EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 21.4.2026
COM(2026) 165 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

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

{SWD(2026) 117 final}

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

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

Sisällysluettelo

1 JOHDANTO JA TAUSTAA 3
2 DIREKTIIVIN 2010/40/EU TÄYTÄNTÖÖNPANON TILANNE 4
2.1 Määrityksiä ja lainsäädäntöä koskevat delegoidut säädökset 4
2.2 Uusi työohjelma vuosiksi 2024–2028 7
2.3 Standardit 8
2.4 Tietosuojaa koskevat säännöt 9
2.5 Vastuukysymyksiä koskevat säännöt 10
2.6 Jäsenvaltioiden kertomukset 10
2.6.1 Raportointia koskevat uudet säännöt 10
2.6.2 Jäsenvaltioiden raporttien analyysi 10
2.7 Euroopan neuvoa-antava ITS-ryhmä 14
3 TUKITOIMENPITEET JA YHTEISTYÖ 15
4 KÄYTETYT JA TARVITTAVAT RAHOITUSRESURSSIT 16
5 PÄÄTELMÄT 18

1 JOHDANTO JA TAUSTAA

Tämä kertomus on ensimmäinen sen jälkeen, kun direktiivin 2010/40/EU, jäljempänä ’ITS-direktiivi’, muuttamisesta annettu direktiivi (EU) 2023/2661 hyväksyttiin 22. marraskuuta 2023. Jäsenvaltioiden oli saatettava direktiivi (EU) 2023/2661 osaksi kansallista lainsäädäntöään 21. joulukuuta 2025 mennessä. Muutetun ITS-direktiivin 17 artiklan 4 kohdan mukaisesti komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään 12 kuukautta jäsenvaltioiden kansallisten ITS-raporttien[1] määräajan 21. maaliskuuta 2025 jälkeen mainitun direktiivin ja sen nojalla hyväksyttyjen delegoitujen säädösten täytäntöönpanossa saavutettua edistystä koskevan kertomuksen.

ITS-direktiivin muuttamisella pyrittiin useisiin tavoitteisiin. Ne määritettiin direktiivin jälkiarvioinnissa[2] ja toisessa Euroopan parlamentille ja neuvostolle annetussa ITS-direktiivin täytäntöönpanoa koskevassa komission edistymiskertomuksessa[3], ja niitä arvioitiin edelleen vaikutustenarvioinnissa[4], joka liittyi ehdotukseen direktiiviksi ITS-direktiivin muuttamisesta[5]. Tavoitteena oli i) parantaa edelleen tietojen saatavuuden koordinointia, ii) ottaa huomioon älykkäisiin liikennejärjestelmiin liittyvät uudet teemat ja haasteet ja iii) parantaa koko tieliikenneverkon keskeisten tietotyyppien saatavuutta.

ITS-direktiivin muutoksilla asetettiin useita uusia vaatimuksia, jotka koskevat yhteistoiminnallisten älykkäiden liikennejärjestelmien (C-ITS) turvallisuutta, välittömiä toimia hätätilanteissa, jäsenmaiden välistä ja sidosryhmien kanssa tehtävää pakollista yhteistyötä, datan saatavuutta ja palvelujen käyttöönottoa sekä raportoinnin yksinkertaistamista niin direktiivin kuin sen delegoitujen säädösten osalta, mukaan lukien yhteisen mallin ja yhteisten keskeisten tulosindikaattoreiden vahvistaminen. Direktiiviin lisätyissä kahdessa liitteessä annettiin luettelot datatyypeistä ja palveluista, joita pidetään keskeisinä älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton kannalta. Kansallisten yhteyspisteiden[6] rooli tunnustettiin myös tietojen saatavuuden osalta.

