutuselevõtt aitab seega kaasa Euroopa transpordisüsteemi ümberkujundamisele, et saavutada tõhusa, ohutu, säästva, aruka ja vastupidava liikuvuse eesmärk. See täiendab meetmeid, mis on välja kuulutatud kaubaveo keskkonnahoidlikumaks muutmise juhtalgatuse raames, et edendada mitmeliigilise transpordi logistikat. Säästva ja aruka liikuvuse strateegias teatati ka, et 2022. aastal vaadatakse läbi komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2017/1926, ([3]) et lisada sinna dünaamilistele andmekogudele kohustusliku juurdepääsu nõue ning samuti hinnang, milline on vajadus mitmeliigiliste digiteenuste osutajate õigusi ja kohustusi käsitlevate reguleerivate meetmete järele, tehes seda koos piletimüügialgatusega, sealhulgas rongipiletimüügi algatusega. Käesolev direktiiv peaks tagama, et intelligentsete transpordisüsteemide rakendused maanteetranspordis võimaldavad sujuvat integreerimist teiste transpordiliikidega, näiteks raudteetranspordi või aktiivse liikuvusega, hõlbustades seega võimaluse korral üleminekut nendele transpordiliikidele, et parandada tõhusust ja juurdepääsetavust.

(2) Säästva ja aruka liikuvuse strateegias kinnitatakse eesmärki saavutada olukord, kus 2050. aastaks on surmade arv kõikide transpordiliikide puhul liidus nullilähedane. Liiklejate ohutust aitavad suurendada mitu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL ([4]) meedet, näiteks eCall, liiklusohutusega seotud liiklusteabeteenused ning teabeteenused, mis on seotud veoautodele ja tarbesõidukitele pakutavate turvaliste parkimiskohtadega, mis on sertifitseeritud vastavalt komisjoni delegeeritud määrusele (EL) 2022/1012 ([5]).

([1]) ELT C 290, 29.7.2022, lk 126.
([2]) Euroopa Parlamendi 3. oktoobri 2023. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 23. oktoobri 2023. aasta otsus.
([3]) Komisjoni 31. mai 2017. aasta delegeeritud määrus (EL) 2017/1926, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL seoses mitmeliigilisi liikumisvõimalusi käsitlevate teabeteenuste osutamisega kogu ELis (ELT L 272, 21.10.2017, lk 1).
([4]) 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).
([5]) Komisjoni 7. aprilli 2022. aasta delegeeritud määrus (EL) 2022/1012, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006 seoses ohutute ja turvaliste parkimisalade teenuste ja turvalisuse taset täpsustavate standardite kehtestamise ning nende alade sertifitseerimise korraga (ELT L 170, 28.6.2022, lk 27).

(3) Komisjoni 11. detsembri 2019. aasta teatises „Euroopa roheline kokkulepe“ rõhutatakse, et automatiseeritud ja ühendatud mitmeliigiline liikuvus mängib koos digiülemineku abil loodavate arukate liikluskorraldussüsteemidega liikuvuses üha suuremat rolli, ning tuuakse esile eesmärk toetada uusi säästva transpordi ja liikuvuse teenuseid, mis parandavad liikuvust, vähendavad ummikuid ja saastet, eelkõige linnapiirkondades, ning soodustavad üleminekut puhtamatele transpordiliikidele, toetades transpordiliikide vahelise jaotuse muutmist ja paremat liikluskorraldust. Selle arengu toetamiseks võib olla põhjendatud kaaluda asjakohaseid tehnilisi sõelumiskriteeriume Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/852 ([6]) (tuntud ka kui taksonoomiamäärus) raames, et toetada investeeringuid intelligentsetesse transpordisüsteemidesse.

(4) Kasvav vajadus kasutada andmeid paremini, et muuta transpordiahelad säästvamaks, turvalisemaks, tõhusamaks ja vastupidavamaks, kutsub üles koordineerima paremini intelligentsete transpordisüsteemide raamistikku muude algatustega, mille eesmärk on ühtlustada ja hõlbustada andmete jagamist mitmeliigiliste võimalustega liikuvuse, transpordi- ja logistikasektoris, näiteks liikuvuse ühtne Euroopa andmeruum ja selle osad, Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2020/1056 ([7]) ning digitaalse transpordi ja logistika foorumi (DTLF) töö, võttes samal ajal arvesse andmekaitset ja eraelu puutumatust käsitlevaid norme.

(5) Pidades silmas vajadust digitaliseerida maanteetranspordi sektorit, suurendada liiklusohutust ja vähendada ummikuid, tuleks üleeuroopalises transpordivõrgus edasi arendada intelligentsete transpordisüsteemide ja nende teenuste kasutuselevõttu ning kasutamist maanteedel.

(6) Digitaliseerimine ja innovatsioon maanteetranspordis loovad tööhõivevõimalusi, arendades selles tööstusharus uusi projekte.

(7) Paljudes liikmesriikides on intelligentsete transpordisüsteemide ja teenuste riigisisesed rakendused maanteetranspordi sektoris juba kasutusel. Vaatamata olukorra paranemisele pärast direktiivi 2010/40/EL vastuvõtmist 2010. aastal, leiti selle hindamise käigus siiski püsivaid puudusi, mille tõttu on intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutuselevõtt ebaühtlane ja kooskõlastamata ning puudub geograafiline järjepidevus liidus ja selle välispiiridel.

(8) Direktiivi 2010/40/EL täiendavate komisjoni delegeeritud määruste (EL) nr 885/2013, ([8]) (EL) nr 886/2013, ([9]) (EL) 2015/962 ([10]) ja (EL) 2017/1926 rakendamise kontekstis on liikmesriigid loonud riiklikud juurdepääsupunktid. Riiklikud juurdepääsupunktid võimaldavad pääseda juurde transpordiga seotud andmetele ja neid taaskasutada, et aidata toetada kogu ELi hõlmavate koostalitlusvõimeliste intelligentsete transpordisüsteemide reisi- ja liiklusteenuste osutamist lõppkasutajatele. Need transpordiga seotud andmed peaksid käesolevas direktiivis sätestatud ulatuses olema käideldavad masinloetavas vormingus. Riiklikud juurdepääsupunktid, nagu ka liikmesriikides eksisteerida võivad piirkondlikud ja kohalikud juurdepääsupunktid, on Euroopa andmestrateegia kohase ühtse Euroopa liikuvusandmeruumi oluline osa ning neile tuleks tugineda eelkõige seoses andmetele juurdepääsuga. Tehes koostööd, et hõlbustada juurdepääsu andmetele riiklike juurdepääsupunktide kaudu, peaksid liikmesriigid püüdma parandada riiklike juurdepääsupunktide tulemuslikkust, koostalitlusvõimet ja koostööd kogu liidus ning hõlbustama andmekasutajate juurdepääsu nendele. Vaatamata sellele, et riiklikke juurdepääsupunkte kasutatakse kõigis liikmesriikides, on endiselt vaja parandada andmete käideldavust mitme andmeliigi puhul, mida peetakse üliolulisteks selleks, et toetada lõppkasutajatele vajalikku teavet pakkuvate oluliste teenuste arendamist.

([6]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuni 2020. aasta määrus (EL) 2020/852, millega kehtestatakse kestlike investeeringute hõlbustamise raamistik ja muudetakse määrust (EL) 2019/2088 (ELT L 198, 22.6.2020, lk 13).

([7]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) 2020/1056 elektroonilise kaubaveoteabe kohta (ELT L 249, 31.7.2020, lk 33).

([8]) Komisjoni 15. mai 2013. aasta delegeeritud määrus (EL) nr 885/2013, millega täiendatakse intelligentseid transpordisüsteeme käsitlevat Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL seoses veoautodele ja tarbesõidukitele ettenähtud turvalisi parkimiskohti käsitleva teabeteenuse osutamisega (ELT L 247, 18.9.2013, lk 1).

([9]) Komisjoni 15. mai 2013. aasta delegeeritud määrus (EL) nr 886/2013, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL, sätestades kasutajatele liiklusohutusega seotud minimaalse üldise liiklusteabe võimalusel tasuta edastamisega seotud andmed ja korra (ELT L 247, 18.9.2013, lk 6).

([10]) Komisjoni 18. detsembri 2014. aasta delegeeritud määrus (EL) 2015/962, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL kogu ELis reaalajas saadava liiklusteabe teenuste pakkumise osas (ELT L 157, 23.6.2015, lk 21).

(9) Tuleks tugevdada liikmesriikide koostööd intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõttu käsitlevate spetsifikatsioonide kohaldamisel. Komisjon peaks hõlbustama liikmesriikide koostööd prioriteetsetes valdkondades, näiteks võttes vastu suunised, et edendada intelligentsete transpordisüsteemide ühtlustatud ja õigeaegset kasutuselevõttu liidus ning lihtsustada III lisas loetletud liiki andmete jagamist.

(10) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2023/1804 ([11]) artiklis 20 nõutakse, et kogu liidu territooriumil oleksid käideldavad teatavad lõppkasutajatele suunatud tõhustatud teabeteenuste arendamist toetavad alternatiivkütuste taristuga seotud staatilised ja dünaamilised andmed ja teenused ning oleks riiklike juurdepääsupunktide kaudu tagatud juurdepääs nendele. Kõnealuse sättega nähakse ette ka selliste normide vastuvõtmine, mis täiendavad komisjoni delegeeritud määruses (EL) 2022/670 ([12]) sätestatud norme andmete edastamise, esitamise ja kvaliteedistandardite kohta.

(11) Intelligentsete transpordisüsteemide kooskõlastatud, tulemusliku ja koostalitlusvõimelise kasutuselevõtmise tagamiseks kogu liidus tuleks kehtestada lisaks juba vastuvõetud spetsifikatsioonidele täiendavad spetsifikatsioonid, mis hõlmavad asjakohastel juhtudel selliseid standardeid, millega kehtestatakse täiendavad üksikasjalikud sätted ja menetlused. Enne täiendavate või läbivaadatud spetsifikatsioonide vastuvõtmist peaks komisjon hindama nende vastavust teatavatele kindlaksmääratud põhimõtetele, mis on esitatud II lisas. Esmalt tuleks prioriteetsena käsitleda nelja peamist intelligentsete transpordisüsteemide väljatöötamise ja kasutuselevõtmise valdkonda. Intelligentsete transpordisüsteemide edasise rakendamise käigus tuleks seoses tehnoloogia arengu ja tehtud finantskulutustega võtta arvesse konkreetses liikmesriigis kasutusele võetud olemasolevat intelligentsete transpordisüsteemide taristut.

(12) Eelkõige koostöiste intelligentsete transpordisüsteemide (edaspidi „C-ITS“) puhul tuleks tagada, et intelligentsetele transpordisüsteemidele esitatavate nõuetega ei nähta ette ega eelistata teatavat liiki tehnoloogia kasutamist kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2018/1972 ([13]) sätestatud tehnoloogilise neutraalsuse põhimõttega. Kui on võimalik kasutada üksteist täiendavaid, töökindlaid ja tegelikus elus testitud C-ITS-tehnoloogiaid, tuleks võimaldada kokkusobivate rakenduste kasutamist, tagades seejuures intelligentsete transpordisüsteemide koostalitlusvõime.

(13) Spetsifikatsioonides tuleks arvesse võtta kogemusi ja tulemusi, mis on juba saadud intelligentsete transpordisüsteemide, C-ITSi ning koostoimelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse (*cooperative, connected and automated mobility* – CCAM) valdkonnas, eelkõige C-ITSi ja CCAMi platvormide, reisijate mitmeliigilise liikuvuse Euroopa foorumi, digitaalse transpordi ja logistika foorumi ja Euroopa eCall-süsteemi rakendamise platvormi kontekstis.

(14) Spetsifikatsioonid peaksid soodustama innovatsiooni. Andmete suurem käideldavus peaks näiteks tooma kaasa uute intelligentsete transpordisüsteemide teenuste väljatöötamise ning vastupidi, innovatsioon peaks aitama kindlaks teha vajaduse tulevaste spetsifikatsioonide järele. Programmi „Euroopa horisont“ raames ellu viidav koostoimelist, ühendatud ja automatiseeritud liikuvust käsitlev Euroopa partnerlus peaks toetama C-ITSi järgmise laine teenuste arendamist ja testimist, võttes aluseks C-ITSi teenuste jaoks vastu võetavad spetsifikatsioonid ning aidates lõimida ülimalt automatiseeritud sõidukid uutesse mitmeliigilise liikuvuse teenustesse. Uute tehnoloogiate töökindlust on vaja eelkõige C-ITSi puhul enne kasutuselevõttu tegelikes liiklustingimustes testida.

