EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 21.4.2026
COM(2026) 165 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

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

{SWD(2026) 117 final}

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

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

Sisukord

1 SISSEJUHATUS JA TAUST 3
2 DIREKTIIVI 2010/40/EL RAKENDAMISE SEIS 4
2.1 Delegeeritud õigusaktid spetsifikatsioonide ja seotud õigusaktide kohta 4
2.2 Uus tööprogramm aastateks 2024–2028 9
2.3 Standardid 10
2.4 Andmekaitset ja eraelu puutumatust käsitlevad normid 11
2.5 Vastutust käsitlevad normid 11
2.6 Liikmesriikide aruanded 11
2.6.1 Uus aruandluskord 11
2.6.2 Liikmesriikide aruannete analüüsist õpitu 12
2.7 Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühm 16
3 TOETUSMEETMED JA KOOSTÖÖ 17
4 KASUTATUD JA VAJAMINEVAD RAHALISED VAHENDID 18
5 KOKKUVÕTE 20

1 SISSEJUHATUS JA TAUST

Käesolev aruanne on esimene aruanne 22. novembril 2023 vastu võetud direktiivi (EL) 2023/2661 (millega muudetakse direktiivi 2010/40/EL (edaspidi „intelligentsete transpordisüsteemide direktiiv“)) kohta, mille liikmesriigid pidid üle võtma 21. detsembriks 2025. Muudetud intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artikli 17 lõike 4 kohaselt peab komisjon esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande direktiivi ja selle delegeeritud õigusaktide rakendamisel tehtud edusammude kohta hiljemalt 12 kuud pärast seda, kui ta on saanud intelligentseid transpordisüsteeme käsitlevad riiklikud aruanded, mille liikmesriigid pidid komisjonile edastama 21. märtsiks 2025[1].

Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi muutmisel oli mitu eesmärki. Need eesmärgid määratleti direktiivi järelhindamise[2] käigus ning Euroopa Parlamendile ja nõukogule intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi rakendamise kohta esitatud teises komisjoni eduaruandes[3] ning neid hinnati täiendavalt mõjuhinnangus,[4] mis on lisatud ettepanekule võtta vastu direktiiv, millega muudetakse intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi[5]. Kõnealused eesmärgid olid järgmised: i) veelgi parandada andmete kättesaadavusega seotud koordineerimist; ii) võtta arvesse intelligentsete transpordisüsteemidega seotud uute teemade ja probleemide esilekerkimist ning iii) parandada kogu maanteetranspordi võrgustiku oluliste andmeliikide andmete kättesaadavust.

Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi muudatustega kehtestati mitu uut nõuet, mis käsitlevad koostöiste intelligentsete transpordisüsteemide (C-ITS) turvalisust, hädaolukorras kasutatavaid ajutisi meetmeid, liikmesriikidevahelist ja sidusrühmadega tehtavat kohustuslikku koostööd, andmete kättesaadavust ja teenuste kasutuselevõttu ning aruandluse lihtsustamist nii direktiivi kui ka selle delegeeritud õigusaktide puhul, sealhulgas ühise aruandevormi ja ühiste põhiliste tulemusnäitajate kehtestamist. Lisati kaks lisa, millega kehtestatakse intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtuks üliloluliseks peetavate andmeliikide ja teenuste loetelu. Samuti tunnustati riiklike juurdepääsupunktide[6] rolli seoses andmetele juurdepääsu tagamisega.

Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi neli prioriteetset valdkonda määratleti uuesti ja liigitati ümber nelja teenusekategooriasse, võttes arvesse intelligentsete transpordisüsteemidega seotud uusi teemasid ja probleeme, nagu liikuvus kui teenus (MaaS) ning koostoimeline, ühendatud ja automatiseeritud liikuvus (CCAM), tagades samal ajal, et kehtivate delegeeritud õigusaktide kohaldamisala oleks endiselt kaetud.

Tugevdati Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide komitee rolli, eelkõige kohaldades kontrollimenetlust uute intelligentsete transpordisüsteemide tööprogrammide vastuvõtmise puhul ning liikmesriikide aruandevormi ja põhilisi tulemusnäitajaid. Samuti tugevdati Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühma rolli, nähes ette täiendava, intelligentsete

[1] Intelligentseid transpordisüsteeme käsitlevad riiklikud aruanded on kättesaadavad aadressil https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/its-national-reports_en.
[2] SWD(2019) 369 final.
[3] COM(2019) 464 final.
[4] SWD(2021) 474 final.
[5] COM(2021) 813 final.
[6] https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/national-access-points_en.

transpordisüsteemide tööprogrammide vastuvõtmisele eelneva kohustusliku konsulteerimisetapi.

Nagu on muudetud intelligentsete transpordisüsteemide direktiivis nõutud, võttis komisjon 2024. aastal vastu järgmised otsused.

- Komisjoni 22. märtsi 2024. aasta otsus, millega muudetakse komisjoni otsust 2011/C 135/03 seoses selle kohaldatavusega ning Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühma ülesannete ja selle tegevuse läbipaistvusega[7].
- Komisjoni 11. novembri 2024. aasta rakendusotsus, millega kehtestatakse vorm, mis sisaldab põhilisi tulemusnäitajaid liikmesriikide aruandluseks vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2010/40/EL[8]. Selle otsusega tunnistatakse kehtetuks ja asendatakse komisjoni varasem, 13. juuli 2011. aasta rakendusotsus, millega võeti vastu liikmesriikide aruandlust käsitlevad suunised[9]. 2024. aastal koostati koos liikmesriikide ekspertidega ka juhenddokument ELi intelligentsete transpordisüsteemide põhiliste tulemusnäitajate kohta[10].
- Komisjoni 12. novembri 2024. aasta rakendusotsus, millega kehtestatakse tööprogramm direktiivi 2010/40/EL kohaldamiseks ajavahemikus 2024–2028[11] (intelligentsete transpordisüsteemide tööprogramm aastateks 2024–2028).

Käesolevale aruandele on lisatud komisjoni talituste töödokument, milles analüüsitakse intelligentsete transpordisüsteemide 2025. aasta riiklikke aruandeid, mille liikmesriigid on esitanud kooskõlas intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artikli 17 lõikega 1, sealhulgas intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi III lisas loetletud üliolulise andmeliikide kättesaadavust ja IV lisas loetletud teenuste kasutuselevõttu. Komisjoni talituste töödokumendis analüüsitakse ka põhilisi tulemusnäitajaid, mille liikmesriigid on oma aruannetes esitanud.

2 DIREKTIIVI 2010/40/EL RAKENDAMISE SEIS

2.1 Delegeeritud õigusaktid spetsifikatsioonide ja seotud õigusaktide kohta

Pärast komisjoni teise eduaruande avaldamist on intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi alusel vastu võetud spetsifikatsioonides tehtud mitmeid olulisi muudatusi. Praegune olukord on järgmine.

Prioriteetne meede a: mitmeliigilisi liikumisvõimalusi käsitlevate teabeteenuste (MMTIS) osutamine kogu ELis. 31. mail 2017 võttis komisjon vastu delegeeritud määruse (EL) 2017/1926, millega täiendatakse intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi seoses mitmeliigilisi liikumisvõimalusi käsitlevate teabeteenuste osutamisega kogu ELis[12]. Kõnealused spetsifikatsioonid käsitlesid nii teenuste kasutuselevõttu võimaldavaid tingimusi,

[7] ELT C, C/2024/2348, 27.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2348/oj.
[8] ELT L, 2025/264, 10.2.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/264/oj.
[9] ELT L 193, 23.7.2011, lk 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/453/oj.
[10] Kättesaadav Euroopa Komisjoni veebisaidi liikuvuse ja transpordi jaotises intelligentsete transpordisüsteemide riiklike aruannete lehel (ITS national reports – Mobility and Transport – European Commission).
[11] ELT C, C/2024/6798, 13.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/6798/oj.
[12] ELT L 272, 21.10.2017, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj.

nagu kohustus tagada juurdepääs olemasolevatele staatilistele andmetele riiklike juurdepääsupunktide kaudu, kui ka liikumisvõimalustega seotud teabeteenuste ühendamist käsitlevaid sätteid.