Lisäksi ITS-direktiivin neljä ensisijaista alaa määriteltiin uudelleen ja järjestettiin neljään palveluluokkaan, joissa huomioitiin älykkäisiin liikennepalveluihin liittyvät uudet teemat ja haasteet, kuten liikkuminen palveluna (MaaS) sekä yhteistoiminnallinen, verkottunut ja automatisoitu liikkuminen (CCAM). Samalla varmistettiin, että voimassa olevien delegoitujen säädösten soveltamisala säilyy.

Euroopan ITS-komitean asemaa vahvistettiin erityisesti soveltamalla tarkastelumenettelyä uusien ITS-työohjelmien hyväksymiseen sekä mallia ja keskeisiä tulosindikaattoreita jäsenvaltioiden raportointiin. Myös Euroopan neuvoa-antavan ITS-ryhmän roolia vahvistettiin lisäämällä pakollinen kuulemisvaihe ennen ITS-työohjelmien hyväksymistä.

Komissio teki vuonna 2024 seuraavat muutetun ITS-direktiivin edellyttämät päätökset:

---

[1] Kansalliset ITS-raportit ovat saatavilla osoitteessa https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/its-national-reports_en?prefLang=fi.
[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?prefLang=fi.

- Komission päätös, annettu 22 päivänä maaliskuuta 2024, komission päätöksen 2011/C 135/03 muuttamisesta sen sovellettavuuden sekä Euroopan neuvoa-antavan ITS-ryhmän tehtävien ja toiminnan avoimuuden osalta[7].
- Komission täytäntöönpanopäätös, annettu 11 päivänä marraskuuta 2024, keskeiset tulosindikaattorit sisältävästä mallista jäsenvaltioille Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU mukaiseen raportointiin[8]: Päätöksellä kumotaan ja korvataan aiempi komission täytäntöönpanopäätös, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2011, jäsenvaltioiden raportointia koskevien suuntaviivojen hyväksymisestä[9]. Vuonna 2024 laadittiin myös jäsenvaltioiden asiantuntijoiden kanssa ohjeasiakirja älykkäiden liikennejärjestelmien keskeisistä tulosindikaattoreista EU:lle[10].
- Komission täytäntöönpanopäätös, annettu 12 päivänä marraskuuta 2024, direktiivin 2010/40/EU työohjelman vahvistamisesta vuosiksi 2024–2028[11] (ITS-työohjelma 2024–2028).

Tähän kertomukseen on liitetty komission yksiköiden valmisteluasiakirja, jossa analysoidaan vuoden 2025 kansallisia ITS-raportteja, mukaan lukien liitteessä III lueteltujen keskeisten datatyyppien saatavuus ja ITS-direktiivin liitteessä IV lueteltujen palvelujen käyttöönotto ITS-direktiivin 17 artiklan 1 kohdan mukaisesti. Komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa analysoidaan myös jäsenvaltioiden kertomuksissaan esittämiä keskeisiä tulosindikaattoreita.

2 DIREKTIIVIN 2010/40/EU TÄYTÄNTÖÖNPANON TILANNE

2.1 Määrityksiä ja lainsäädäntöä koskevat delegoidut säädökset

Komission toisen edistymiskertomuksen julkaisemisen jälkeen ITS-direktiivin nojalla hyväksyttyihin määrityksiin on tehty useita merkittäviä muutoksia. Nykyinen tilanne on seuraava:

Ensisijainen toimi a) – EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoaminen: komissio hyväksyi 31. toukokuuta 2017 delegoidun asetuksen (EU) 2017/1926 ITS-direktiivin täydentämisestä EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta[12]. Nämä määritykset kattoivat sekä palvelujen käyttöönoton edellytykset, kuten olemassa olevien staattisten tietojen pakollisen saatavuuden kansallisten yhteyspisteiden kautta, että säännökset matkatietopalvelujen yhdistämisestä.