(15) C-ITSis kasutatakse tehnoloogialahendusi, mis võimaldavad maanteesõidukitel vahetada teavet üksteisega ja teeäärse taristuga, sealhulgas liikluskorraldusseadmetega. Kõnealuste teenuste puhul on tegemist intelligentse transpordisüsteemi ühe teenusekategooriaga, mis põhineb avatud arhitektuuril ja võimaldab paljudel eri C-ITSi jaamadel vastastikku sidet pidada. See tähendab, et omavahel peaksid turvaliselt sõnumeid vahetama kõik C-ITSi jaamad, mitte ei tohiks see piirduda eelnevalt kindlaksmääratud jaamadega. Enamiku teenuste puhul on vaja tagada, et C-ITSi sõnumid, mis sisaldavad teavet asukoha, kiiruse ja suuna kohta, oleksid autentsed ja terviklikud. Seetõttu tuleks luua üks C-ITSi ühtne Euroopa usaldusmudel, et luua usalduslik seos kõigi C-ITSi jaamade vahel, olenemata kasutatavast sidetehnoloogiast. Seda usaldusmudelit tuleks rakendada avaliku võtme taristu kasutamise poliitika abil. Avaliku võtme taristu kõrgeim tase peaks olema Euroopa sertifikaatide usaldusnimekiri, mis sisaldab kõigi

([11]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. septembri 2023. aasta määrus (EL) 2023/1804, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2014/94/EL (ELT L 234, 22.9.2023, lk 1).

([12]) Komisjoni 2. veebruari 2022. aasta delegeeritud määrus (EL) 2022/670, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL kogu ELis reaalajas saadava liiklusteabe teenuste pakkumise osas (ELT L 122, 25.4.2022, lk 1).

([13]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/1972, millega kehtestatakse Euroopa elektroonilise side seadustik (ELT L 321, 17.12.2018, lk 36).

usaldusväärsete juursertifikaate väljastavate Euroopa asutuste kandeid. C-ITSi usaldusmudeli sujuva toimimise tagamiseks tuleks teatavaid ülesandeid täita kesksel tasandil. Komisjon peaks tagama nende oluliste ülesannete täitmise, eelkõige seoses i) C-ITSi sertifitseerimispoliitika asutuse rolliga sertifitseerimispoliitika haldamisel ja avaliku võtme taristule loa andmisel, ii) usaldusnimekirja haldaja rolliga Euroopa sertifikaatide usaldusnimekirja loomisel ja ajakohastamisel, ning mis puudutab korrapärast tegevust, C-ITSi sertifitseerimispoliitika asutusele C-ITSi usaldusmudeli üldise turvalise toimimise kohta aruannete esitamisel, ning iii) C-ITSi kontaktpunkti rolliga juursertifikaate väljastavate asutuste juhtidega suhtlemisel ning usaldusnimekirja haldaja digitaalsertifikaadi ja Euroopa sertifikaatide usaldusnimekirja avaldamisel. Komisjon tagab praegu ka selle, et juursertifikaate väljastav Euroopa asutus täidab oma rolli. Selle asutuse võib asjakohasuse korral säilitada, näiteks selleks, et toetada üleminekukavasid, kui teise juursertifikaate väljastava asutuse toimimine on ohus.

(16) Enamik direktiivi 2010/40/EL kohaseid meetmeid, välja arvatud eCall-süsteem, on keskendunud spetsifikatsioonide vastuvõtmisele, et tagada juba masinloetavas digivormingus käideldavana eksisteerivate andmete koostalitlus ja juurdepääs nendele, ning intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutuselevõtule, kuid asjaomastel sidusrühmadel ei ole kunagi olnud kohustust selliseid andmeid luua ja need selles vormingus käideldavaks teha ega võtta kasutusele konkreetseid teenuseid. Paljude intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutamine on laialt levinud: näiteks intsidentide avastamist võimaldavad liiklusohutusega seotud liiklusteabeteenused; samuti käesolevas direktiivis kindlaksmääratud prioriteetsetes valdkondades, näiteks liikluseeskirjad, niisuguste oluliste andmete kasutamine, mis toetavad selliseid olulisi teenuseid nagu kiiruse piiramine, et toetada sõidukeid, millel on arukas kiirusekontrollisüsteem vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2019/2144 ([14]). Selliste teatavate intelligentsete transpordisüsteemide teenuste ja oluliste masinloetavas vormingus andmete kohustuslikku tagamist peetakse vajalikuks, et tagada nii selliste andmete jätkuv käideldavus kui ka selliste teenuste jätkuv osutamine kogu liidus. See tähendab, et masinloetavates andmetes kajastatav alusteave on juba olemas, olenemata sellest, millises vormingus või andmekandjal see esitatakse. Näiteks on alusteave olemas ainult juhul, kui pädevad asutused väljastavad liikluse jaoks halbade ilmastikutingimuste hoiatuse (näiteks raadios või liiklusinfotahvlil).

Käesolevas direktiivis ei sätestata, kas on vaja luua spetsiifilist liiklusteavet (näiteks koostada liiklusskeeme), ega seda, millistel asjaoludel tuleks väljastada ohuhoiatus (näiteks kas lumesaju tõttu saadetakse juhtidele hoiatus) või milliseid arvväärtusi liikluskorraldus peaks sisaldama (näiteks kiirusepiirangu tase). Kõik see jääb pädevate asutuste otsustada, mis tähendab, et praktikas esineb erinevusi (näiteks sama lumesadu võib mõnedes piirkondades tingida otsuse väljastada liiklusega seotud ohuhoiatus, kuid teistes mitte). Lisaks ei nõua teatavate intelligentsete transpordisüsteemide teenuste ja oluliste andmete kohustuslik digitaalses masinloetavas vormingus tagamine investeeringuid võrgu teeäärsetesse seadmetesse, et koguda lisateavet. Andmeliigid ja teenused, mille tagamine tuleks käesoleva direktiivi alusel kohustuslikuks muuta, tuleks kindlaks määrata spetsifikatsioonide alusel, mille komisjon on vastu võtnud direktiivi 2010/40/EL täiendavate delegeeritud õigusaktidega, eelkõige delegeeritud määrustega (EL) nr 885/2013, (EL) nr 886/2013, (EL) 2017/1926 ja (EL) 2022/670, ning need peaksid ühtima nimetatud õigusaktides kindlaks määratud andmeliikide ja teenustega. Komisjoni poolt juba vastu võetud spetsifikatsioonid, sealhulgas nendes osutatud standardid, jätavad ruumi valikute tegemiseks seoses masinloetavas vormingus käideldavaks tehtava teabeelemendi digitaalse sisuga. Ühetaoliseks rakendamiseks võib vaja minna ettevalmistavat tööd, näiteks standardite profileerimist. Sellistel juhtudel tuleks intelligentsete transpordisüsteemide tööprogrammis tehtavat ettevalmistustööd kirjeldada ning seda liiki andmete ja nendega seotud teenuste tagamise suhtes kohaldatavate kuupäevade puhul tuleks seda täiendavat tööd arvesse võtta.

([14]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2019. aasta määrus (EL) 2019/2144, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning mootorsõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ja tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009 ning komisjoni määrused (EÜ) nr 631/2009, (EL) nr 406/2010, (EL) nr 672/2010, (EL) nr 1003/2010, (EL) nr 1005/2010, (EL) nr 1008/2010, (EL) nr 1009/2010, (EL) nr 19/2011, (EL) nr 109/2011, (EL) nr 458/2011, (EL) nr 65/2012, (EL) nr 130/2012, (EL) nr 347/2012, (EL) nr 351/2012, (EL) nr 1230/2012 ja (EL) 2015/166 (ELT L 325, 16.12.2019, lk 1).

(17) Vajalik üleminek mittedigitaalselt teabelt masinloetavale digitaalsele vormingule nõuab järkjärgulist ja proportsionaalset lähenemisviisi, võttes arvesse kaasatud sidusrühmade arvukust ja nende ebaühtlast tehnilist suutlikkust ning teabe suurt hulka. Seetõttu peaks teatavate andmete kohustuslik masinloetavas digitaalses vormingus esitamine esimeses etapis hõlmama teavet, mis on loodud või ajakohastatud pärast konkreetset alguskuupäeva; teises etapis peaks kohustus hõlmama ka varem loodud teavet. Muude kiiresti aeguvat teavet sisaldavate andmete puhul võib piisata üksnes uue või ajakohastatud teabe käideldavaks tegemisest.

(18) Järjepidevuse huvides peaksid seda liiki andmed ja need teenused, mille tagamine on käesoleva direktiivi kohaselt kohustuslik, olema käideldavad konkreetse geograafilise kohaldamisala piires. See kohaldamisala tuleks samuti kindlaks määrata järkjärgulise ja proportsionaalse lähenemisviisi alusel. Linnatranspordisõlmedes liikluse reguleerimist käsitlevate andmete puhul peaks liikmesriikidel olema võimalus piirata ulatust konkreetsete teedega, et tagada asjakohaste kohustuste proportsionaalsus ja eelkõige mõistlik kulude ja tulude suhe, kohaldades käesolevas direktiivis sätestatud liiklusvoo künnist.

(19) Liiklusohutuse huvides julgustatakse liikmesriike tagama andmetele riiklike juurdepääsupunktide kaudu võimalikult kiiresti juurdepääs (näiteks kiiruspiirangud või dünaamilised andmed ohutute ja turvaliste parkimisalade kohta), samuti teedevõrgu nende osade puhul, mis ei kuulu III lisas määratletud geograafilisse kohaldamisalasse (näiteks kiirteed, mis ei kuulu üleeuroopalisse teedevõrku).

(20) 2020. aasta uuring, mis käsitleb piiratud liikumisvõimega isikutele juurdepääsetava transpordi kaardistamist, näitab, et praegu takistab juurdepääsetavuselemente käsitlevate piisavate andmete puudumine usaldusväärset marsruudi planeerimist, kui otsingu tegemiseks kasutatakse juurdepääsetavusaspekte. Samuti näitab see, et liidu ja liikmesriikide tasandil tuleks pidada väga oluliseks puuetega ja piiratud liikumisvõimega isikute teavitamise miinimumnõuete ja -standardite kehtestamist. Et veelgi parandada transpordisüsteemi juurdepääsetavust ning lihtsustada puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimeste liikumist, on digitaalsete mitmeliigilise liikuvuse teenuste jaoks vaja andmeid juurdepääsusõlmede ja nende juurdepääsetavuselementide kohta juurdepääsetavas vormis.

(21) Võttes arvesse säästva ja aruka liikuvuse strateegias esitatud sellekohast avaldust, palutakse komisjonil kaaluda, milliseid kohandusi on praeguses õigusraamistikus vaja teha seoses uute elektrooniliste sidetehnoloogiatega ning kuidas eCall-süsteemi häirekeskusi mõjutab eCall-süsteemi võimalik laiendamine teistele sõidukikategooriatele, nagu raskeveokid, bussid, kaherattalised mootorsõidukid ja põllumajandustraktorid. Samuti palutakse komisjonil käesoleva direktiivi raamistikust välja jäävalt hinnata võimalusi eCall-süsteemide aegumise probleemi lahendamiseks kehtivatele eCall-nõuetele vastavate seadmetega sõidukites pärast ahelkommuteeritud sidevõrkude (2G ja 3G) väljalülitamist.

(22) Intelligentsete transpordisüsteemide ja sõiduabisüsteemide või üldiselt sõidukite ja taristusüsteemide suurem lõimimine tähendab, et sellised süsteemid toetuvad üha enam omavahel jagatavale teabele. Eriti kehtib see C-ITSi puhul. Suurema automatiseerimisega selline sõltuvus suureneb. Suuremal automatiseerimisel tuleks turvalisel viisil kasutada sõidukite ja taristu vahelist teabevahetust toimingute kooskõlastamiseks ja liiklusvoogude sujuvamaks muutmiseks, aidates kaasa ka säästvamale transpordile. Selline sõidukite ja taristu vaheline teabevahetus peaks toetama andmete usaldusväärsust, täpsust ja käideldavust. Intelligentsete transpordisüsteemide teenuste terviklikkuse ohustamine võib seega avaldada tõsist mõju liiklusohutusele, näiteks kui tahtlik valeteabe esitamine ajendab sõidukeid tegema liiklejaid ohustavaid manöövreid, ning sellel võib olla järelmõju liidu transpordisüsteemile. Selleks et tagada käesoleva direktiivi rakendamise ühetaolised tingimused, tuleks olukordades, kus intelligentsete transpordisüsteemide teenuste terviklikkus on häiritud ja liidu tasandil on kiiresti vaja sekkumist, et tagada liidu transpordisüsteemi ohutu ja nõuetekohane toimimine või liiklusohutus, anda komisjonile rakendamisvolitused võtta vastumeetmeid sellise olukorra põhjuste ja tagajärgedega tegelemiseks. Need vastumeetmed tuleks võtta võimalikult kiiresti ja neid tuleks kohaldada viivitamata. Enne selliste vastumeetmete võtmist peaks komisjon siiski

tegema kõik endast oleneva, et konsulteerida liikmesriikide ekspertidega. Võttes lisaks arvesse, et mitmesuguste võimalike süsteemitõrgete kõrvaldamiseks võivad olla olemas eri sekkumistasandeid hõlmavad hädaolukorra lahendamise kavad, peaks komisjon selliseid vastumeetmeid võtma üksnes hädaolukordades, kui pädevate riiklike asutuste võetud parandusmeetmed ei taga õigeaegset ja tulemuslikku reageerimist. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011 ([15]). Võttes arvesse vajadust tagada transpordi järjepidevus, on asjakohane pikendada kõnealuste vastumeetmete kehtivusaega kauemaks kui kuus kuud, kasutades määruse (EL) nr 182/2011 artikli 8 lõikes 2 sätestatud võimalust. Sellised vastumeetmed peaksid lõppema niipea, kui rakendatakse alternatiivlahendust või hädaolukord on lahendatud.