Nagu teatati säästva ja aruka liikuvuse strateegiat käsitlevas komisjoni teatises,[13] muudeti spetsifikatsioone delegeeritud määrusega (EL) 2024/490,[14] mille komisjon võttis vastu 29. novembril 2023. Muudetud spetsifikatsioonide kohaselt peavad andmevaldajad tagama riiklike juurdepääsupunktide kaudu juurdepääsu olemasolevatele dünaamilistele andmetele (st reaalajateave, näiteks liiklusteabe katkestuste kohta). Seda sätet laiendatakse ka täiendavatele andmeliikidele, näiteks andmed selle kohta, kas rongi saab võtta jalgratta või kas rong on puudega või piiratud liikumisvõimega isikutelejuurdepääsetav. Sõltuvalt andmeliigist ja geograafilisest kohaldamisalast rakendatakse spetsifikatsioone järk-järgult 1. detsembrini 2028.

Prioriteetne meede b: reaalajas saadava liiklusteabe teenuste (RTTI) osutamine kogu ELis. 18. detsembril 2014 võttis komisjon vastu delegeeritud määruse (EL) 2015/962, millega täiendatakse intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi kogu ELis reaalajas saadava liiklusteabe teenuste pakkumise osas[15]. Spetsifikatsioonide eesmärk oli tagada maanteeametitele, teehaldajatele ja teenuseosutajatele maantee- ja liiklusandmete kättesaadavus, vahetamine, taaskasutamine ning ajakohastamine reaalajas saadava liiklusteabe teenuste osutamiseks kogu ELis.

Need spetsifikatsioonid vaadati läbi ja selle tulemusel võeti 2. veebruaril 2022 vastu delegeeritud määrus (EL) 2022/670,[16] millega tunnistati alates 1. jaanuarist 2025 delegeeritud määrus (EL) 2015/962 kehtetuks. Läbivaatamisega lisati olemasolevate andmete loetellu andmeliike, mille andmevaldajad peavad riiklike juurdepääsupunktide kaudu kättesaadavaks tegema, ning laiendati spetsifikatsioonide geograafilist kohaldamisala, et hõlmata kogu ELi teedevõrk peale erateede. Samuti kehtestati läbivaatamise järel teenuseosutajatele kohustus hõlmata lõppkasutajale lisakulusid tekitamata oma teenustega pädevate asutuste rakendatud ja riiklike juurdepääsupunktide kaudu kättesaadavaks tehtud andmed liiklusskeemide ja -eeskirjade ning liikluspiirangute kohta. Sõltuvalt andmeliigist ja geograafilisest kohaldamisalast rakendatakse spetsifikatsioone järk-järgult 1. jaanuarist 2023 kuni 31. detsembrini 2027.

Prioriteetne meede c: kasutajatele liiklusohutusega seotud minimaalse üldise liiklusteabe (SRTI) võimalusel tasuta edastamisega seotud andmed ja kord. 15. mail 2013 võttis komisjon vastu delegeeritud määruse (EL) nr 886/2013,[17] millega täiendatakse intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi, sätestades kasutajatele liiklusohutusega seotud minimaalse üldise liiklusteabe võimaluse korral tasuta edastamisega seotud andmed ja korra. Nende spetsifikatsioonide läbivaatamine on ette nähtud intelligentsete transpordisüsteemide tööprogrammis 2024–2028 (vt allpool).

Prioriteetne meede d: koostalitlusvõimelise automaatse hädaabikõne (eCall) ühtlustatud kasutuselevõtt kogu ELis. 26. novembril 2012 võttis komisjon vastu delegeeritud määruse

[13] COM(2020) 789 final.
[14] ELT L, 2024/490, 13.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj.
[15] ELT L 157, 23.6.2015, lk 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2015/962/oj.
[16] ELT L 122, 25.4.2022, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/670/oj.
[17] ELT L 247, 18.9.2013, lk 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/886/oj.

(EL) nr 305/2013 koostalitlusvõimelise automaatse hädaabikõne (eCall) ühtlustatud kasutuselevõtu kohta kogu ELis[18].

Lisaks võeti 15. mail 2014 vastu otsus nr 585/2014/EL[19] ja 29. aprillil 2015 määrus (EL) 2015/758[20]. Nendega täiendati intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi kohast raamistikku, nähes ette eCall-häirekeskuste kohustusliku kasutuselevõtu ja kohustuslikud seadmed uut tüüpi M_1- või N_1-kategooria sõidukitele (õigusaktide üksikasjalikum kirjeldus on esitatud komisjoni teises eduaruandes).

6. veebruaril 2024 võttis komisjon vastu delegeeritud määruse (EL) 2024/1084,[21] millega muudetakse delegeeritud määrust (EL) nr 305/2013. Selle kohaselt pidid häirekeskused alates 1. jaanuarist 2026 toetama eCall-kõnede vastuvõtmist ja käsitlemist uusima pakettkommuteeritud kommunikatsioonitehnoloogia (4G/5G) abil. Samuti võttis komisjon 14. veebruaril 2024 vastu delegeeritud määruse (EL) 2024/1180, millega muudetakse määrust (EL) 2015/758 eCall-süsteemiga seotud standardite osas,[22] ning 23. juulil 2025 vastu delegeeritud määruse (EL) 2025/1871,[23] millega muudetakse määrust (EL) 2015/758 eCall-süsteemiga seotud standardite osas ning delegeeritud määrust (EL) 2017/79[24] hädaabinumbril 112 põhinevate sõidukisiseste eCall-süsteemidega varustatud mootorsõidukite tüübikinnituse tehniliste nõuete ja katsemenetluste osas.

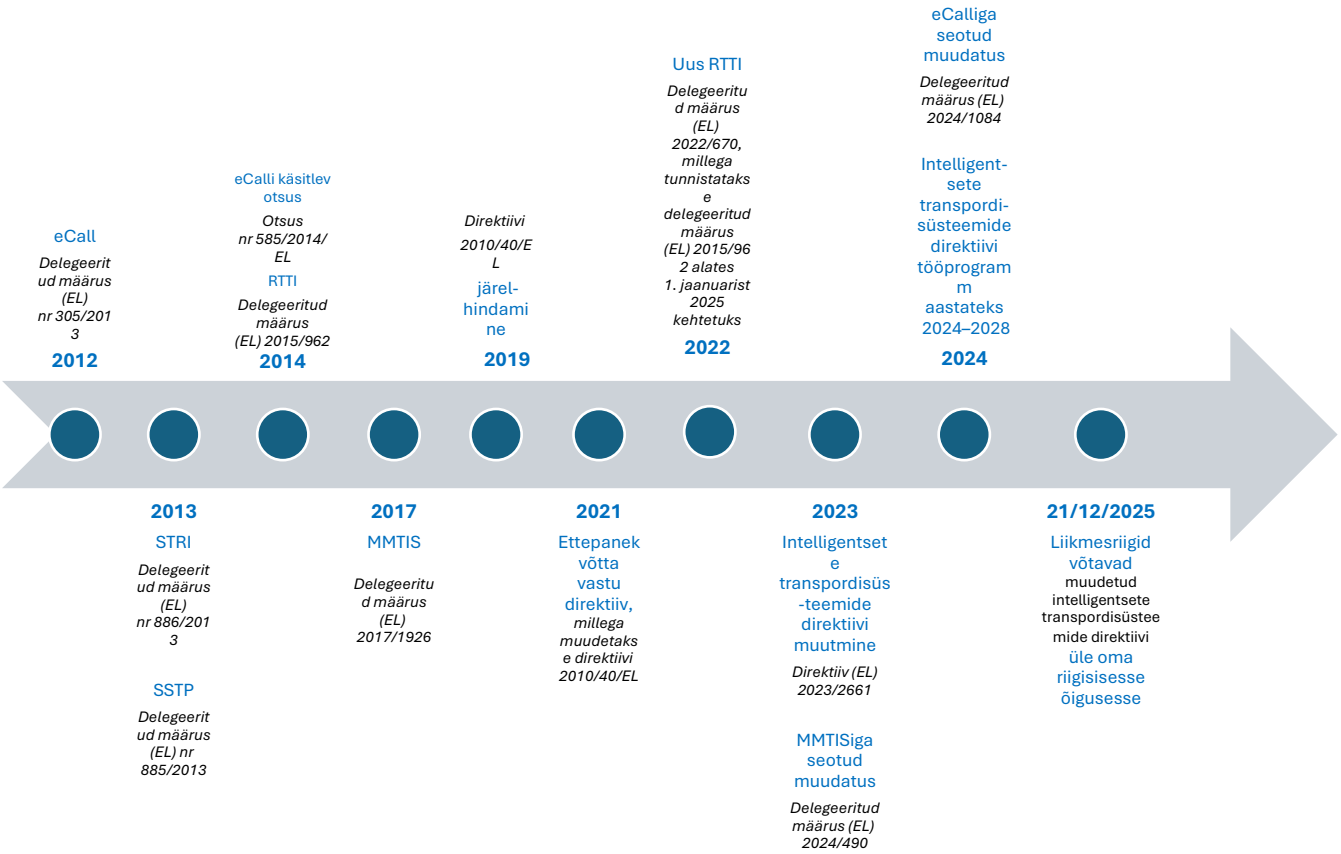
Prioriteetne meede e: veoautodele ja tarbesõidukitele ettenähtud turvalisi parkimiskohti käsitleva teabeteenuse osutamine (SSTP). 15. mail 2013 võttis komisjon vastu delegeeritud määruse (EL) nr 885/2013, millega täiendatakse intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi seoses veoautodele ja tarbesõidukitele ettenähtud turvalisi parkimiskohti käsitleva teabeteenuse osutamisega[25]. Nende spetsifikatsioonide läbivaatamine on ette nähtud intelligentsete transpordisüsteemide tööprogrammis 2024–2028(vt allpool).