Kuten kestävää ja älykästä liikkuvuutta koskevasta strategiasta annetussa komission tiedonannossa[13] ilmoitettiin, määrityksiä muutettiin delegoidulla asetuksella (EU) 2024/490[14], jonka komissio hyväksyi 29. marraskuuta 2023. Muutetuissa määrityksissä edellytetään, että datan haltijat tarjoavat pääsyn olemassa olevaan dynaamiseen dataan (esim. tosiaikaisiin tietoihin, kuten häiriöihin) kansallisten yhteyspisteiden kautta. Tämä säännös ulotetaan myös

[7] EUVL C, C/2024/2348, 27.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2348/oj.
[8] EUVL L, 2025/264, 10.2.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/264/oj.
[9] EUVL L 193, 23.7.2011, s. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/453/oj.
[10] Saatavilla sivustolla ITS-järjestelmän kansalliset raportit – Liikkuvuus ja liikenne – Euroopan komissio.
[11] EUVL C, C/2024/6798, 13.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/6798/oj.
[12] EUVL L 272, 21.10.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj.
[13] COM(2020) 789 final.
[14] EUVL L, 2024/490, 13.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj.

muihin datatyyppeihin, esimerkiksi siihen, voidaanko polkupyöriä ottaa junaan ja vammaisten tai liikuntarajoitteisten matkustajien esteettömyyteen. Määritysten täytäntöönpano porrastettiin datatyypistä ja maantieteellisestä kattavuudesta riippuen 1. joulukuuta 2028 saakka.

Ensisijainen toimi b) – EU:n laajuisten tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoaminen: komissio hyväksyi 18. joulukuuta 2014 delegoidun asetuksen (EU) 2015/962 ITS-direktiivin täydentämisestä EU:n laajuisten tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamisen osalta[15]. Määrityksillä oli tarkoitus varmistaa, että tie- ja liikennedata on tieliikenneviranomaisten, tienpitäjien ja palveluntarjoajien saatavissa, käytettävissä, uudelleenkäytettävissä ja päivitettävissä tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamiseksi EU:n laajuisesti.

Näitä määrityksiä tarkistettiin hyväksymällä 2. helmikuuta 2022 delegoitu asetus (EU) 2022/670[16], jolla kumottiin delegoitu asetus (EU) 2015/962 1. tammikuuta 2025 alkaen. Tarkistuksella lisättiin datatyyppejä luetteloon olemassa olevasta datasta, joka datan haltijoiden on asetettava saataville kansallisten yhteyspisteiden kautta, ja laajennettiin määritysten maantieteellinen soveltamisala kattamaan EU:n koko tieverkko yksityisteitä lukuun ottamatta. Sillä myös velvoitettiin palveluntarjoajat sisällyttämään palveluihinsa ilman loppukäyttäjälle aiheutuvia lisäkustannuksia data kaikista toimivaltaisten viranomaisten toteuttamista liikennevirtasuunnitelmista, liikennemääräyksistä ja rajoituksista, joka on asetettu saataville kansallisen tai yhteisen yhteyspisteen kautta. Määritysten täytäntöönpano porrastettiin datatyypistä ja maantieteellisestä kattavuudesta riippuen aikavälille 1. tammikuuta 2023 – 31. joulukuuta 2027.

Ensisijainen toimi c) – data ja menettelyt, joilla mahdollisuuksien mukaan tarjotaan liikenneturvallisuuteen liittyvät yleiset vähimmäisliikennetiedot ilmaiseksi käyttäjille: komissio hyväksyi 15. toukokuuta 2013 delegoidun asetuksen (EU) N:o 886/2013 ITS-direktiivin täydentämisestä datan ja menettelyjen osalta, joiden avulla mahdollisuuksien mukaan tarjotaan liikenneturvallisuuteen liittyviä yleisiä vähimmäisliikennetietoja ilmaiseksi käyttäjille[17]. Kuten ITS-työohjelmassa 2024–2028 todetaan, nämä määritykset on määrä tarkistaa (ks. jäljempänä).