(23) Käesoleva direktiivi alusel toimuv isikuandmete töötlemine, näiteks asukohaandmete töötlemine, kui see võimaldab isikut otseselt või kaudselt tuvastada, peaks toimuma kooskõlas isikuandmete ja eraelu puutumatuse kaitset käsitleva liidu õigusega, mis on sätestatud eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2016/679 ([16]) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2002/58/EÜ ([17]). Kooskõlas määruse (EL) 2016/679 artikliga 6 tuleks käesolevas direktiivis täpsustada, millisel eesmärgil võib käesoleva direktiivi alusel isikuandmeid töödelda.

(24) Kui nendega kaasneb isikuandmete töötlemine, tuleks käesoleva direktiivi alusel väljatöötatavates spetsifikatsioonides ette näha piisavad ja asjakohased isikuandmete kaitse meetmed kooskõlas määruse (EL) 2016/679 ja direktiivi 2002/58/EÜ nõuetega, sealhulgas seoses andmete säilitamise maksimaalse kestuse ning andmete anonüümimise või pseudonüümimisega. Eelkõige tuleks kasutada anonüümitud andmeid, kui isikuandmete töötlemisega taotletavaid eesmärke on võimalik saavutada samamoodi ja kui see on tehniliselt teostatav, ilma et see piiraks liidu õiguses sätestatud anonüümsete või pseudonüümitud andmete kasutamise erinõuete kohaldamist. Muudel juhtudel tuleks julgustada pseudonüümitud andmete kasutamist, näiteks ELi C-ITSi turvavolituste haldamise süsteemi kaudu, et parandada üksikisikute eraelu puutumatust kooskõlas lõimitud andmekaitse põhimõttega. Liikuvusmustritest või näotuvastusest tulenevate isikuandmete kasutamine ei tohi põhjustada mingit sotsiaalset diskrimineerimist. Lisaks tuleks eelkõige väärkasutuse, sealhulgas loata juurdepääsu, muutmise või kadumise vastane kaitse sätestada kõnealustes spetsifikatsioonides või liikmesriigi õiguses, nii nagu on asjakohane, kooskõlas määruse (EL) 2016/679 ja direktiivi 2002/58/EÜ nõuetega.

(25) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2001/95/EÜ ([18]) kohaldatakse selliste toodete suhtes, mille kohta valdkondlike õigusaktidega ei ole ette nähtud konkreetsemaid sama ohutuseesmärgiga sätteid, samuti juhul, kui valdkondlike õigusaktidega kehtestatud ohutusnõuded ei hõlma kõnealuse direktiiviga hõlmatud aspekte ja riske või ohukategooriaid (tuntud ka kui „turvavõrk“).

(26) Kui on vaja teha vastavushindamine, peaksid spetsifikatsioonid hõlmama üksikasjalikke sätteid, millega kehtestatakse komponentide vastavus- või kasutuskõlblikkuse hindamise menetlus. Teatavate intelligentsete transpordisüsteemide teenuste ja eelkõige C-ITSi teenuste puhul on süsteemi ohutuse ja nõuetekohase toimimise tagamiseks oluline pidev vastavus teatavatele nõuetele ja koostalitlusvõime. Seepärast tuleks vajaduse korral kehtestada spetsifikatsioonides lisaks tootenõuetele ka turujärelevalvega seotud menetlused, sealhulgas kaitseklausel. Need sätted peaksid põhinema

([15]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

([16]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).

([17]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. juuli 2002. aasta direktiiv 2002/58/EÜ, milles käsitletakse isikuandmete töötlemist ja eraelu puutumatuse kaitset elektroonilise side sektoris (eraelu puutumatust ja elektroonilist sidet käsitlev direktiiv) (EÜT L 201, 31.7.2002, lk 37).

([18]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. detsembri 2001. aasta direktiiv 2001/95/EÜ üldise tooteohutuse kohta (EÜT L 11, 15.1.2002, lk 4).

Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsusel nr 768/2008/EÜ, ([19]) eelkõige seoses vastavushindamise ja turujärelevalve menetluste eri etappide moodulitega. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2018/858 ([20]) on sätestatud mootorsõidukite ja nende osade või seadmete tüübikinnituse ja turujärelevalve raamistik ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustes (EL) nr 167/2013 ([21]) ja (EL) nr 168/2013 ([22]) on sätestatud kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite ning põllu- ja metsamajanduses kasutatavate sõidukite ja nende osade või seadmete tüübikinnituse reeglid.

Seepärast oleks nimetatud õigusaktide kohaldamisalasse kuuluvate seadmete ja rakenduste vastavushindamise kehtestamine topelttöö. Sõidukite tüübikinnitust käsitlevaid õigusakte kohaldatakse siiski sõidukitesse paigaldatud intelligentsete transpordisüsteemidega seotud seadmete suhtes, kuid mitte maanteetaristu intelligentsete transpordisüsteemide seadmete ja tarkvara suhtes, mis peaksid kuuluma käesoleva direktiivi kohaldamisalasse. Viimasel juhul võiks spetsifikatsioonidega ette näha vastavushindamise ja turujärelevalve menetlused. Sellised menetlused peaksid piirduma sellega, mis on vajalik igal üksikul juhul, ning nende eesmärk peaks asjakohasel juhul olema süstemaatiline lähenemine vastavushindamisasutuste määramise reeglitele ja kohaldatavatele menetlustele, eelkõige seoses piiriüleste rakenduste ja teenustega.

(27) Kui intelligentsete transpordisüsteemide seadmete ja tarkvara kasutuselevõtt ja kasutamine hõlmab tehisintellektisüsteeme, tuleks arvesse võtta Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse, millega sätestatakse tehisintellekti käsitlevad ühtlustatud õigusnormid (tehisintellekti käsitlev õigusakt), asjakohaseid sätteid.

(28) Intelligentsete transpordisüsteemide selliste rakenduste ja teenuste jaoks, mis vajavad täpseid ja tagatud aja- ja asukohamääramisteenuseid, tuleks kasutada satelliidipõhiseid taristuid või samaväärset täpsust võimaldavat tehnoloogiat. Liidu transpordi- ja kosmosesektori vahelist sünergiat tuleks ära kasutada, et edendada uute tehnoloogialahenduste ulatuslikumat kasutamist, mis vastab täpsete ja tagatud aja- ja asukohamääramisteenuste vajadusele. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2021/696 ([23]) loodud liidu kosmoseprogramm pakub Galileo, Euroopa Geostatsionaarse Navigatsioonilisasüsteemi (EGNOS) ja Copernicuse süsteemide kaudu kvaliteetseid, ajakohaseid ja turvalisi kosmosega seotud andmeid, teavet ja teenuseid.

(29) Turvaliste ja usaldusväärsete aja- ja asukohamääramisteenuste osutamine on intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste tõhusa toimimise oluline osa. Seepärast on asjakohane tagada nende ühilduvus Galileo programmi autentimismehhanismiga, et leevendada ülemaailmsete satelliitnavigatsioonisüsteemide (GNSS) signaali petteründeid. See ei välista muude tõendatud mehhanismide kasutamist, mis tagavad sama usaldatavustaseme, et kindlustada asukohta ja aega käsitleva teabe usaldusväärsus.

(30) Komisjoni poolt direktiivi 2010/40/EL alusel vastu võetud tööprogrammide koostamisel tuleks konsulteerida liikmesriikide ja muude asjaomaste sidusrühmadega, sealhulgas muude komisjoni eksperdirühmade, eelkõige Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühmaga, ja komiteedega, kes tegelevad transpordi digiaspektidega.

([19]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. juuli 2008. aasta otsus nr 768/2008/EÜ toodete turustamise ühise raamistiku kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu otsus 93/465/EMÜ (ELT L 218, 13.8.2008, lk 82).

([20]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1).

([21]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. veebruari 2013. aasta määrus (EL) nr 167/2013 põllu- ja metsamajanduses kasutatavate sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta (ELT L 60, 2.3.2013, lk 1).

([22]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. jaanuari 2013. aasta määrus (EL) nr 168/2013 kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta (ELT L 60, 2.3.2013, lk 52).

([23]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. aprilli 2021. aasta määrus (EL) 2021/696, millega luuakse liidu kosmoseprogramm ja Euroopa Liidu Kosmoseprogrammi Amet ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EL) nr 912/2010, (EL) nr 1285/2013 ja (EL) nr 377/2014 ning otsus nr 541/2014/EL (ELT L 170, 12.5.2021, lk 69).

(31) Aruandlusnorme tuleks lihtsustada ja need peaksid paremini võimaldama võrdlevat analüüsi. Seetõttu peaks iga kolme aasta tagant koostatav üks liikmesriigi aruanne, mis hõlmab käesolevat direktiivi ning kõigi delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide rakendamist, asendama erinevad olemasolevad aruandluskohustused ning tuleks kehtestada ühine vorm, mis sisaldab teatavaid peamisi tulemusnäitajaid. Tuginedes kogemustele, mis on saadud vabatahtlike peamiste tulemusnäitajate kasutamisel aruannetes, peaks komisjon valima mõned neist näitajatest, et lisada need ühtlustatud vormi.

(32) Komisjoni ja liikmesriike julgustatakse tõhustama koostööd kolmandate riikidega, eelkõige liidu kandidaatriikidega ja nende kolmandate riikidega, kus asuvad liikmesriike ühendavad transiidikoridorid. Komisjoni julgustatakse edendama koostööd ka rahvusvahelisel tasandil.

(33) Selleks et tagada käesoleva direktiivi ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused seoses tööprogrammide vastuvõtmise ja ajakohastamisega ning liikmesriikide esitatavate aruannete vormi vastuvõtmisega. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas määrusega (EL) nr 182/2011.

(34) Käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamiseks peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta viie aasta jooksul alates käesoleva direktiivi jõustumisest selliste andmeliikide loetelu, mille puhul liikmesriigid peavad tagama andmete käideldavuse. Seda ajavahemikku tuleks vaikimisi pikendada sama pikkade ajavahemike kaupa, kui Euroopa Parlament või nõukogu ei ole sellise pikendamise vastu. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil ja sidusrühmadega, kes esindavad kõiki liiklejate liike ja muid asjaomaseid pooli, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes ([24]) sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, kus arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

(35) Kooskõlastatud käsitusviisi tagamiseks peaks komisjon tagama sidususe käesoleva direktiivi alusel loodud komitee ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustega (EL) nr 165/2014, ([25]) (EL) 2019/1239, ([26]) (EL) 2020/1056 ja (EL) 2018/858 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiividega 2007/2/EÜ ([27]) ja (EL) 2019/520 ([28]) loodud komiteede tegevuse vahel.

(36) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, nimelt koostalitlusvõimeliste intelligentsete transpordisüsteemide kooskõlastatud ja ühtse kasutuselevõtmise tagamine liidus, ei suuda liikmesriigid ja/või erasektor piisavalt saavutada, küll aga saab neid meetmete ulatuse ja toime tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.

([24]) Euroopa Parlamendi, Euroopa Liidu Nõukogu ja Euroopa Komisjoni vahel sõlmitud institutsioonidevaheline parema õigusloome kokkulepe (ELT L 123, 12.5.2016, lk 1).

([25]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist (ELT L 60, 28.2.2014, lk 1).

([26]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1239, millega luuakse Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2010/65/EL (ELT L 198, 25.7.2019, lk 64).

([27]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. märtsi 2007. aasta direktiiv 2007/2/EÜ, millega rajatakse Euroopa Ühenduse ruumiandmete infrastruktuur (INSPIRE) (ELT L 108, 25.4.2007, lk 1).

([28]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/520 liidu elektrooniliste teemaksu kogumise süsteemide koostalitlusvõime ja teemaksude tasumata jätmist käsitleva piiriülese teabevahetuse hõlbustamise kohta (ELT L 91, 29.3.2019, lk 45).

(37) Kooskõlas liikmesriikide ja komisjoni 28. septembri 2011. aasta ühise poliitilise deklaratsiooniga selgitavate dokumentide kohta ([29]) kohustuvad liikmesriigid põhjendatud juhtudel lisama ülevõtmismeetmeid käsitlevale teatele ühe või mitu dokumenti, milles selgitatakse seost direktiivi osade ja ülevõtvate liikmesriigi õigusaktide vastavate osade vahel. Käesoleva direktiivi puhul leiab seadusandja, et nimetatud dokumentide esitamine on põhjendatud.