Prioriteetne meede f: veoautodele ja tarbesõidukitele turvaliste parkimiskohtade ettetellimisteenuse pakkumine. Komisjon konsulteeris selle prioriteetse meetme küsimuses liikmesriikide ekspertide ja peamiste sidusrühmadega, sealhulgas intelligentsete transpordisüsteemide viimase, 2024.–2028. aasta tööprogrammi arutamisel. Selle tulemusena jõuti järelduseni, et praeguses etapis puudub vajadus parkimisalade ettetellimist käsitlevate spetsifikatsioonide ja standardite järele.

Lisaks intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi prioriteetsete meetmetega seotud spetsifikatsioonidele võttis komisjon 13. märtsil 2019 vastu **delegeeritud määruse[26] sidusate intelligentsete transpordisüsteemide (C-ITSi süsteem) kasutuselevõtu ja praktilise kasutamise kohta**. Euroopa Parlament ja nõukogu esitasid selle delegeeritud määruse suhtes vastuväite, mistõttu see ei jõustunud. Intelligentsete transpordisüsteemide tööprogrammis

[18] ELT L 91, 3.4.2013, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/305/oj.
[19] ELT L 164, 3.6.2014, lk 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2014/585(2)/oj.
[20] ELT L 123, 19.5.2015, lk 77, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj.
[21] ELT L, 2024/1084, 12.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1084/oj.
[22] ELT L, 2024/1180, 19.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1180/oj.
[23] ELT L, 2025/1871, 28.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/1871/oj.
[24] ELT L 12, 17.1.2017, lk 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj.
[25] ELT L 247, 18.9.2013, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/885/oj.
[26] C(2019) 1789 final.

2024–2028 on ette nähtud C-ITSi süsteemi spetsifikatsioonidega seotud uus algatus (vt allpool).



2.2 Uus tööprogramm aastateks 2024–2028

Pärast intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi jõustumist 2010. aastal rakendas komisjon esimese tööprogrammi,[27] mille keskmes oli eelkõige direktiivi kohaste prioriteetsete meetmete spetsifikatsioonide vastuvõtmine. Seejärel tehti kaks tööprogrammi ajakohastust – aastateks 2017–2022[28] ja aastateks 2022–2027[29] –, mis hõlmasid direktiivi artikli 6 lõike 3 kohaseid uusi meetmeid ning eelkõige võimaldasid vaadata läbi kehtivad spetsifikatsioonid.

Vastavalt muudetud intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artiklile 4a võttis komisjon 12. novembril 2024 vastu rakendusotsuse, millega kehtestatakse uus intelligentsete transpordisüsteemide tööprogramm aastateks 2024–2028. Otsus võeti vastu kooskõlas kontrollimenetlusega pärast konsulteerimist Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühmaga,[30] ettevalmistavat tööd liikmesriikide ekspertidega ja Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide komitee 2024. aasta septembri hääletuse positiivset tulemust. Samuti konsulteeriti sidusrühmadega 19. märtsil 2024 toimunud avaliku seminari raames.

[27] C(2011) 289 final.
[28] C(2018) 8264 final.
[29] C(2022) 9140 final.
[30] 6. juuni 2024. aasta koosoleku protokoll on avaldatud komisjoni eksperdirühmade ja muude sarnaste üksuste registris (kood E02736).

Intelligentsete transpordisüsteemide tööprogrammis 2024–2028 on üksikasjalikult kirjeldatud nende meetmete ulatust ja ajakava, mida komisjon kavatseb võtta direktiivi 2010/40/EL edasiseks rakendamiseks. Ette on nähtud mitu üldist ülesannet, eelkõige a) liikmesriikide ühise aruandevormi ja põhiliste tulemusnäitajate vastuvõtmine 2024. aastal; b) Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühma (EIAG) koosseisu uuendamine 2024. aastal; c) käesoleva aruande esitamine rakendamisel tehtud edusammude kohta 2026. aastal ja aruanne delegeeritud volituste kohta 2028. aastal; d) intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi läbivaatamine aastatel 2027–2028.

Muu kavandatud tegevus on seotud intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi erinevate prioriteetsete valdkondadega või direktiivi enda muudatustega. Mitme tegevuse puhul on töö juba alanud.

- Mis puutub C-ITS-i süsteemi spetsifikatsioonidega seotud töösse, siis peeti 2025. aasta juunis esimene seminar avaliku ja erasektori sidusrühmadega, sealhulgas Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühmaga, et saada abi algatuse kohaldamisala määratlemisel. Komisjon algatab 2026. aastal sellekohase toetava uuringu.
- Alustatud on ettevalmistavat tööd mitmeliigiliste juurdepääsusõlmede identifikaatorite väljatöötamiseks Euroopa ühendamise rahastust kaasrahastatavate projektide NAPCORE ja NAPCORE-X[31] raames. Projektide eesmärk on anda soovitusi ja toetada edasist koostööd liikmesriikidega.
- Juulis 2025 viidi lõpule ettevalmistav uuring, mille eesmärk oli hinnata vajadust täiendavate meetmete järele liikluskorraldus- ja intsidentide haldamise teenuste tõhustamise valdkonnas[32]. Uuring kinnitas selget ja pakilist vajadust täiendavate meetmete järele. Täiendavad konsultatsioonid ja arutelud liikmesriikide ekspertidega peetakse 2026. aastal.
- Alustatud on kehtivate liiklusohutusega seotud minimaalse üldise liiklusteabe spetsifikatsioonide läbivaatamist. Pärast avaliku ja erasektori sidusrühmade, sealhulgas Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühmaga 2024. aasta detsembris peetud seminari algatas komisjon 2025. aastal uuringu, mis hõlmas kulude-tulude analüüsi. Ajakohastatud spetsifikatsioonid võetakse eeldatavasti vastu 2026. aasta kolmandas kvartalis.
- Alustatud on veoautodele ja tarbesõidukitele ettenähtud turvalisi parkimiskohti käsitleva teabeteenusega seotud kehtivate spetsifikatsioonide läbivaatamist. Pärast avaliku ja erasektori sidusrühmade, sealhulgas Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühmaga 2026. aasta jaanuaris peetavat seminari algatab komisjon 2026. aastal uuringu, mis hõlmab kulude-tulude analüüsi. Ajakohastatud spetsifikatsioonid võetakse eeldatavasti vastu 2027. aastal.

[31] https://napcore.eu/.

[32] Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, „Exploratory study to assess the need for complementary action in the field of enhanced traffic and incident management services“ (Ettevalmistav uuring, millega hinnatakse vajadust täiendavate meetmete järele liikluskorraldus- ja intsidentide haldamise teenuste tõhustamise valdkonnas).

2.3 Standardid

Mitmes olulises valdkonnas jätkatakse standardimistööd, millega toetatakse veelgi teenuste kasutuselevõttu intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi neljas prioriteetses valdkonnas.

eCalli käsitlevaid standardeid on täiendatud mitme tehnilise spetsifikatsiooniga, mis käsitlevad täiendavaid sõidukitüüpe (kaherattalised mootorsõidukid, bussid, põllumajandusmasinad, rasked kaubaveokid). Seda on tehtud Euroopa ühendamise rahastust kaasrahastatud SAFE-projekti (2018–2021) toetusel. 2024. ja 2025. aastal kohandasid Euroopa standardiorganisatsioonid CEN-CENELEC ja ETSI kehtivaid eCall-standardeid ja lõid pakettkommuteeritud eCall-süsteemi jaoks uued eCall-standardid, et toetada sõidukite ja häirekeskuste ajakohastamist 4G- ja 5G-mobiilsidevõrkudele üleminekuks[33].