Ensisijainen toimi d) – yhteentoimivan EU:n laajuisen hätäpuhelujärjestelmän (eCall) yhtenäinen tarjoaminen: komissio hyväksyi 26. marraskuuta 2012 yhteentoimivan EU:n laajuisen eCall-hätäpuhelujärjestelmän yhtenäistä tarjontaa koskevan delegoidun asetuksen (EU) N:o 305/2013[18].

Lisäksi päätös N:o 585/2014/EU[19] hyväksyttiin 15. toukokuuta 2014 ja asetus (EU) 2015/758[20] 29. huhtikuuta 2015. Näillä täydennettiin ITS-direktiivin kehystä säätämällä eCall-järjestelmän hätäkeskusten (eCall-hätäkeskukset) pakollisesta käyttöönotosta ja uudentyyppisten M_1- tai N_1-luokan ajoneuvojen pakollisesta varustelusta (ks. tämän lainsäädännön yksityiskohtaisempi kuvaus komission toisesta edistymiskertomuksesta).

[15] EUVL L 157, 23.6.2015, s. 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2015/962/oj.
[16] EUVL L 122, 25.4.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/670/oj.
[17] EUVL L 247, 18.9.2013, s. 6, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2013/886/oj.
[18] EUVL L 91, 03.4.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/305/oj.
[19] EUVL L 164, 3.6.2014, s. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2014/585(2)/oj.
[20] EUVL L 123, 19.5.2015, s. 77, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2015/758/oj.