(38) Euroopa Andmekaitseinspektoriga konsulteeriti kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1725 ([30]) artikli 42 lõikega 1 ning ta esitas oma arvamuse 2. märtsil 2022,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 2010/40/EL muutmine

Direktiivi 2010/40/EL muudetakse järgmiselt.

1) Artiklisse 1 lisatakse järgmine lõige:

„2a. Käesoleva direktiiviga nähakse ette andmete käideldavus ja intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutuselevõtt artiklis 2 osutatud prioriteetsetes valdkondades selliste andmete puhul, mis kuuluvad konkreetsesse geograafilisse kohaldamisalasse, mis on kindlaks määratud III lisas, ning intelligentsete transpordisüsteemide selliste teenuste puhul, mis kuuluvad konkreetsesse geograafilisse kohaldamisalasse, mis on kindlaks määratud IV lisas.“

2) Artikli 2 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Käesoleva direktiivi kohaldamisel on spetsifikatsioonide ja standardite väljatöötamise ja kasutamise prioriteetsed valdkonnad järgmised:

a) I prioriteetne valdkond: teabe ja liikuvusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenused;

b) II prioriteetne valdkond: reisimise, transpordi ja liikluskorraldusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenused;

c) III prioriteetne valdkond: liiklusohutuse ja turvalisusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenused;

d) IV prioriteetne valdkond: intelligentsete transpordisüsteemide teenused koostoimelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse jaoks.“

3) Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

a) punkt 2 asendatakse järgmisega:

„2) „koostalitlusvõime“ – süsteemide ja nende aluseks olevate äriprotsesside suutlikkus vahetada andmeid ning jagada teavet ja teadmisi, et teha intelligentsete transpordisüsteemide teenuste järjepidevus võimalikuks;“;

b) punkt 4 asendatakse järgmisega:

„4) „intelligentsete transpordisüsteemide teenus“ – intelligentsete transpordisüsteemide rakenduse pakkumine selgelt määratletud organisatsioonilise ja toimimisraamistiku abil, et aidata kaasa kasutusohutusele, tõhususele, kestlikule liikuvusele või mugavusele või transpordi- ja reisitoimingute hõlbustamisele ja toetamisele;“;

c) punkt 14 asendatakse järgmisega:

„14) „maanteeandmed“ – andmed, mis käsitlevad maanteetaristu tunnusjooni, sealhulgas statsionaarseid liiklusmärke või nende reguleerivat ohutusatribuutikat samuti taristut, mis on mõeldud laadimiseks või tankimiseks alternatiivkütustega;“;

([29]) ELT C 369, 17.12.2011, lk 14.

([30]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1725, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset isikuandmete töötlemisel liidu institutsioonides, organites ja asutustes ning isikuandmete vaba liikumist, ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 45/2001 ja otsus nr 1247/2002/EÜ (ELT L 295, 21.11.2018, lk 39).

d) punkt 18 asendatakse järgmisega:

„18) „standard“ – standard Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1025/2012 (*) artikli 2 lõike 1 tähenduses;

_____

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 1025/2012, mis käsitleb Euroopa standardimist ning millega muudetakse nõukogu direktiive 89/686/EMÜ ja 93/15/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 94/9/EÜ, 94/25/EÜ, 95/16/EÜ, 97/23/EÜ, 98/34/EÜ, 2004/22/EÜ, 2007/23/EÜ, 2009/23/EÜ ja 2009/105/EÜ ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu otsus 87/95/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus nr 1673/2006/EÜ (ELT L 316, 14.11.2012, lk 12).“;

e) lisatakse järgmised punktid:

„19) „koostöised intelligentsed transpordisüsteemid“ või „C-ITS“ – intelligentsed transpordisüsteemid, mis võimaldavad intelligentsete transpordisüsteemide kasutajatel suhelda ja teha koostööd turvatud ja usaldusväärsete sõnumite vahetamise teel, ilma üksteist varem teadmata ning mittediskrimineerival viisil;

20) „C-ITSi teenus“ – intelligentsete transpordisüsteemide teenus, mida osutatakse C-ITSi kaudu;

21) „andmete käideldavus“ – andmete eksisteerimine masinloetavas digivormingus;

22) „riiklik juurdepääsupunkt“ – liikmesriigi loodud digiliides, mis on ühtne andmetele juurdepääsu punkt, nagu on määratletud artikli 6 kohaselt vastu võetud spetsifikatsioonides;

23) „juurdepääs andmetele“ – võimalus küsida ja saada masinloetavas digivormingus andmeid;

24) „digitaalne mitmeliigilise liikuvuse teenus“ – teenus, mis annab teavet rohkem kui ühe transpordiliigi liiklus- ja reisiandmete, näiteks transpordirajatiste asukoha, sõiduplaanide, transpordiliigi olemasolu või piletihindade kohta ning võib hõlmata funktsioone, mis võimaldavad teha reserveeringuid, broneeringuid või makseid või väljastada pileteid;

25) „alusteave“ – käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluv teave, mille kohta on tehtud kindlaks, et see on asjakohane liiklejate ja intelligentsete transpordisüsteemide kasutajate teavitamiseks, eelkõige maanteeametite poolt, kui nad vastutavad sellise teabe eest;

26) „põhimaantee“ – väljaspool liikmesriigi määratud linnapiirkondi asuv maantee, mis ühendab suuri linnu või piirkondi või mõlemaid ja mis ei ole liigitatud üleeuroopalise üldvõrgu osaks ega kiirteeks.“

4) Lisatakse järgmine artikkel:

„*Artikkel 4a*

Tööprogramm

1. Pärast Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühmaga, mis on loodud komisjoni 4. mai 2011. aasta otsusega, (*) ja asjaomaste sidusrühmadega konsulteerimist võtab komisjon hiljemalt 21. detsembriks 2024 vastu rakendusakti, millega kehtestatakse tööprogramm. Nimetatud rakendusakt võetakse vastu kooskõlas artikli 15 lõikes 4 osutatud kontrollimenetlusega. Tööprogramm hõlmab vähemalt järgmisi elemente:

a) eesmärke ja kuupäevi selle iga-aastase rakendamise kohta, mille juures on ära märgitud, milliste töövaldkondade spetsifikatsioonid tuleb artikli 6 kohaselt välja töötada;

b) andmeliigid, mille lisamist III lisasse või mille väljajätmist III lisast kaalub komisjon artikli 7 lõikes 1a osutatud delegeeritud õigusaktidega;

c) ettevalmistav töö, mida komisjon teeb koostöös sidusrühmade ja liikmesriikidega vastavalt artikli 7 lõikele 1.

2. Enne iga järgmist artikli 12 lõikes 2 sätestatud delegeeritud õigusaktide vastuvõtmise õiguse pikendamist viie aasta võrra võtab komisjon vastu rakendusakti, millega kehtestatakse uus tööprogramm, mis sisaldab vähemalt lõike 1 punktides a–c osutatud elemente. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 15 lõikes 4 osutatud kontrollimenetlusega.

_____

(*) Komisjoni 4. mai 2011. aasta otsus Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühma moodustamise kohta (2011/C 135/03), ELT C 135, 5.5.2011, lk 3.“

5) Artikkel 5 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 5*

Spetsifikatsioonide kohaldamine intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtu suhtes

1. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed selle tagamiseks, et intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste kasutuselevõtmisel kohaldatakse nende intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste suhtes komisjoni poolt artikli 6 kohaselt vastu võetud spetsifikatsioone vastavalt II lisas esitatud põhimõtetele. See ei piira liikmesriikide õigust otsustada selliste rakenduste ja teenuste kasutuselevõtmise üle oma territooriumil. See õigus ei piira artikli 6a kohaldamist.

2. Liikmesriigid teevad asjakohasel juhul prioriteetsetes valdkondades koostööd, sealhulgas asjaomaste sidusrühmadega, kuni nende prioriteetsete valdkondade suhtes pole vastu võetud spetsifikatsioone.

3. Liikmesriigid teevad koostööd ka näiteks liidu poolt toetatavate koordineerimisprojektide kaudu ja vajaduse korral asjaomaste sidusrühmadega komisjoni poolt vastu võetud spetsifikatsioonide rakendamise aspektides nagu standardid ja liidu ühtlustatud profiilid, ühised määratlused, ühised metaandmed, riiklike juurdepääsupunktide arhitektuuri koostalitlusvõimega seotud ühised kvaliteedinõuded ja -aspektid, ühised andmevahetustingimused, turvaline juurdepääs ning ühine koolitus- ja teavitustegevus. Seoses spetsifikatsioonides andmete esitajatele, andmekasutajatele ja intelligentsete transpordisüsteemide teenuse osutajatele kehtestatud nõuetega teevad liikmesriigid koostööd ka nõuete täitmise hindamise tavade ja nõuete täitmise tagamise mehhanismide väljatöötamisel ning piiriülese koostööga seotud küsimustes.“

6) Artiklit 6 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 5 asendatakse järgmisega:

„5. Ilma et see piiraks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2015/1535 (*) sätestatud menetluste kohaldamist, sätestatakse spetsifikatsioonides asjakohasel juhul olukord, mil liikmesriigid võivad pärast komisjoni teavitamist kehtestada täiendavaid norme intelligentsete transpordisüsteemide teenuste osutamiseks kogu oma territooriumil või mõnes selle osas. Need normid ei tohi takistada koostalitlust.

_____

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. septembri 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/1535, millega nähakse ette tehnilistest eeskirjadest ning infoühiskonna teenuste eeskirjadest teatamise kord (ELT L 241, 17.9.2015, lk 1).“;

b) lõige 6 asendatakse järgmisega:

„6. Asjakohasel juhul tuginevad spetsifikatsioonid mis tahes artiklis 8 osutatud standardile.

Spetsifikatsioonid sisaldavad norme kvaliteedi ja kasutuskõlblikkuse parameetrite kehtestamise kohta. Asjakohasel juhul ning eelkõige siis, kui see on põhjendatud ohutuse ja koostalitlusvõime huviga, sisaldavad spetsifikatsioonid vastavushindamist ja turujärelevalvet käsitlevaid norme, sealhulgas kaitseklauslit kooskõlas otsusega nr 768/2008/EÜ.

Liikmesriigid võivad määrata ühe või mitu asutust, kes on pädevad hindama vastavust spetsifikatsioonides esitatud nõuetele, võttes arvesse neis hindamise kohta sätestatud erinorme.

Spetsifikatsioonid on kooskõlas II lisas esitatud põhimõtetega.“

c) lisatakse järgmine lõige:

„8. Komisjon võtab käesolevas artiklis osutatud spetsifikatsioonid vastu artikli 12 kohaste delegeeritud õigusaktidega. Need delegeeritud õigusaktid ei hõlma rohkem kui ühte prioriteetset valdkonda ja iga prioriteetse meetme kohta võetakse vastu eraldi delegeeritud õigusakt.“

7) Lisatakse järgmine artikkel:

„*Artikkel 6a*

Andmete käideldavus ja intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutuselevõtt

1. Liikmesriigid tagavad, et kui alusteave on juba olemas, on andmed käideldavad iga III lisas loetletud andmeliigi puhul vastavas geograafilises kohaldamisalas.

Liikmesriigid tagavad, et III lisa kolmandas veerus sätestatud kuupäeval või pärast seda loodud või ajakohastatud alusteabele vastavad andmed tehakse viivitamata käideldavaks.

Samuti tagavad liikmesriigid, et kui III lisas ei ole sätestatud teisiti, tehakse pärast kõnealust kuupäeva viivitamata käideldavaks muud andmed, mis vastavad kogu olemasolevale alusteabele, mis on loodud või mida on ajakohastatud enne kõnealuse lisa neljandas veerus sätestatud kuupäeva.

Kui III lisa neljandas veerus ei ole kuupäeva sätestatud, määratakse kohaldatavad kuupäevad kindlaks artikli 7 alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktiga.

Käesoleva lõike kohaseid tähtaegu kohaldatakse ainult olemasoleva taristu suhtes. Taristu puhul, mis on valminud hilisemal kuupäeval, käsitatakse kõnealuseid tähtaegu valmimiskuupäevadena.

Liikmesriigid tagavad samaks kuupäevaks nendele andmetele juurdepääsu riiklike juurdepääsupunktide kaudu.

2. Liikmesriigid tagavad, et IV lisas kindlaks määratud intelligentsete transpordisüsteemide teenused võetakse määratud geograafilises kohaldamisalas kasutusele niipea kui võimalik ja igal juhul mitte hiljem kui kõnealuses lisas osutatud asjaomastel kuupäevadel.“

8) Artikkel 7 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 7*

III lisa muutmine

1. Enne käesoleva artikli kohaste delegeeritud õigusaktide vastuvõtmist teeb komisjon korduva konsulteerimisprotsessi raames ning koos liikmesriikide määratud ekspertide ja sidusrühmadega kindlaks artikli 6a kohaselt käideldavaks tehtavate andmeliikide digitaalse sisu kirjelduste valmiduse ning tagab asjakohase ettevalmistava töö lõpuleviimise.