Mis puutub C-ITSi, siis avaldas platvorm C-Roads[34] koostöös CAR 2 CAR Communication Consortiumiga[35] 2025. aasta septembris C-ITSi teenuste ühtlustatud sideprofiili esimese versiooni. See põhines asjakohastel ETSI ja CENi standarditel ning keskendus esimese etapina IEEE 802.11p / ETSI ITS-G5 lähitoimeside sideprofiilile.

Euroopa ühendamise rahastu programmi rakendamist toetavate meetmetega NAPCORE (2021–2025) ja Data4PT (2020–2024), mis on nüüd liidetud Euroopa ühendamise rahastu tehnilise abi meetmega NAPCORE-X (2025–2027), koordineeritakse liikmesriikide tegevust[36] seoses maanteeandmete standardite (Datex II[37] ja TN-ITS[38]), mitmeliigiliste transpordisüsteemide andmete standardite (Transmodel, NeTEx ja SIRI),[39] intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi delegeeritud määrustega hõlmatud kõigi andmekategooriate andmesõnastike,[40] mobilityDCAT-AP metaandmete kataloogide[41] ning ühtlustatud ja koostalitlusvõimeliste riiklike juurdepääsupunktide ühise kavaga NAP Reference Architecture[42].

Sel moel saab standardeid pidevalt edasi arendada ja ajakohastada ning nendega seotud kogukondi hallata ja arendada. Korraldatakse eri standardite kooskõlastamist ja eri sidusrühmade kogukondadega kooskõlla viimist sellistes valdkondades nagu alternatiivkütused, liiklusohutus, reisiteave ja C-ITS, samuti edendatakse viljakat koostööd Euroopa standardiorganisatsioonidega.

Märkimisväärsete käimasolevate protsesside näited on muu hulgas osalemine projekti NAPCORE-X kaudu ISO tasandi töös elektrooniliste liikluseeskirjade haldamise (METR) standardite valdkonnas ning ELi rahastatud töö Euroopa standardiorganisatsioonides mitmesugustes teemavaldkondades, nagu kombineeritud piletite vöötkoodid, jalgrattataristu, ühistranspordi toorandmete vahetamine ja broneerimise rakendusliidesed.

---

[33] The interoperable EU-wide eCall – Mobility and Transport (Kogu ELi hõlmav sidus eCall-süsteem – liikuvus ja transport).
[34] https://www.c-roads.eu/.
[35] https://www.car-2-car.org/.
[36] https://napcore.eu/standards/.
[37] https://datex2.eu/.
[38] https://tn-its.eu/.
[39] https://data4pt-project.eu/.
[40] https://github.com/NAPCORE/Data-dictionary.
[41] https://mobilitydcat-ap.github.io/mobilityDCAT-AP/releases/index.html.
[42] https://napcore.github.io/Reference-Architectures-website/.

Üksikasjalik teave kehtivate intelligentsete transpordisüsteemide standardite kohta on esitatud ELi rahastataval veebilehel EU-ICIP GUIDE[43].

2.4 Andmekaitset ja eraelu puutumatust käsitlevad normid

Nagu eelmistes aruannetes märgitud, on vajaduse korral lisatud spetsifikatsioonidesse andmekaitset ja eraelu puutumatust käsitlevad sätted, milles selgitatakse, et järgida tuleb õigusakte eraelu puutumatuse ja andmekaitse kohta. Samuti on vajaduse korral kutsutud ekspertide koosolekutele Euroopa Andmekaitseinspektor, kelle arvamust on nõuetekohaselt arvesse võetud, eelkõige spetsifikatsioonide läbivaatamisel.

2.5 Vastutust käsitlevad normid

Nagu eelmistes aruannetes märgitud, on asjakohastes delegeeritud määrustes sätestatud spetsifikatsioonidesse lisatud sätted vastutuse kohta kooskõlas intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artikliga 11.

2.6 Liikmesriikide aruanded

2.6.1 Uus aruandluskord

Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artikli 17 kohaselt peavad liikmesriigid esitama aruande direktiivi ja selle delegeeritud õigusaktide rakendamise kohta 21. märtsiks 2025, pärast mida esitatakse aruanne uuesti iga kolme aasta tagant. Komisjoni vastu võetud aruandevormis annavad liikmesriigid teada peamistest riiklikest tegevustest ja projektidest prioriteetsetes valdkondades ning III ja IV lisas loetletud andmete ja teenuste kättesaadavusega seonduvast. See hõlmab ka kasutuselevõtu, saadava kasu ja investeeringutega seotud põhilisi tulemusnäitajaid, mille puhul eristatakse kohustuslikke ja täiendavaid näitajaid, ning selles kohaldatakse etapiviisilist lähenemisviisi, alustades TEN-T võrgust ja kiirteedest. Selle vormi üle arutati liikmesriikide ekspertidega 2024. aastal kolmel koosolekul ja see võeti vastu pärast Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide komitee 2024. aasta septembri hääletuse positiivset tulemust kooskõlas kontrollimenetlusega.

Kõrgema tasandi poliitikateabe saamiseks nõutakse vormis, et liikmesriigid esitaksid oma peamised kasutuselevõtuga seotud põhilised tulemusnäitajad, mis annavad ülevaate intelligentsete transpordisüsteemide seadmete ja teenuste kasutuselevõtu ja mõju kohta ELis. Mis puutub saadava kasuga seotud põhilistesse tulemusnäitajasse, mille abil hinnatakse intelligentsete transpordisüsteemide teenuste mõju sõiduajale, liiklusõnnetuste arvule ja liiklusega seotud CO_2 heitele, siis on vormi eesmärk koguda usaldusväärseid võrdlusväärtusi, mis põhinevad piisaval arvul kvaliteetsetel mõõtmistel. See peaks võimaldama usaldusväärset ekstrapoleerimist, pidades silmas nende põhiliste tulemusnäitajate arvutamisega seotud olemuslikke piiranguid ja asjaolu, et intelligentsete transpordisüsteemide mõju eristamine muude mõjutegurite omast on keeruline. Veel tuleb aruandevormis esitada finantsvaldkonna põhilised tulemusnäitajad, eelkõige maanteetranspordi intelligentsete transpordisüsteemidega seotud aastaste investeeringute ning aastaste käitus- ja hoolduskulude kohta.

Uue aruandluskorraga võimaldatakse ka liikmesriikide aruandluse lihtsustamist, asendades aruandluse, mille puhul esitatakse aruanne delegeeritud õigusaktide kohta igal aastal või iga kahe aasta tagant, aruandlusega, mille puhul esitatakse direktiivi ja delegeeritud õigusaktide kohta üks aruanne iga kolme aasta tagant. Selle uue lähenemisviisi rakendamine delegeeritud

[43] https://www.mobilityits.eu/.

õigusaktide läbivaatamisel asendab järk-järgult kümme aruannet ühe iga kolme aasta tagant esitatava aruandega.

2.6.2 Liikmesriikide aruannete analüüsist õpitu

2.6.2.1 Olukord erinevates prioriteetsetes valdkondades

Enamik liikmesriike andis teada tegevuse jätkumisest I prioriteetses valdkonnas. Mis puudutab mitmeliigilisi liikumisvõimalusi käsitlevaid teabeteenuseid, siis on kõik liikmesriigid loonud oma riiklikud juurdepääsupunktid, kuid andmete kättesaadavus ja ELi standardite järgimine ei ole endiselt ühtlane ning mõnda riiklikku juurdepääsupunkti tuleb ajakohastada, et toetada juurdepääsu kõigile andmeliikidele. Sidusrühmade kaasamiseks tehtud jõupingutused on suurendanud andmete avaldamist, kuid liikmesriikidevahelised erinevused on märkimisväärsed. Koos Euroopa ühendamise rahastust kaasrahastatavate projektidega rakendatakse ka ühiseid vahendeid, nagu MobilityDCAT-AP. Standardite nagu NeTEx ja SIRI järgimist tuleb siiski veel parandada. Seevastu on riiklike ja Euroopa algatuste raames tehtud edusamme reaalajas saadava liiklusteabega (RTTI) seotud teenuste kasutuselevõtul ning juurutatud on mitmesugused andmekogumismeetodid, mille puhul kasutatakse kaameraid ja andureid. Hoolimata olukorra paranemisest juurdepääsetavuse ja andmevahetuse valdkonnas püsivad erinevused staatiliste ja dünaamiliste andmete kättesaadavuse osas. Standardeid nagu DATEX II ja TN-ITS rakendatakse laialdaselt.

Mis puutub II prioriteetsesse valdkonda, siis parandavad liikmesriigid aktiivselt liikluskorraldust, võttes kasutusele tehnoloogialahendusi transporditaristu optimeerimiseks. Liikluse paremaks visualiseerimiseks ja haldamiseks rakendatakse digiteisikute ja automatiseerimistehnoloogiaga seotud algatusi. Projektide raames käsitletakse peale maanteetranspordi veel mitmesuguseid transpordiliike, sealhulgas raudteetransporti, ning mitmeliigilise transpordisüsteemiga linnakeskkonda. Kaubaveo integreerimisel on oluline roll ja linnad katsetavad erinevaid kaubaveoga seotud juurdepääsu haldamise lahendusi, et parandada võrgu toimimist. Elektroonilise kaubaveoteabe (eFTI) algatused võimaldavad logistikavoogude parandamiseks üleminekut digitaalsele andmevahetusele. Probleeme esineb keerukate ökosüsteemide integreerimisel ja liideste standardimisel, mis osutab vajadusele tagada ühtlustatud Euroopa tasandi toetus.

III prioriteetset valdkonda käsitlevad aruanded osutasid projektide kõrgele valmidusastmele, kuid tõid välja ka vajaduse erasektori jätkuva kaasamise järele. Kõik liikmesriigid on võtnud kasutusele hädaabinumbril 112 põhineva eCall-süsteemi ning alustanud üleminekut 4G-/5G-võrkudele. Veoautode ohutu parkimise staatiliste andmete katvus on hea, ent endiselt esineb lünki andmete kättesaadavuses, eelkõige erasektori puhul. Liiklusohutusandmete platvormi Data for Road Safety Platform kaudu tehtav koostöö parandab sõidukisiseste andmete kasutamist ja selliste sündmuste avastamist, mille puhul on vaja jagada ohutusega seotud liiklusteavet. Ohutusega seotud liiklusteabe ja C-ITSi süsteemi ühtlustamisega laiendatakse teenuste ulatust. Juurdepääs erasektori valduses olevale ohutusega seotud liiklusteabele on siiski endiselt piiratud. Delegeeritud määruste (EL) nr 885/2013 ja (EL) nr 886/2013 käimasoleva läbivaatamise üks eesmärk on neid piiranguid vähendada.

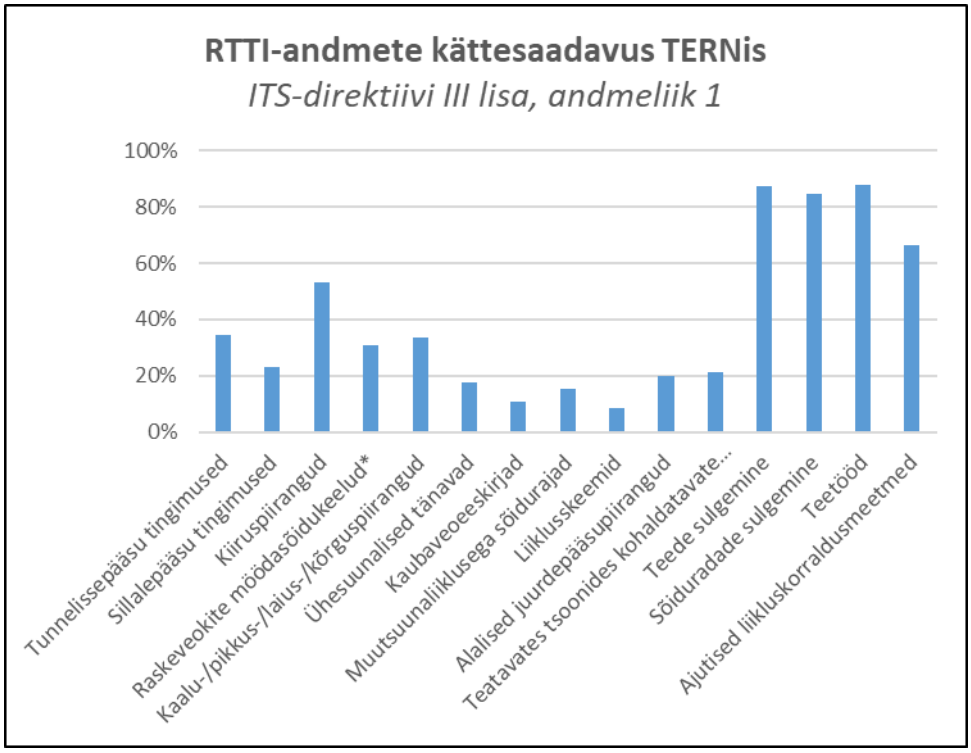
Mis puutub IV prioriteetsesse valdkonda, siis teatati paljudest C-ITSi projektidest ja algatustest, mille puhul keskendutakse sellistele põhiaspektidele nagu kohapeal rakendamine ja sideprotokollid. Vaatamata varasematele ebaõnnestumistele seadusandluses kasutavad mitmed riigid nüüd ühtlustamist edendavate koostööprojektide kaudu ühistel

spetsifikatsioonidel põhinevaid operatiivteenuseid. Platvorm C-Roads koondab 16 liikmesriiki ja muid riike, et tagada ühtlus C-ITSi süsteemi kasutuselevõtul, toetades mitmesuguseid Euroopa ühendamise rahastust kaasrahastatavaid projekte, nagu C-Roads Extended teenusekvaliteedi edasiseks parandamiseks.

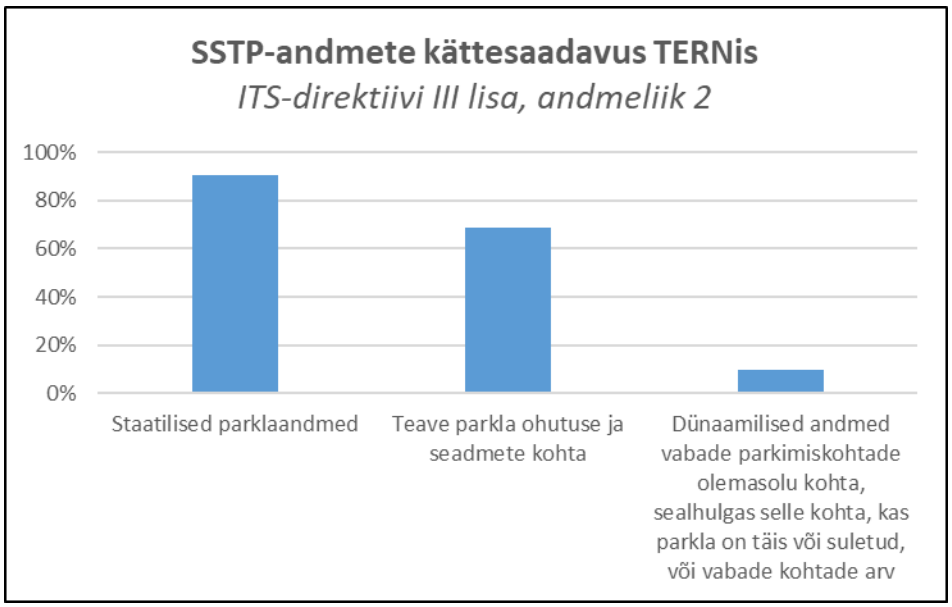
2.6.2.2 Andmete ja teenuste kättesaadavus

Järgmised joonised annavad ülevaate intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi III lisas loetletud ülioluliste RTTI-, SSTP- ja SRTI-andmekogumite kättesaadavuse kohta ELi TEN-T teedevõrgus (üleeuroopaline teedevõrk (TERN)) (iga liikmesriigi osa arvutatakse proportsionaalselt tema territooriumile jääva üleeuroopalise teedevõrgu osa pikkusega).