1a. Pärast kulude-tulude analüüsi ja asjakohaseid konsultatsioone ning võttes arvesse turu ja tehnoloogia arengut kogu liidus, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 12 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta III lisa järgmiselt:

a) lisada andmeliike, mis kuuluvad ühte III lisas osutatud andmekategooriatest või alamkategooriatest ja mis on loetletud artikli 6 lõike 8 kohaselt kehtestatud spetsifikatsioonides, kui sellist liiki andmete käideldavus toob kulude-tulude analüüsi ja mõjuhinnangu kohaselt olulist ja selgelt põhjendatud kasu ja täiustusi transpordi säästlikkuse, transpordi ohutuse ja turvalisuse või transpordi tõhususe ja juhtimise seisukohast, ning määrata kindlaks kohaldatavad kuupäevad;

b) eemaldada selgelt põhjendatud juhtudel III lisast andmeliike;

c) määrata kindlaks kuupäevad, mida kohaldatakse III lisas loetletud andmeliikide suhtes juhtudel, kui 2023. aasta 20. detsembri seisuga ei ole kuupäevi kindlaks määratud.

2. Käesoleva artikli lõike 1a kohaselt vastu võetud delegeeritud õigusaktid peavad olema kooskõlas artikli 4a kohaselt vastu võetud viimases tööprogrammis sätestatud andmeliikidega. Kõnealused delegeeritud õigusaktid on asjakohastel juhtudel seotud digitaalse sisuga, mis on kindlaks määratud käesoleva artikli lõikes 1 osutatud ettevalmistava töö raames. Need delegeeritud õigusaktid ei hõlma rohkem kui ühte prioriteetset valdkonda.

3. Lõike 1a punktides a ja c osutatud andmeliigi puhul kehtiv geograafiline kohaldamisala peab olema samasugune või kitsam, kui on määratletud III lisas nende kategooriate või alamkategooriate puhul, kuhu andmeliik kuulub, ning seejuures tuleb asjakohasel juhul rakendada järkjärgulist lähenemisviisi.

4. Lõike 1a punktides a ja c osutatud delegeeritud õigusaktides sätestatud kuupäevad:

a) ei tohi III lisa kolmanda veeru puhul olla varasemad kui kaks aastat pärast asjaomase delegeeritud õigusakti jõustumist ning peavad asjakohasel juhul vastama järkjärgulisele lähenemisviisile;

b) ei tohi III lisa neljanda veeru puhul olla varasemad kui neli aastat pärast asjaomase delegeeritud õigusakti jõustumist.

Kui III lisas on kolmandas veerus kuupäev juba märgitud, siis neljanda veeru kuupäev:

a) ei tohi olla varasem kui kaks aastat pärast kolmandas veerus osutatud kuupäeva ega varasem kui kaks aastat pärast asjaomase delegeeritud õigusakti jõustumist;

b) ei tohi kogu liitu hõlmavate mitmeliigilise liikuvuse võimalusi käsitlevate teabeteenuste (kindlaksmääratud juurdepääsusõlmede asukoht) staatiliste mitmeliigilise liikluse andmete puhul olla varasem kui neli aastat pärast 31. detsembrit 2032.

Kui enne III lisa kolmandas veerus sätestatud kuupäeva loodud või ajakohastatud teabele vastavate olemasolevate andmete käideldavust ei peeta siiski vajalikuks põhjusel, et vastav teave aegub kiiresti, võidakse käesoleva artikli lõike 1a punktide a ja c kohaselt vastu võetud delegeeritud õigusaktides III lisa neljandas veerus märkida, et artikli 6a lõike 1 neljandas lõigus sätestatud kohustust selliste andmete suhtes ei kohaldata.

5. Käesoleva artikli kohaste delegeeritud õigusaktide vastuvõtmisel võtab komisjon arvesse määruse (EL) 2016/679 ja direktiivi 2002/58/EÜ nõudeid, eelkõige seoses isikuandmetesse sekkumise ohuga, ning kulusid ja inimressursse, mis on vajalikud, et teha asjakohased andmed käideldavaks piisava kvaliteediga, tagamaks, et need sekkumised, kulud ja ressursid, eelkõige avaliku sektori asutuste jaoks, oleksid minimaalsed. Komisjon võtab arvesse ka nende eraettevõtjate kulusid ja halduskoormust, kellelt võidakse nõuda andmete esitamist.“

9) Lisatakse järgmine artikkel:

„*Artikkel 7a*

Ajutised meetmed

1. Ilma et see piiraks selliste intsidentideks valmisoleku ja neile reageerimise mehhanismide kohaldamist, mis on kehtestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2016/1148, (*) võib komisjon liikmesriigi taotlusel või omal algatusel hädaolukorras võtta vastu viivitamata kohaldatavaid rakendusakte, milles sätestatakse vastumeetmed sellise olukorra põhjuste ja tagajärgedega tegelemiseks, näiteks kohustuste peatamine artiklis 2 sätestatud prioriteetsetes valdkondades. Komisjon teavitab liikmesriike võimalikult kiiresti, kui ta leiab, et on tekkinud hädaolukord.

2. Komisjon võib kooskõlas lõikega 1 võtta vastu rakendusakte üksnes ettenägematus hädaolukorras, mis tuleneb intelligentsete transpordisüsteemide teenuste, mille suhtes kohaldatakse artikli 6 kohaselt vastu võetud spetsifikatsioone, käideldavuse või terviklikkuse ohustatusest, kui selline olukord võib tõenäoliselt ohustada liidu transpordisüsteemi ohutut ja nõuetekohast toimimist või avaldada kahjulikku mõju liiklusohutusele, ning üksnes juhul, kui ei saa eeldada, et intsidentidele reageerimise mehhanismi või artikli 6 kohane spetsifikatsioonide muutmine tagab õigeaegse ja tulemusliku reageerimise. Komisjoni poolt vastu võetud meetmed käsitlevad üksnes selliste hädaolukordade põhjuste ja tagajärgedega tegelemist.

3. Ajutiste meetmete vastuvõtmine kooskõlas käesoleva artikliga ei piira liikmesriikide pädevust võtta meetmeid hädaolukorras, mis on seotud riikliku julgeoleku või kaitse küsimustega, mis mõjutavad nende territooriumil kasutatavaid intelligentsete transpordisüsteemide rakendusi ja teenuseid.

4. Lõikes 1 osutatud rakendusaktid võetakse vastu artikli 15 lõikes 3 osutatud menetluse kohaselt. Kõnealuste rakendusaktide kehtivusaeg ei ole pikem kui kaheksa kuud. Komisjon teavitab liikmesriike, kui ta leiab, et hädaolukord on lõppenud. Komisjon tunnistab kõnealused rakendusaktid kehtetuks, kui nimetatud olukord on lõppenud või kui komisjon on olukorra parandamiseks muutnud asjakohaseid spetsifikatsioone, sõltuvalt kumb olukord enne saabub.

_____

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. juuli 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/1148 meetmete kohta, millega tagada võrgu- ja infosüsteemide turvalisuse ühtlaselt kõrge tase kogu liidus (ELT L 194, 19.7.2016, lk 1).“

10) Artikkel 8 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 8*

Standardid

1. Vajalikud standardid, millega kehtestatakse intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks ja tööks vajalik koostalitlusvõime, ühilduvus ja järjepidevus töötatakse välja prioriteetsetes valdkondades ja prioriteetsete meetmete jaoks. Sel eesmärgil taotleb komisjon, pärast konsulteerimist artiklis 15 osutatud komiteega, asjaomastelt standardiasutustelt vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2015/1535 (*) kehtestatud menetlusele kõigi vajalike jõupingutuste tegemist nimetatud standardite kiireks vastuvõtmiseks.

2. Standardiasutustele volituste andmisel tuleb järgida nii II lisas sätestatud põhimõtteid kui ka artikli 6 kohaselt vastuvõetud spetsifikatsioonis sisalduvaid funktsionaalseid sätteid.

_____

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. septembri 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/1535, millega nähakse ette tehnilistest eeskirjadest ning infoühiskonna teenuste eeskirjadest teatamise kord (ELT L 241, 17.9.2015, lk 1).“

11) Artikkel 10 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 10*

Andmekaitset ja eraelu puutumatust käsitlevad normid

1. Andmeid, mis on isikuandmed Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/679 (*) artikli 4 punkti 1 tähenduses, töödeldakse käesoleva direktiivi kohaselt üksnes niivõrd, kuivõrd selline töötlemine on vajalik käesoleva direktiivi I lisas kindlaks määratud intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste, teenuste ja meetmete toimimiseks, et tagada liiklusohutus ja -turvalisus ning tõhustada liikluse, liikuvuse või intsidentide haldamist.

2. Kui artikli 6 kohaselt vastu võetud spetsifikatsioonides käsitletakse selliste andmete töötlemist, mis on määruse (EL) 2016/679 artikli 4 punktis 1 määratletud isikuandmed, sätestatakse neis selliste andmete kategooriad ja nähakse ette asjakohased isikuandmete kaitse meetmed kooskõlas määrusega (EL) 2016/679 ja direktiiviga 2002/58/EÜ. Sellistel juhtudel sisaldab käesoleva direktiivi artikli 6 lõikes 7 osutatud mõjuhinnang analüüsi sellise töötlemise mõju kohta füüsiliste isikute kaitsele seoses nende isikuandmete töötlemisega.

3. Kui anonüümimine on tehniliselt teostatav ja andmete töötlemise eesmärke on võimalik saavutada anonüümitud andmetega, kasutatakse anonüümitud andmeid.

4. Kui anonüümimine ei ole tehniliselt teostatav või kui andmete töötlemise eesmärke ei ole võimalik saavutada anonüümitud andmetega, siis andmed pseudonüümitakse, tingimusel et pseudonüümimine on tehniliselt teostatav ja andmetöötluse eesmärke on võimalik saavutada pseudonüümitud andmeid kasutades.

_____

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).“

12) Lisatakse järgmine artikkel:

„*Artikkel 10a*

ELi C-ITSi turvavolituste haldamise süsteem

Artikli 2 lõike 1 punktis d osutatud prioriteetse valdkonna spetsifikatsioonid, mille komisjon võtab vastu artikli 6 lõike 8 kohaste volituste kasutamisel, peavad hõlmama I lisa punktis 4.3 osutatud ELi C-ITSi turvavolituste haldamise süsteemi loomist. Seda süsteemi loovates spetsifikatsioonides tuleb kindlaks määrata järgmiste rollide kohustused:

a) C-ITSi sertifitseerimispoliitika asutus;

b) C-ITSi usaldusnimekirja haldaja;

c) C-ITSi kontaktpunkt.

Komisjon vastutab nende rollidega seotud kohustuste täitmise tagamise eest.“

13) Artiklit 12 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Artiklites 6 ja 7 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieaastaseks ajavahemikuks alates 20. detsembrist 2023. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.“;

b) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklites 6 ja 7 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.“;

c) lõige 6 asendatakse järgmisega:

„6. Artiklite 6 või 7 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.“

14) Artikkel 15 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 15*

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide komitee. Nimetatud komitee on komitee Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 182/2011 (*) tähenduses.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 4.

3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 8 koostoimes artikliga 5.

4. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

Kui komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

_____

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).“

15) Artikkel 17 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 17*

Aruandlus

1. Liikmesriigid esitavad komisjonile hiljemalt 21. märtsiks 2025 aruande käesoleva direktiivi ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide rakendamise, prioriteetsete valdkondadega seotud riigisisese tegevuse ja projektide ning III ja IV lisas loetletud andmete ja teenuste käideldavuse kohta.

2. Komisjon võtab rakendusaktidega vastu esialgsete aruannete ja eduaruannete vormi, sealhulgas loetelu põhilistest tulemusnäitajatest, mille põhjal hinnata käesoleva direktiivi ning selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide rakendamist. Kõnealustes rakendusaktides eristatakse, järgides proportsionaalsuse põhimõtet ja tuginedes parimatele tavadele, aruannetesse lisatavaid kohustuslikke põhilisi tulemusnäitajaid ja täiendavaid näitajaid, mida võidakse juhtudel, kui see on asjakohane, lisada sellistesse aruannetesse. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 15 lõikes 4 osutatud kontrollimenetlusega.

3. Pärast esialgset aruannet esitavad liikmesriigid iga kolme aasta järel aruande käesoleva direktiivi ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide rakendamisel tehtud edusammude kohta. Komisjon tagab, et artikli 6 alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktides sätestatud aruandluse tähtajad on kõnealuse ajakavaga kooskõlas.

4. Hiljemalt 12 kuud pärast liikmesriikide aruannete esitamise tähtaega esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide rakendamisel tehtud edusammude kohta. Aruandele lisatakse analüüs artiklite 5–11 ning artikli 16 toimimise ja rakendamise, sealhulgas kasutatud ja nõutavate rahaliste vahendite kohta. Juhtudel, kui see on asjakohane, hinnatakse aruandes ka käesoleva direktiivi muutmise vajadust.“

16) Lisatakse järgmine artikkel:

„*Artikkel 18a*

Läbivaatamine

31. detsembriks 2028 vaatab komisjon artikli 17 lõike 4 kohaselt koostatud viimase aruande põhjal läbi artiklid 6a ja 7 ning III ja IV lisa ja võib asjakohasel juhul esitada muutmisettepaneku. Eelkõige võib komisjon andmete käideldavuse ja nendele juurdepääsu ning teenuste kasutuselevõtu valdkonnas tehtud edusammude põhjal ning võttes arvesse nende suurenenud kasutamist intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste kaudu, teha ettepaneku kohandada teatavate andmeliikide ja teenuste puhul kehtivat geograafilist ulatust ning lisada andmeliike ja teenuseid, mida peetakse intelligentsete transpordisüsteemide edasise kasutuselevõtu seisukohast üliolulisteks.“

17) I lisa asendatakse käesoleva direktiivi I lisas esitatud tekstiga.

18) II lisa asendatakse käesoleva direktiivi II lisas esitatud tekstiga.

19) Käesoleva direktiivi III lisas esitatud tekst lisatakse III lisana.

20) Käesoleva direktiivi IV lisas esitatud tekst lisatakse IV lisana.

Artikkel 2

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 21. detsembriks 2025. Nad teatavad nendest viivitamata komisjonile.

Erandina esimesest lõigust jõustavad liikmesriigid direktiivi 2010/40/EL artikli 17 lõikes 1 sätestatud aruandluskohustuse järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid enne kõnealuses artiklis sätestatud aruande esitamise tähtaega.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nende ametlikul avaldamisel nendesse või nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud põhiliste riigisiseste normide teksti.

Artikkel 3

Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 4

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 22. november 2023

Euroopa Parlamendi nimel	*Nõukogu nimel*
president	*eesistuja*
R. METSOLA	P. NAVARRO RÍOS

I LISA

„*I LISA*

PRIORITEETSED VALDKONNAD

(millele on osutatud artiklis 2)

1. I prioriteetne valdkond: teabe ja liikuvusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenused

Reisijatele ettenähtud teabe ja liikuvusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenuste spetsifikatsioonid ja standardid hõlmavad järgmist:

1.1. Kogu ELi hõlmavate digitaalsete mitmeliigilise liikuvuse teenuste (sealhulgas kogu ELi hõlmavate mitmeliigilise liikuvuse võimalusi käsitlevate teabeteenuste) spetsifikatsioonid

Nõuete kindlaksmääramine, et tagada, et kogu ELi hõlmavad digitaalsed mitmeliigilise liikuvuse teenused ja samalaadsed teenused, mis pakuvad teabe-, broneerimis- või ostufunktsioone rohkem kui ühe sama transpordiliigi veoettevõtja kohta, oleksid intelligentsete transpordisüsteemide kasutajate jaoks täpsed ja piiriüleselt kättesaadavad, mille aluseks on:

1.1.1. digitaalsete mitmeliigilise liikuvuse teenuste jaoks kasutatavate olemasolevate ja täpsete mitmeliigilise liikuvuse võimalusi käsitlevate andmete ja liiklusandmete käideldavus ja juurdepääs nendele intelligentsete transpordisüsteemide teenuse pakkujate jaoks, ilma et see piiraks ohutust ja transpordikorralduse piiranguid;

1.1.2. asjaomaste ametiasutuste ja sidusrühmade ning asjaomaste intelligentsete transpordisüsteemide teenuse pakkujate vahelise elektroonilise piiriülese andmevahetuse hõlbustamine, eelkõige standarditud liideste kaudu;

1.1.3. digitaalsete mitmeliigilise liikuvuse teenuste puhul kasutatavate käideldavate mitmeliigilise liikuvuse võimalusi käsitlevate andmete ja liiklusandmete õigeaegne ajakohastamine asjaomaste ametiasutuste ja sidusrühmade poolt;

1.1.4. mitmeliigilise liikuvuse võimalusi käsitleva teabe, sealhulgas asjakohasel juhul transporditeenuste broneerimise ja ostmisega seotud teabe õigeaegne ajakohastamine intelligentsete transpordisüsteemide teenuse pakkujate poolt.

1.2. Kogu ELi hõlmavate liiklusteabe- ja navigatsiooniteenuste (sealhulgas reaalajas saadava liiklusteabe teenuste) spetsifikatsioonid

Nõuete kindlaksmääramine, et tagada intelligentsete transpordisüsteemide kasutajatele kogu ELi hõlmavate liiklusteabe- ja navigatsiooniteenuste täpsus ja piiriülene kättesaadavus, mille aluseks on:

1.2.1. reaalajas saadava liiklusteabe jaoks kasutatavate olemasolevate ja täpsete maantee- ja liiklusandmete, sealhulgas reaalajas saadavate andmete käideldavus ja juurdepääs nendele intelligentsete transpordisüsteemide teenuse pakkujate ja teiste asjaomaste sidusrühmade jaoks ning kasutamiseks digikaartidel, ilma et see piiraks ohutust ja transpordikorralduse piiranguid;

1.2.2. asjaomaste ametiasutuste, sidusrühmade ja intelligentsete transpordisüsteemide teenuse pakkujate vahelise elektroonilise piiriülese andmevahetuse hõlbustamine, sealhulgas tagasiside andmete kvaliteedi kohta;

1.2.3. reaalajas saadava liiklusteabe jaoks kasutatavate käideldavate maantee- ja liiklusandmete õigeaegne ajakohastamine asjaomaste ametiasutuste ja sidusrühmade poolt;

1.2.4. reaalajas saadava liiklejatele ja teistele asjaomastele sidusrühmadele suunatud liiklusteabe õigeaegne ajakohastamine intelligentsete transpordisüsteemide teenuse pakkujate poolt.

1.3. Kogu ELi hõlmavate digitaalsete mitmeliigilise liikuvuse teenuste ning liiklusteabe- ja navigatsiooniteenuste spetsifikatsioonid

1.3.1. Nõuete kindlaksmääramine maantee- ja liiklusandmete kogumiseks asjaomaste ametiasutuste ja/või asjakohasel juhul erasektori poolt (näiteks liiklusskeemid, liikluseeskirjad ja soovitatavad marsruudid, eelkõige raskeveokite jaoks) ning nende edastamiseks intelligentsete transpordisüsteemide teenuse pakkujatele, tuginedes järgmisele:

1.3.1.1. asjaomaste ametiasutuste ja/või erasektori poolt kogutud olemasolevate maantee- ja liiklusandmete (näiteks liiklusskeemid, liikluseeskirjad ja soovitatavad marsruudid) käideldavus ja juurdepääs nendele intelligentsete transpordisüsteemide teenuse pakkujate jaoks;

1.3.1.2. asjaomaste ametiasutuste ja intelligentsete transpordisüsteemide teenuse pakkujate ning muude asjaomaste sidusrühmade vahelise elektroonilise andmevahetuse hõlbustamine;

1.3.1.3. maantee- ja liiklusandmete (näiteks liiklusskeemid, liikluseeskirjad ja soovitatavad marsruudid) õigeaegne ajakohastamine asjaomaste ametiasutuste ja/või asjakohastel juhtudel erasektori poolt;

1.3.1.4. kõnealuseid maantee- ja liiklusandmeid kasutavate intelligentsete transpordisüsteemide teenuste ja rakenduste õigeaegne ajakohastamine intelligentsete transpordisüsteemide teenuse pakkujate poolt.

1.3.2. Nõuete kindlaksmääramine, et tagada digikaartide jaoks kasutatavate maantee-, liiklus- ning asjakohaste reisi- ja mitmeliigilise transpordi taristut käsitlevate andmete täpsus ja käideldavus juhtudel, kui see on võimalik, digikaartide tootjate ja teenusepakkujate tarvis, tuginedes järgmisele:

1.3.2.1. digikaartide jaoks kasutatavate olemasolevate maantee-, liiklus- ja asjakohaste reisiandmete ning mitmeliigilise transpordi taristut, sealhulgas kindlaksmääratud juurdepääsusõlmi käsitlevate andmete käideldavus ja juurdepääs nendele digikaartide tootjate ja teenusepakkujate tarvis;

1.3.2.2. asjaomaste ametiasutuste ja sidusrühmade ning erasektori digikaarditootjate ja teenusepakkujate vahelise elektroonilise andmevahetuse hõlbustamine;

1.3.2.3. digikaartide jaoks kasutatavate maantee- ja liiklusandmete õigeaegne ajakohastamine asjaomaste ametiasutuste ja sidusrühmade poolt;

1.3.2.4. digikaartide õigeaegne ajakohastamine digikaarditootjate ja teenusepakkujate poolt.

2. II prioriteetne valdkond: reisi-, transpordi- ja liikluskorraldusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenused

Reisi-, transpordi- ja liikluskorraldusteenuste spetsifikatsioonid ja standardid sisaldavad järgmist:

2.1. Tõhustatud liikluskorraldus- ja intsidentide haldamise teenuste spetsifikatsioonid

Nõuete kindlaksmääramine, et tagada tõhustatud liikluskorraldus- ja intsidentide haldamise teenuste toetamine ja ühtlustamine, mille aluseks on:

2.1.1. liikluskorraldus- ja intsidentide haldamise teenuste jaoks vajalike olemasolevate ja täpsete maantee- ja liiklusandmete ning õnnetuste ja intsidentidega seotud andmete käideldavus ja juurdepääs nendele;

2.1.2. elektrooniliste andmete, sealhulgas liikluskorraldus- ja intsidentide haldamist hõlmavate kaubaveoandmete piiriülese vahetuse hõlbustamine (näiteks ohtlike kaupade vedu, kaupadega seotud juurdepääsupiirangud, suurveosed) liikluskorralduskeskuste, liiklusteabekeskuste, sidusrühmade ja asjaomaste intelligentsete transpordisüsteemide teenuse pakkujate vahel eelkõige standarditud liideste kaudu;

2.1.3. selliste käideldavate maantee- ja liiklusandmete ning õnnetuste ja intsidentidega seotud andmete õigeaegne ajakohastamine, mida asjaomased sidusrühmad vajavad tõhustatud liikluskorraldus- ja intsidentide haldamise teenuste jaoks;

2.1.4. andmete käideldavus ja juurdepääs nendele ning koostoime muude algatustega, mille eesmärk on liikuvuse toetamine, transpordiliikide lõimimine ja Euroopa transpordivõrgu kõige säästvamatele transpordiliikidele ülemineku hõlbustamine, ühtlustades ja lihtsustades andmete jagamist ([1])*.

2.2. Liikuvuskorraldusteenuste spetsifikatsioonid

Vajalike nõuete kindlaksmääramine, et toetada täpsete liikuvuskorraldusteenuste väljatöötamist ühistranspordiasutuste poolt, mille aluseks on:

2.2.1. liikuvuskorralduseks vajalike olemasolevate täpsete maantee-, mitmeliigilise liikuvuse võimalusi käsitlevate standardses vormingus andmete ja liiklusandmete käideldavus ja juurdepääs nendele asjaomaste ametiasutuste jaoks, ilma et see piiraks andmekaitsenõuete kohaldamist;

2.2.2. asjaomaste ametiasutuste ja sidusrühmade ning asjaomaste intelligentsete transpordisüsteemide teenuse pakkujate vahelise elektroonilise piiriülese andmevahetuse hõlbustamine;

2.2.3. liikuvuskorralduseks vajalike käideldavate maantee-, mitmeliigilise liikuvuse võimalusi käsitlevate andmete ja liiklusandmete õigeaegne ajakohastamine asjaomaste ametiasutuste ja sidusrühmade poolt.

2.3. Intelligentsete transpordisüsteemide arhitektuuri ELi raamistik

Vajalike meetmete kindlaksmääramine, et töötada välja ELi intelligentsete transpordisüsteemide raamarhitektuur, käsitledes eelkõige intelligentsete transpordisüsteemidega seotud koostalitlusvõimet, teenuste järjepidevust ja mitmeliigilisuse aspekte, mille raames liikmesriigid ja nende pädevad asutused saavad koostöös erasektoriga arendada välja oma liikumiskeskkonna intelligentsete transpordisüsteemide arhitektuuri riigi, piirkonna või kohalikul tasandil.