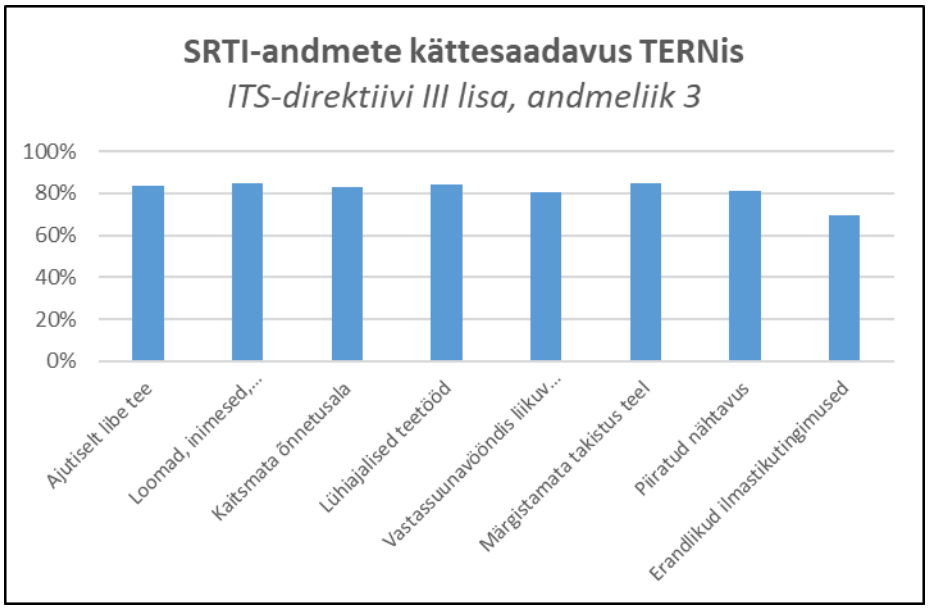
Joonis 1. RTTI-andmete kättesaadavus TERNis



Joonis 2. SSTP-andmete kättesaadavus TERNis



Joonis 3. SRTI-andmete kättesaadavus TERNis



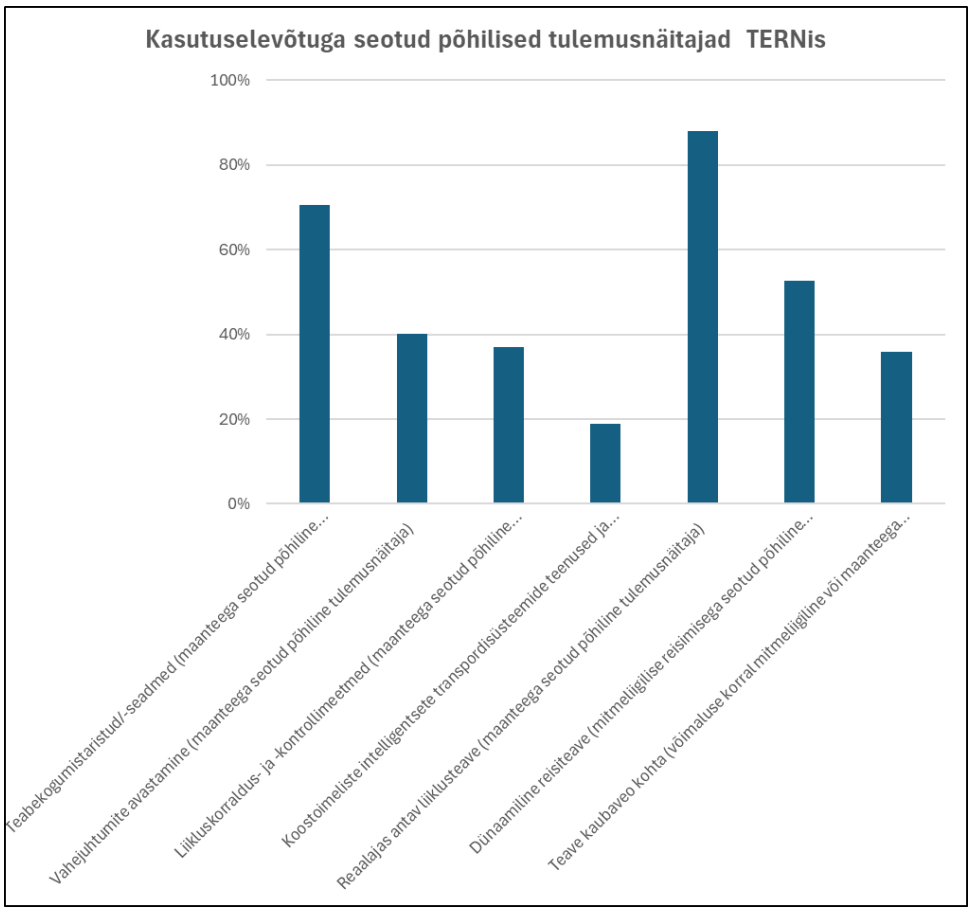
Andmed kõigi plaanipäraste transpordiliikide puhul kindlaksmääratud juurdepääsusõlmede asukoha kohta on kättesaadavad kogu transpordivõrgust 37 % suuruse osa puhul. Sageli puudub aga teave juurdepääsusõlmedele juurdepääsu ja ümberistumiskoha ühendusteede kohta.

SRTI-teenused (intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi IV lisa) on nüüd kasutusele võetud 83 % TERNi teede puhul, ent kuus liikmesriiki teenuste kasutuselevõtu kohta andmeid ei esitanud.

2.6.2.3 Põhilised tulemusnäitajad

Järgmisel joonisel on esitatud kokkuvõte ELi TERNiga seotud põhiliste kasutuselevõttu kirjeldavate tulemusnäitajate kohta (iga liikmesriigi osa arvutatakse proportsionaalselt tema territooriumile jääva TERNi osa pikkusega).

Joonis 4. TERNiga seotud põhilised kasutuselevõttu kirjeldavad tulemusnäitajad



Saadava kasuga seotud põhilisi tulemusnäitajaid käsitlev aruandlus ei olnud 2025. aastal kohustuslik, kuid mõned liikmesriigid esitasid andmed kolme kasuga seotud põhilise tulemusnäitaja kohta. Reisiaja ja CO_2 heite vähenemise muutuse kohta esitatud väärtused on väga erinevad, kusjuures võrgu tasandil on vähenemine olnud üldjuhul tagasihoidlik, kuid mõnel juhul konkreetsete võrgu lõikude puhul üsna märkimisväärne, kui võrrelda intelligentsete transpordisüsteemide lahenduste kasutuselevõtu eelseid ja järgseid näitajaid. Esitatud andmete kohaselt on oluliselt vähenenud liiklusõnnetuste arv ja seda ka kogu võrgu tasandil. Mitmes aruandes rõhutati, et intelligentsete transpordisüsteemide mõju on keeruline eristada muude tegurite (liikluse suurenemine, sõidukipargi elektrifitseerimine jmt) mõjust.

Finantsvaldkonna põhiliste tulemusnäitajate aruandlus oli 2025. aastal kohustuslik, kuid osutus mõne liikmesriigi jaoks keeruliseks ning mõnel juhul polnud võimalik eristada asjaomaseid kulusid üldistest teedega seotud investeerimis- ja hoolduskuludest. Intelligentsetesse transpordisüsteemidesse tehtud investeeringutega seotud kulude osakaal oli sageli ligikaudu 1 % maanteedesse tehtud investeeringutega seotud kulude kogusummast, kuid mitmes liikmesriigis oli see ka 4–6 % ja ühes riigis koguni üle 14 %, mis tõenäoliselt kajastab uute kasutuselevõtuprojektide hiljutist käivitamist nendes riikides. Sarnaselt jäid avaliku sektori tegevus- ja hoolduskulud üldiselt vahemikku 2000–4000 eurot kilomeetri kohta, ent ühes liikmesriigis oli see näitaja erandlikult 32 000 eurot kilomeetri kohta.

2.7 Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühm

Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi artikli 16 kohaselt peab komisjon looma Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühma, kes annaks talle nõu intelligentsete transpordisüsteemide liidus kasutuselevõtmise ja kasutamise äriliste ja tehniliste aspektide kohta. Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühm loodi komisjoni 2011. aasta otsusega,[44] mida kohaldati 2017. aasta augustini. Komisjoni 22. märtsil 2024 vastu võetud muutmisotsusega kõnealune ajapiirang kaotati ja Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühmaga konsulteerimine intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi tööprogrammide üle muudeti kohustuslikuks. Pärast muudetud otsuse vastuvõtmist avaldas komisjon uue konkursikutse Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühma liikmete leidmiseks ja 2024. aasta mais valiti sellesse rühma 25 liiget.

Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühm tuli esimest korda kokku 6. juunil 2024, et arutada intelligentsete transpordisüsteemide tööprogrammi kavandit. Seejärel peeti ühised seminarid Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide komitee liikmetega, et varakult konsulteerida tööprogrammi tegevuste ulatuse üle: esimene seminar peeti 2024. aasta detsembris, et arutada ohutusega seotud liiklusteavet käsitleva delegeeritud määruse läbivaatamise ulatust, teine 2025. aasta juunis, et arutada C-ITSi spetsifikatsioonide ulatust, ning kõige hiljutisem 2026. aasta jaanuaris, et arutada turvalise ja kestliku transpordi programmi käsitleva delegeeritud määruse läbivaatamise ulatust. 19. mail 2025 toimus Sevillas intelligentsete transpordisüsteemide Euroopa kongressi raames nn intelligentsete transpordisüsteemide sõprade (nimelt Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühma ja Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide komitee liikmete) mitteametlik kohtumine, mille eesmärk oli arutada Euroopa autotööstuse tegevuskava[45] rakendamist.

Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühma teavitatakse samuti intelligentsete transpordisüsteemidega seotud uuringutest, avalikest konsultatsioonidest ja seminaridest ning teda kutsutakse korrapäraselt neis osalema.

3 TOETUSMEETMED JA KOOSTÖÖ

Koostöö ja ühtlustatud kasutuselevõtt on intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi ja selle delegeeritud määruste kesksed teemad. Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi muutmisega 2023. aastal tehti nendes aspektides parandusi, kehtestades liikmesriikidele kohustuse teha koostööd näiteks ELi toetatavate koordineerimisprojektide kaudu ja vajaduse korral asjaomaste sidusrühmadega seoses spetsifikatsioonide rakendamise tegevusaspektidega.

Mitut riiki hõlmavad intelligentsete transpordisüsteemide projektid, mida kaasrahastatakse Euroopa ühendamise rahastust ja mis katavad sageli mitut TEN-T koridori, võimaldavad ühtlustatud ja koostalitlusvõimeliste intelligentsete transpordisüsteemide taristu, seadmete ja teenuste kasutuselevõttu pikkadel maanteelõikudel. Käimasolevad mitut riiki hõlmavad Euroopa ühendamise rahastu intelligentsete transpordisüsteemide projektid MERIDIAN, MATIS/MATIS 2, X4ITS ja Verkko kaasavad kokku 20 liikmesriiki ning kümneid tuhandeid kilomeetreid TEN-T põhi- ja üldteedevõrku (TERN), tagades intelligentsete transpordisüsteemide ja C-ITSi teenuste kooskõlastatud kasutuselevõtu.

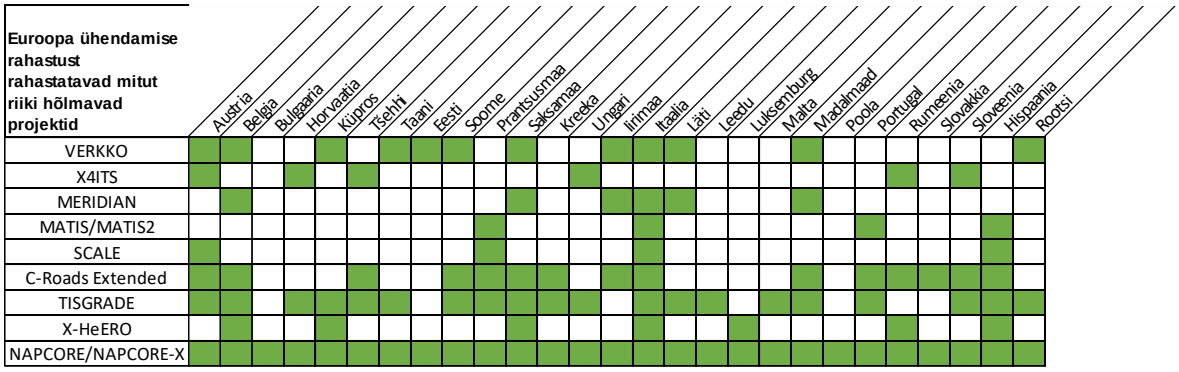
[44] 2011/C 135/03 (ELT C 135, 5.5.2011, lk 3).
[45] COM(2025) 95 final.

Projekti C-Roads Extended ning riiklikesse C-Roadsi projektidesse ja projekti SCALE on C-ITSi valdkonnas kaasatud kokku 15 liikmesriiki. Projektiga X-HeERO on eCalli valdkonnas hõlmatud seitse liikmesriiki ja Moldova. Projektis TISGRADE osalevad 20 liikmesriiki, Norra ja peamised ELi teenuseosutajaid, kes teevad koostööd andmete kogumise, kvaliteedi ja valideerimise ning riiklike juurdepääsupunktide ajakohastamise valdkonnas.

Euroopa ühendamise rahastu endiste programmitoetusmeetmete DATEX II, Data4PT, TN-ITS GO ja NAPCORE tegevused on nüüd koondatud praegu kohaldatava Euroopa ühendamise rahastu tehnilise abi meetme NAPCORE-X (2025–2027) alla, mis hõlmab kõiki liikmesriike ja käsitleb kõiki spetsifikatsioone. Selle üks eesmärk on koordineerida intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi rakendamise operatiivaspektide ühtlustamist kõigi maantee- ja mitmeliigiliste transpordisüsteemide andmete puhul ning riiklike juurdepääsupunktidega seotud aspekte (nt andmestandardid ja -arhitektuur, andmemääratlused, metaandmed, andmete kvaliteet, vastavushindamine, levitamine ja koolitus); selle teine eesmärk on aidata kaasa Euroopa ühtse liikuvusandmeruumi[46] loomisele.

Need mitut riiki hõlmavad Euroopa ühendamise rahastu meetmed moodustavad praegu valdava osa Euroopa ühendamise rahastust kaasrahastatavatest intelligentsete transpordisüsteemide projektidest nii investeeringute arvu kui ka mahu poolest (vt allpool).

Joonis 5. Liikmesriikide praegune osalemine mitut riiki hõlmavates Euroopa ühendamise rahastust kaasrahastatavates intelligentsete transpordisüsteemide projektides



Liikmesriikide käimasolevad algatused, nagu platvorm C-Roads, liiklusohutusandmete platvorm Data for Road Safety (DFRS)[47] ja RTTI rakkerühm, võimaldavad edasist koordineerimist ja koostööd liikmesriikide vahel ning muude avaliku ja erasektori sidusrühmadega[48].

4 KASUTATUD JA VAJAMINEVAD RAHALISED VAHENDID

Pärast teise eduaruande avaldamist 2019. aastal on teenuste kasutuselevõtul tehtud märkimisväärseid edusamme. Kuna spetsifikatsioonide rakendamisega seotud kulude range eristamine intelligentsete transpordisüsteemide teenuste ja intelligentsete transpordisüsteemide füüsiliste taristute kasutuselevõtu ja käitamise kuludest on väga keeruline, tuleks mõnda järgmistest näitajatest mõista kui näitajat, mis annab üldise pildi selliste teenuste

[46] COM(2023) 751 final.

[47] https://www.dataforroadsafety.eu/.