2.4. Intelligentsete transpordisüsteemide rakendused ja kaubaveologistika

Vajalike nõuete kindlaksmääramine, et toetada kaubaveologistikas intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste elluviimist, eelkõige seoses kaubasaadetise jälgimise ja muude nähtavusega seotud teenustega nii selle teekonnal kui ka transpordiliigiti, mille aluseks on:

2.4.1. asjakohaste intelligentsete transpordisüsteemide tehnoloogia kättesaadavus intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste arendajatele ja kasutamine nende poolt;

2.4.2. veosega seotud andmete käideldavus ja juurdepääs nendele muude spetsiifiliste andmejagamisraamistike kaudu ([2])*;

2.4.3. asukoha määramise tulemuste integreerimine liikluskorraldusvahenditesse ja -keskustesse.

3. III prioriteetne valdkond: liiklusohutuse ja turvalisusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenused

Liiklusohutuse ja turvalisusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenuste spetsifikatsioonid ja standardid hõlmavad järgmist.

3.1. Kogu ELi hõlmava koostalitlusvõimelise eCall-süsteemi spetsifikatsioonid

Vajalike meetmete kindlaksmääramine kogu ELi hõlmava koostalitlusvõimelise eCall-süsteemi ühtlustatud pakkumiseks, sealhulgas:

3.1.1. vajalike vahetatavate sõidukisiseste intelligentsete transpordisüsteemide andmete käideldavus;

3.1.2. vajalike seadmete olemasolu sõidukite saadetud andmeid vastu võtvates hädaabikõnede keskustes;

3.1.3. sõiduki ja hädaabikõnede keskuse vahelise elektroonilise andmevahetuse hõlbustamine, sealhulgas võimalik koostoime määruse (EL) 2020/1056 kohaldamisalasse kuuluvate andmetega ja elektroonilise saatelehega (e-CMR-iga ([3])*), näiteks ohtlike kaupade puhul.

3.2. Veoautodele ja tarbesõidukitele pakutavate turvaliste parkimiskohtade teabe- ja ettetellimisteenuste spetsifikatsioonid

Vajalike meetmete kindlaksmääramine, et pakkuda intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevaid teabe- ja olemasolu korral ettetellimisteenuseid seoses veoautodele ja tarbesõidukitele ette nähtud turvaliste parkimiskohtadega, eelkõige maanteeäärsetel teenindus- ja puhkealadel, mille aluseks on:

3.2.1. maanteeäärse parkimise teabe kättesaadavus kasutajatele;

3.2.2. maanteeäärsete parkimisalade ja -kohtade, keskuste ning sõidukite vahelise elektroonilise andmevahetuse hõlbustamine;

3.2.3. asjakohaste intelligentsete transpordisüsteemide tehnoloogia integreerimine nii sõidukitesse kui ka maanteeäärsetesse parkimisrajatistesse, et ajakohastada ettetellimiseks kasutatavat teavet vabade parkimiskohtade kohta.

3.3. Liiklusohutusega seotud minimaalse üldise liiklusteabe spetsifikatsioonid

Miinimumnõuete kindlaksmääramine liiklusohutusega seotud üldise liiklusteabe võimaluse korral tasuta edastamiseks kõigile kasutajatele, samuti nende minimaalse sisu kohta, mille aluseks on:

3.3.1. ohutusega seotud liiklusteabe ja intsidentide haldamise teenuste jaoks vajalike ohutusega seotud sündmuste ja tingimuste täpsete andmete käideldavus ja juurdepääs nendele;

3.3.2. ohutusega seotud sündmuste ja tingimuste avastamise või tuvastamise vahendite kasutuselevõtmine või kasutamine;

3.3.3. sellise ohutusega seotud liiklussündmuste standardloetelu (üldine liiklusteave) koostamine ja kasutamine, mida tuleks intelligentsete transpordisüsteemide kasutajatele edastada tasuta;

3.3.4. üldise liiklusteabe sobivus intelligentsete transpordisüsteemide reaalajas saadava liiklusteabe ja mitmeliigilise liikuvuse võimalusi käsitleva teabe pakkumise teenustele ja kõnealuse teabe neisse teenustesse integreerimine.

3.4. Muude meetmete spetsifikatsioonid

3.4.1. Vajalike meetmete kindlaksmääramine, et toetada liiklejate ohutust seoses nende sõidukisisese inim-masin-liidese ja teisaldatavate seadmete, sealhulgas mobiiltelefonide kasutamisega juhtimisülesande ja/või veotoimingu toetamiseks, samuti sellise sõidukisisese side turvalisust, mis ei kuulu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruste (EL) nr 167/2013, ([4])* (EL) nr 168/2013 ([5])* ning (EL) 2018/858 ([6])* kohaldamisalasse.

3.4.2. Vajalike meetmete kindlaksmääramine, et parandada vähekaitstud liiklejate ohutust ja mugavust kõigi asjakohaste intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste puhul, mis ei kuulu määruste (EL) nr 167/2013, (EL) nr 168/2013 ning (EL) 2018/858 kohaldamisalasse.

3.4.3. Vajalike meetmete kindlaksmääramine, et integreerida sõidukitesse ja maanteetaristusse kõrgetasemelised juhi tugiteabesüsteemid, mis ei kuulu määruste (EL) nr 167/2013, (EL) nr 168/2013 ning (EL) 2018/858 kohaldamisalasse.

3.4.4. Vajalike meetmete kindlaksmääramine, et hõlbustada teabevahetust selliste turvalisusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste (näiteks varastatud sõidukite või kaupade tagasisaamise toetamiseks) pakkujate ja asjaomaste ametiasutuste vahel, võttes nõuetekohaselt arvesse muid olemasolevaid ja kujunemisjärgus raamistikke, mille eesmärk on hõlbustada andmete jagamist liikuvuse ja transpordi valdkonnas, mis ei kuulu määruste (EL) nr 167/2013, (EL) nr 168/2013 ning (EL) 2018/858 kohaldamisalasse.

4. IV prioriteetne valdkond: intelligentsete transpordisüsteemide teenused koostoimelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse jaoks

Ilma et see piiraks määruste (EL) nr 167/2013, (EL) nr 168/2013 ning (EL) 2018/858 spetsifikatsioonide ja standardite kohaldamist, sisaldavad sõidukite transporditaristuga ühendamist, teadlikkuse suurendamist ja suures osas automatiseeritud liikuvusteenuste võimaldamist käsitlevad spetsifikatsioonid ja standardid järgmist.

4.1. Vajalike meetmete kindlaksmääramine, et arendada edasi koostöiste (sõidukitevaheliste, sõiduki ja taristu vaheliste ning taristutevaheliste) intelligentsete transpordisüsteemide väljatöötamist ja rakendamist, eelkõige koostoimelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse (CCAM) valdkonna toetamiseks, mille aluseks on:

4.1.1. sõidukitevahelise, taristutevahelise ning taristute ja sõidukite vahelise ning teiste liiklejate ja sõidukite ja taristute vahelise andme- või teabevahetuse hõlbustamine;

4.1.2. asjakohaste vahetatavate andmete või asjakohase vahetatava teabe käideldavus asjaomase sõiduki või asjaomaste maanteetaristu osaliste jaoks;

4.1.3. standardse sõnumivormingu kasutamine sõiduki ja taristu vahelises andme- või teabevahetuses;

4.1.4. täpse ja töökindla sidetaristu kindlaksmääramine sõidukitevahelise, taristutevahelise ning taristute ja sõidukite vahelise andme- või teabevahetuse jaoks;

4.1.5. standardimisprotsesside kasutamine vastava arhitektuuri vastuvõtmiseks.

4.2. Teenuste spetsifikatsioonid

4.2.1. Seisundi andmetel põhinevad C-ITSi teabe- ja hoiatusteenused, mis suurendavad transpordikasutajate teadlikkust tulevastest liiklusolukordadest;

4.2.2. tähelepanekutel põhinevad C-ITSi teabe- ja hoiatusteenused, mis suurendavad veelgi transpordivahendite kasutajate, sealhulgas ühendamata transpordikasutajate teadlikkust tulevastest liiklusolukordadest;

4.2.3. kavatsustel põhinevad C-ITSi teenused, mis võimaldavad sõidukitel tulla toime keerukate liiklusstsenaariumidega ja rakendada suures osas automatiseeritud juhtimist;

4.2.4. C-ITSi taristuteenused automatiseeritud juhtimise toetamiseks.

4.3. ELi C-ITSi turvavolituste haldamise süsteemi spetsifikatsioonid

4.3.1. Sertifitseerimispoliitika C-ITSi teenuste digitaalsertifikaatide haldamiseks;

4.3.2. C-ITSi sertifitseerimispoliitika asutuse, C-ITSi usaldusnimekirja haldaja ja C-ITSi kontaktpunkti rolli kehtestamine;

4.3.3. turbepoliitika infoturbe haldamiseks C-ITSis.

([1])* Näiteks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) 2020/1056 elektroonilise kaubaveoteabe kohta (ELT L 249, 31.7.2020, lk 33) ning digitaalse transpordi ja logistika foorumi (DTLF) töö.

([2])* Näiteks määrus (EL) 2020/1056

([3])* Rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsiooni (CMR) lisaprotokoll elektroonilise saatekirja kohta.

([4])* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. veebruari 2013. aasta määrus (EL) nr 167/2013 põllu- ja metsamajanduses kasutatavate sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta (ELT L 60, 2.3.2013, lk 1).

([5])* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. jaanuari 2013. aasta määrus (EL) nr 168/2013 kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta (ELT L 60, 2.3.2013, lk 52).

([6])* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1).“

II LISA

„II LISA

SPETSIFIKATSIOONIDE JA INTELLIGENTSETE TRANSPORDISÜSTEEMIDE KASUTUSELEVÕTMISE PÕHIMÕTTED

(millele on osutatud artiklites 5, 6, 7 ja 8)

Spetsifikatsioonide vastuvõtmisel, volituste andmisel standardite jaoks ning intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste valimisel ja kasutuselevõtmisel tuleb lähtuda kõiki asjaomaseid sidusrühmi hõlmavast vajaduste hindamisest ning kinni tuleb pidada järgmistest põhimõtetest. Nimetatud põhimõtete hulka kuuluvad:

a)	tulemuslikkus	–	Euroopa maanteetransporti mõjutavate peamiste probleemide lahendamisel konkreetsete tulemuste andmine (näiteks ummikute leevendamine, hädaolukordade lahendamine ja ilmastikunähtuste leevendamine, heite vähendamine, energiatõhususe suurendamine, suurema ohutuse ja turvalisuse saavutamine, sealhulgas vähekaitstud liiklejatele);
b)	kulutõhusus	–	kulude ja tulemuste suhte optimeerimine eesmärkide täitmise seisukohast;
c)	proportsionaalsus	–	teenuse puhul saavutatava kvaliteedi ja kasutuselevõtmise jaoks eri tasemete ettenägemine juhtudel, kui see on asjakohane, võttes seejuures arvesse kohalikku, piirkonna, riigi ja Euroopa eripära;
d)	teenuste järjepidevuse toetamine	–	intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutuselevõtmisel sujuvate teenuste tagamine kogu liidus, eelkõige üleeuroopalises võrgus ning võimalusel välispiiridel. Teenuste järjepidevus tuleks tagada tasemel, mis on kohandatud selliste transpordivõrkude omadustele, mis ühendavad riike omavahel ning juhtudel, kui see on asjakohane, piirkondi omavahel ja linnu maapiirkondadega;
e)	koostalitlusvõime tagamine	–	selle tagamine, et süsteemide rakendused, teenused ja nende aluseks olevad äriprotsessid oleksid võimelised vahetama andmeid ning jagama teavet ja teadmisi standardses vormingus, et tagada intelligentsete transpordisüsteemide teenuste tulemuslik osutamine;
f)	tagasiühilduvuse toetamine	–	põhjendatuse korral selle tagamine, et intelligentsed transpordisüsteemid oleksid võimelised toimima koos olemasolevate, nendega ühise eesmärgiga süsteemidega, takistamata uute tehnoloogiate arendamist ja toetades juhtudel, kui see on asjakohane, vastastikust täiendavust või üleminekut uutele tehnoloogialahendustele;
g)	olemasoleva riigisisese taristu ja võrgu omadustega arvestamine	–	arvestamine transpordivõrgu omaduste, eelkõige liiklusmahu suuruse ja maanteede ilmastikutingimuste ning taristu üksikasjade füüsiliste eripäradega;
h)	võrdse juurdepääsu edendamine	–	vähekaitstud liiklejate juurdepääsu intelligentsete transpordisüsteemide rakendustele või teenustele ei takistata ning neid ei diskrimineerita selle suhtes. Asjakohastel juhtudel on need puuetega inimestele juurdepääsetavad kooskõlas direktiivi (EL) 2019/882 I lisas sätestatud ligipääsunõuetega, kui intelligentsete transpordisüsteemide rakendused ja teenused on mõeldud intelligentseid transpordisüsteeme kasutavatele puuetega kasutajatele ühenduse pakkumiseks või neile teabe andmiseks; ja asjakohastel juhtudel on need piiratud digiteadmistega isikute suhtes kasutajasõbralikud;
i)	valmiduse toetamine	–	pärast asjakohast riskihinnangut, sealhulgas asjakohastel juhtudel tegelikes tingimustes toimuvaid katsetusi, sõiduki- ja seadmete tootjate ja taristuettevõtjate juures uuenduslike intelligentsete transpordisüsteemide töökindluse näitamine tehnilise arengu ja tööks kasutamise piisava taseme kaudu;

j)	kvaliteetne aja ja asukoha määramine	–	aja või asukoha määramisel põhinevate intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste ühilduvuse tagamine vähemalt Galileo navigatsiooniteenustega, sealhulgas avatud teenuse navigeerimissõnumite autentimisega ja muude Galileo teenustega nagu täppisteenus, kui selline teenus muutub kättesaadavaks, ning Euroopa Geostatsionaarse Navigatsioonilisasüsteemi (EGNOS) süsteemidega. Asjakohastel juhtudel selle tagamine, et Maa seire andmetele tuginevate intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja teenuste jaoks kasutatakse Copernicuse andmeid, teavet või teenuseid. Lisaks Copernicuse andmetele võib kasutada ka muid andmeid ja teenuseid;
k)	intermodaalsuse lihtsustamine	–	Asjakohastel juhtudel eri transpordiliikide kooskõlastamisega arvestamine intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmisel;
l)	sidusus	–	selliste olemasolevate liidu normide, poliitikapõhimõtete ja meetmete arvessevõtmine, mis on asjakohased intelligentsete transpordisüsteemide valdkonnas, eelkõige standardimise valdkonnas, ning spetsifikatsioonide puhul direktiivis (EL) 2018/1972 sätestatud tehnoloogilise neutraalsuse põhimõtte arvessevõtmine;
m)	läbipaistvus ja usaldus	–	läbipaistvuse tagamine, näiteks klientidele liikuvusvõimaluste pakkumisel nende järjestuse läbipaistvuse tagamine, sealhulgas seoses keskkonnamõjuga.“

III LISA

„*III LISA*

Andmeliikide loetelu

Andmeliik	Geograafiline kohaldamisala	Artikli 6a lõike 1 teises lõigus osutatud kuupäev	Artikli 6a lõike 1 kolmandas lõigus osutatud kuupäev
1. Kogu ELi hõlmava liiklusteabe ja navigatsiooniteenuste osutamisega seotud andmed (nagu on osutatud I lisa I prioriteetse valdkonna punktides 1.2 ja 1.3):			
1.1. Kategooria: Staatilised ja dünaamilised liikluseeskirjad, kui see on asjakohane, mis puudutavad järgmist:			
Alamkategooria: — tunnelissepääsu tingimused — sillalepääsu tingimused — kiiruspiirangud — raskeveokite möödasõidukeelud — kaalu-/pikkus-/laius-/kõrguspiirangud	Üleeuroopalise põhivõrgu maanteed	31. detsember 2025	31. detsember 2027
	Üleeuroopalise üldvõrgu maanteed, muud kiirteed ja põhimaanteede lõigud, mille aastane keskmine liiklusmaht on rohkem kui 8 500 sõidukit, ning kõik Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1315/2013 ([1]) artikli 3 punktis p määratletud ja kõnealuses määruses loetletud linnatranspordisõlme keskmes paikneva linna teed, sealhulgas sellise linna hallatavad teed. Liikmesriik võib otsustada piirata ulatust linnatranspordisõlmede keskmes paiknevate linnade tänavatega, kus aastane keskmine liiklusmaht on rohkem kui 7 000 sõidukit. Otsuse teinud liikmesriik teatab sellest komisjonile 31. detsembriks 2026.	31. detsember 2026	31. detsember 2028
Alamkategooria: — ühesuunalised tänavad	Maanteetaristu linnades, mis paiknevad määruse (EL) nr 1315/2013 artikli 3 punktis p määratletud linnatranspordisõlme keskmes	31. detsember 2025	31. detsember 2027
Alamkategooria: — kaubaveoeeskirjad	Maanteetaristu linnades, mis paiknevad määruse (EL) nr 1315/2013 artikli 3 punktis p määratletud linnatranspordisõlme keskmes	31. detsember 2026	Artikli 7 lõike 1a punktide a, b ja c kohaselt vastu võetavad delegeeritud õigusaktid

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (ELT L 348, 20.12.2013, lk 1).

Andmeliik	Geograafiline kohaldamisala	Artikli 6a lõike 1 teises lõigus osutatud kuupäev	Artikli 6a lõike 1 kolmandas lõigus osutatud kuupäev
Alamkategooria: — muutsuunaliiklusega sõidurajad	Üleeuroopalise põhi- ja üldvõrgu maanteed, muud kiirteed ja põhimaanteede lõigud, mille aastane keskmine liiklusmaht on rohkem kui 8 500 sõidukit, ning kõik määruse (EL) nr 1315/2013 artikli 3 punktis p määratletud ja kõnealuses määruses loetletud linnatranspordisõlme keskmes paikneva linna teed, sealhulgas sellise linna hallatavad teed. Liikmesriik võib otsustada piirata ulatust linnatranspordisõlmede keskmes paiknevates linnades selliste tänavatega, kus aastane keskmine liiklusmaht on rohkem kui 7 000 sõidukit. Otsuse teinud liikmesriik teatab sellest komisjonile 31. detsembriks 2026.	31. detsember 2026	Artikli 7 lõike 1a punktide a, b ja c kohaselt vastu võetavad delegeeritud õigusaktid
Alamkategooria: — liiklusskeemid	Üleeuroopalise põhi- ja üldvõrgu maanteed, muud kiirteed ja põhimaanteede lõigud, mille aastane keskmine liiklusmaht on rohkem kui 8 500 sõidukit, ning kõik määruse (EL) nr 1315/2013 artikli 3 punktis p määratletud ja kõnealuses määruses loetletud linnatranspordisõlme keskmes paikneva linna teed, sealhulgas sellise linna hallatavad teed. Liikmesriik võib otsustada piirata ulatust linnatranspordisõlmede keskmes paiknevates linnades selliste tänavatega, kus aastane keskmine liiklusmaht on rohkem kui 7 000 sõidukit. Otsuse teinud liikmesriik teatab sellest komisjonile 31. detsembriks 2028.	31. detsember 2028	Artikli 7 lõike 1a punktide a, b ja c kohaselt vastu võetavad delegeeritud õigusaktid
Alamkategooria: — alalised juurdepääsupiirangud	Üleeuroopalise põhi- ja üldvõrgu maanteed, muud kiirteed ja põhimaanteede lõigud, mille aastane keskmine liiklusmaht on rohkem kui 8 500 sõidukit, ning kõik määruse (EL) nr 1315/2013 artikli 3 punktis p määratletud ja kõnealuses määruses loetletud linnatranspordisõlme keskmes paikneva linna teed, sealhulgas sellise linna hallatavad teed. Liikmesriik võib otsustada piirata ulatust linnatranspordisõlmede keskmes paiknevates linnades selliste tänavatega, kus aastane keskmine liiklusmaht on rohkem kui 7 000 sõidukit. Otsuse teinud liikmesriik teatab sellest komisjonile 31. detsembriks 2026.	31. detsember 2026	Artikli 7 lõike 1a punktide a, b ja c kohaselt vastu võetavad delegeeritud õigusaktid

ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2661/oj

Andmeliik	Geograafiline kohaldamisala	Artikli 6a lõike 1 teises lõigus osutatud kuupäev	Artikli 6a lõike 1 kolmandas lõigus osutatud kuupäev
Alamkategooria: — teatavates tsoonides kohaldatavate piirangute, keeldude või kohustuste kehtivuspiirid ning reguleeritud liiklustsooni pääs ja seal liikumise tingimused	Üleeuroopalise põhi- ja üldvõrgu maanteed, muud kiirteed ja põhimaanteede lõigud, mille aastane keskmine liiklusmaht on rohkem kui 8 500 sõidukit, ning kõik määruse (EL) nr 1315/2013 artikli 3 punktis p määratletud ja kõnealuses määruses loetletud linnatranspordisõlme keskmes paikneva linna teed, sealhulgas sellise linna hallatavad teed. Liikmesriik võib otsustada piirata ulatust linnatranspordisõlmede keskmes paiknevates linnades selliste tänavatega, kus aastane keskmine liiklusmaht on rohkem kui 7 000 sõidukit. Otsuse teinud liikmesriik teatab sellest komisjonile 31. detsembriks 2026.	31. detsember 2026	Artikli 7 lõike 1a punktide a, b ja c kohaselt vastu võetavad delegeeritud õigusaktid

1.2. Võrgu seisundit käsitlevad andmeliigid:

Alamkategooria: — teede sulgemine — sõiduradade sulgemine — teetööd	Üleeuroopalise põhivõrgu maanteed	31. detsember 2025	Ei kohaldata (märkus 1)
	Üleeuroopalise üldvõrgu maanteed	31. detsember 2026	Ei kohaldata (märkus 1)
Alamkategooria: — ajutised liikluskorraldusmeetmed	Üleeuroopalise põhi- ja üldvõrgu maanteed	31. detsember 2028	Ei kohaldata (märkus 1)

2. Andmed teabe- ja ettetellimisteenuste kohta seoses veoautodele ja tarbesõidukitele pakutavate turvaliste parkimiskohtadega (nagu on osutatud I lisa III prioriteetse valdkonna punktis 3.2):

Kategooria: staatilised andmed Alamkategooria: — staatilised parklaandmed — teave parkla ohutuse ja seadmete kohta	Üleeuroopalise põhivõrgu maanteed	31. detsember 2025	31. detsember 2026
	Üleeuroopalise üldvõrgu maanteed	31. detsember 2026	31. detsember 2027
Kategooria: dünaamilised andmed Alamkategooria: — dünaamilised andmed vabade parkimiskohtade olemasolu kohta, sealhulgas selle kohta, kas parkla on täis või suletud, või vabade kohtade arv.	Üleeuroopalise põhi- ja üldvõrgu maanteed	31. detsember 2027	Ei kohaldata (märkus 1)

Andmeliik	Geograafiline kohaldamisala	Artikli 6a lõike 1 teises lõigus osutatud kuupäev	Artikli 6a lõike 1 kolmandas lõigus osutatud kuupäev
3. Andmed liiklusohutust mõjutavate tuvastatud asjaolude ja tingimuste kohta, mis hõlmavad liiklusohutusega seotud minimaalset üldist liiklusteavet (nagu on osutatud I lisa III prioriteetse valdkonna punktis 3.3):			
Kategooria: dünaamilised andmed Alamkategooria: — ajutiselt libe tee — loomad, inimesed, takistused, praht teel — kaitsmata õnnetusala — lühiajalised teetööd — vastassuunavööndis liikuv sõiduk — märgistamata takistus teel	Üleeuroopalise põhi- ja üldvõrgu maanteed ja muud, sellesse võrku mittekuuluvad kiirteed	31. detsember 2025	Ei kohaldata (märkus 1)
Alamkategooria: — piiratud nähtavus — erandlikud ilmastikutingimused	Üleeuroopalise põhi- ja üldvõrgu maanteed ja muud, sellesse võrku mittekuuluvad kiirteed	31. detsember 2026	Ei kohaldata (märkus 1)
4. Mitmeliigilise liikluse staatilised andmed kogu ELi hõlmavate mitmeliigilise liikuvuse võimalusi käsitlevate teabeteenuste jaoks (nagu on osutatud I lisa I prioriteetse valdkonna punktides 1.1 ja 1.3):			
Kategooria kindlaksmääratud juurdepääsusõlmede asukoht kõigi plaanipäraste transpordiliikide puhul, sealhulgas teave juurdepääsusõlmedele juurdepääsu ja ümberistumiskoha ühendusteede kohta (näiteks liftide ja eskalaatorite olemasolu)	Määruse (EL) nr 1315/2013 artikli 3 punktis p määratletud ja kõnealuses määruses loetletud linnatranspordisõlmed, sealhulgas need, mida haldavad vastavad linnad	31. detsember 2026	Artikli 7 lõike 1a punktide a, b ja c kohaselt vastu võetavad delegeeritud õigusaktid
	Kogu liidu transpordivõrk	31. detsember 2028	Artikli 7 lõike 1a punktide a, b ja c kohaselt vastu võetavad delegeeritud õigusaktid

MÄRKUS 1: „Ei kohaldata: puudub kohustus teha andmeid, mis on loodud või ajakohastatud enne käesoleva lisa kolmandas veerus sätestatud kuupäeva, artikli 6a lõike 1 kohaselt käideldavaks.““

IV LISA

„IV LISA

Intelligentsete transpordisüsteemide teenuste loetelu

Teenus	Geograafiline kohaldamisala	Kuupäev
Liiklusohutusega seotud minimaalse üldise liiklusteabe teenus, nagu on osutatud I lisa III prioriteetse valdkonna punktis 3.3	Üleeuroopalise põhi- ja üldvõrgu maanteed	31. detsember 2026“.