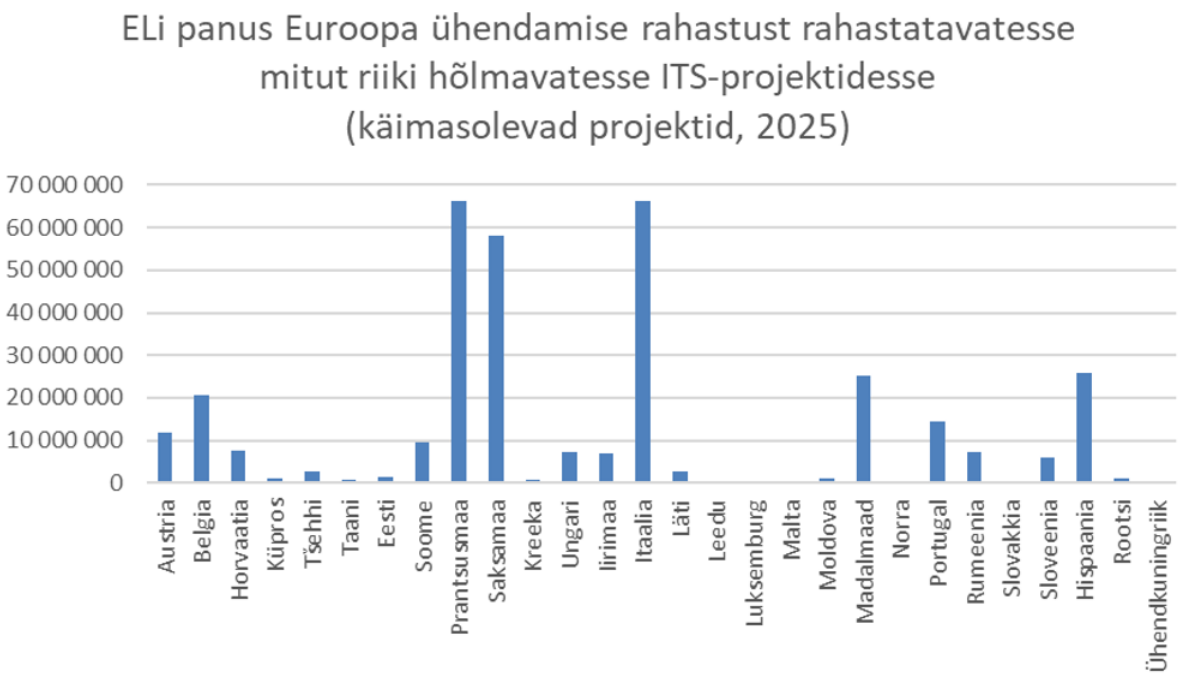
[48] Neid algatusi on üksikasjalikumalt kirjeldatud käesolevale aruandele lisatud komisjoni talituste töödokumendis.

kasutuselevõtuks tehtavatest üldistest jõupingutustest, mis ei olnud intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi enda kohaselt nõutavad.

Eelkõige on selle kasutuselevõtu toetamisel olnud oluline roll Euroopa ühendamise rahastu eelarvel (Euroopa ühendamise rahastu 1. ja 2. pakett, sealhulgas ühtekuuluvuspoliitika eelarvest rahastatavad projektid). Aastatel 2014–2025 eraldati selle kaudu ELi rahalistest vahenditest üle 850 miljoni euro, mis tõi kaasa 1,9 miljardi euro väärtuses investeeringuid intelligentsete transpordisüsteemide (sealhulgas eCall-süsteemi) ja C-ITSi teenuste kasutuselevõttu[49].

Viimase viie aasta jooksul on valdav osa nendest vahenditest eraldatud mitut riiki hõlmavatele intelligentsete transpordisüsteemide projektidele (nagu kirjeldati eespool), millest mõned kestavad 2027. aasta lõpuni. Joonisel 6 on näidatud nende üheksa käimasoleva mitut riiki hõlmava intelligentsete transpordisüsteemide projekti (v.a NAPCORE/NAPCORE-X) rahastuse osa eurodes riigi kohta.

Joonis 6. ELi toetus mitut riiki hõlmavatele Euroopa ühendamise rahastu intelligentsete transpordisüsteemide projektidele



Pärast viimast eduaruannet käivitati Euroopa ühendamise rahastu programmi täiendavad toetusmeetmed NAPCORE ja Data4PT ning kõiki liikmesriike hõlmav praegu kohaldatav Euroopa ühendamise rahastu tehnilise abi meede NAPCORE-X, et toetada spetsifikatsioonide rakendamist, sealhulgas standarditega seotud ettevalmistavat tööd. Selle tulemusena maksti välja ELi maksimaalne kogutoetus 23,5 miljonit eurot. Samuti eraldati Euroopa ühendamise rahastust vahendeid Komisjoni Teadusuuringute Ühiskeskusele ELi C-ITSi turvavolituste haldamise süsteemi loomiseks ja haldamiseks, millega seotud kogukulud olid 2017.–2026. aastal 6,26 miljonit eurot.

[49] Allikas: Euroopa Kliima, Taristu ja Keskkonna Rakendusamet (CINEA).

Täiendavad kulud hõlmavad kulusid, mis kaasnesid spetsifikatsioonide (RTTI, MMTIS, eCall ja SRTI) ja intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi läbivaatamisega, sealhulgas konsultatsiooniuuringutega (1,8 miljonit eurot aastatel 2018–2025), ning intelligentsete transpordisüsteemidega seotud ürituste, näiteks intelligentsete transpordisüsteemide teemaliste ülemaailmsete ja Euroopa kongresside korraldamise ja nendel osalemisega (1,1 miljonit eurot aastatel 2018–2025).

Mis puutub standarditesse, siis oli enamik kuludest seotud lisaks Euroopa standardiorganisatsioonidele antud otsetoetustele eespool nimetatud Euroopa ühendamise rahastu programmi rakendamist toetavate meetmete ja tehnilise abi meetmete raames tehtud ettevalmistava tööga (1,4 miljonit eurot aastatel 2018–2025).

Alates 2020. aasta pandeemiast on kõik intelligentsete transpordisüsteemide komitee[50] ja intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühma[51] koosolekud ning peaaegu kõik intelligentsete transpordisüsteemide eksperdirühma ja Euroopa eCall-süsteemi rakendamise platvormi (EeIP)[52] koosolekud korraldatud videokonverentsina, mistõttu pole olnud vaja nendega seoses kulusid hüvitada.

Nagu teises eduaruandes juba märgiti, tunduvad intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi ja selle delegeeritud määruste rakendamisega kaasnenud kulud, mis on peamiselt seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenuste arendamiseks taaskasutatavatele andmetele juurdepääsu hõlbustamise ja ühtlustamisega, olevat mõistlikud. Seda eelkõige neid kulusid teenuste kasutuselevõtu kuludega kõrvutades. Direktiivi 2023. aasta muudatusest tulenevate uute nõuete rakendamiseks tuleb jõupingutusi jätkata, eelkõige seoses oluliste andmete ja teenuste kohustusliku kättesaadavaks tegemise ja kasutuselevõtuga.

5 KOKKUVÕTE

Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi rakendamisel on alates selle vastuvõtmisest tehtud märkimisväärseid edusamme. Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi hiljutise muutmisega direktiivi (EL) 2023/2661 kaudu tehti olulised muudatused eelkõige selleks, et parandada andmete kättesaadavust, koordineerimistegevust ja integreerimist intelligentsete transpordisüsteemidega seotud uute teemadega. Euroopa ühendamise rahastust toetatud koostööalgatused on hõlbustanud intelligentsete transpordisüsteemide ja C-ITSi teenuste laialdast kasutuselevõttu üleeuroopalises teedevõrgus ja mujal, tuues esile liikmesriikide ja sidusrühmade vahelise koostöö tähtsuse ning edendades koordineeritud tegevuse kaudu ka ühtlustamist ja teenuste kvaliteedi parandamist. Kasutuselevõtuga seotud kulud on olnud mõistlikud ning 2023. aasta muudatusega kehtestatud uute nõuete täitmiseks tuleb jõupingutusi jätkata. Nende arengusuundumuste kujunemisel ja seotud protsesside suunamisel on olnud oluline roll Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide komiteel ja nõuanderühmal ning liikmesriikide ekspertidega tehtaval ja nende omavahelisel koostööl.

Aruandlus on märkimisväärselt muutunud, kuna kehtestatud on uus aruandevorm ja põhilised tulemusnäitajad, mis võimaldavad intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtu, mõju

[50] https://ec.europa.eu/transparency/comitology-register/screen/committees/C39400.
[51] https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=en&groupID=1941.
[52] https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=en&groupID=2481.

ja rahastamisega seonduvat paremini mõista. Kuigi intelligentsete transpordisüsteemide lahenduste mõju täpne eristamine muude võrgutegurite mõjust on endiselt keeruline, on aruandlusest saadud väärtuslikku teavet suundumuste, näiteks liiklusõnnetuste arvu ja CO_2 heite vähenemise kohta. Liikmesriikide ja sidusrühmade vahelise koostöö järjekindel tugevdamine peaks tagama nende positiivsete arengusuundumuste jätkumise ja seeläbi soodustama sellise keskkonna kujunemist, kus intelligentsed transpordisüsteemid saavad innovatsiooni ja koostöö kaudu jõudsalt areneda. Kui vaadata tulevikku, siis on määrava tähtsusega kestlikud investeeringud tehnoloogiasse ja standardimisse, et intelligentseid transpordisüsteeme saaks kasutada liikuvuse parandamiseks ja transpordiohutuse suurendamiseks kogu ELis.