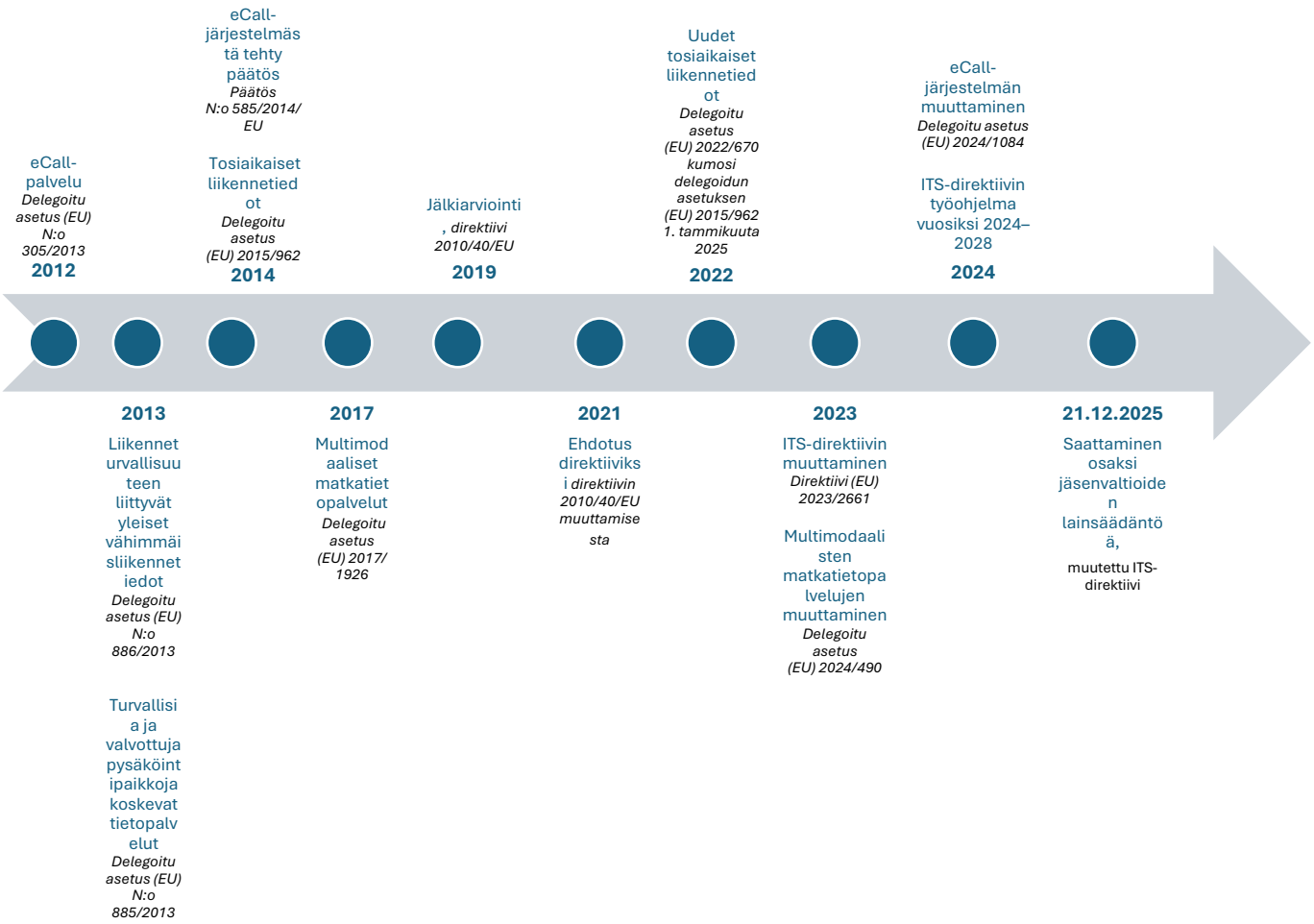
Komissio antoi 6. helmikuuta 2024 delegoidun asetuksen (EU) 2024/1084[21], jolla muutettiin delegoitua asetusta (EU) N:o 305/2013. Tämä edellytti sitä, että hätäkeskukset pystyivät vastaanottamaan ja käsittelemään uusimpien pakettikytkentäisten viestintäteknologioiden (4G/5G) kautta tulevia eCall-puheluja 1. tammikuuta 2026 alkaen. Komissio hyväksyi 14. helmikuuta 2024 delegoidun asetuksen (EU) 2024/1180[22] asetuksen (EU) 2015/758 muuttamisesta eCall-järjestelmää koskevien standardien osalta, ja 23. heinäkuuta 2025 komissio hyväksyi delegoidun asetuksen (EU) 2025/1871[23] asetuksen (EU) 2015/758 muuttamisesta eCall-järjestelmää koskevien standardien osalta ja delegoidun asetuksen (EU) 2017/79[24] muuttamisesta hätänumeroon 112 perustuvilla ajoneuvoon asennettavilla eCall-järjestelmillä varustettujen ajoneuvojen hyväksyntää koskevien teknisten vaatimusten ja testimenettelyjen osalta.

Ensisijainen toimi e) – kuorma-autojen ja hyötyajoneuvojen turvallisia ja valvottuja pysäköintipaikkoja koskevien tietopalvelujen tarjoaminen: komissio hyväksyi 15. toukokuuta 2013 delegoidun asetuksen (EU) N:o 885/2013 ITS-direktiivin täydentämisestä kuorma-autojen ja hyötyajoneuvojen turvallisia ja valvottuja pysäköintipaikkoja koskevien tietopalvelujen tarjoamisen osalta[25]. Näiden määritysten tarkistaminen on otettu huomioon ITS-työohjelmassa 2024–2028 (ks. jäljempänä).

Ensisijainen toimi f) – kuorma-autojen ja hyötyajoneuvojen turvallisia ja valvottuja pysäköintialueita koskevien varauspalvelujen tarjoaminen: komissio kuuli tähän ensisijaiseen toimeen liittyen jäsenvaltioiden asiantuntijoita ja tärkeimpiä sidosryhmiä, myös keskustellessaan uusimmasta ITS-työohjelmasta vuosiksi 2024–2028. Tämän perusteella pääteltiin, ettei pysäköintialueiden varaamista koskevia määrityksiä ja standardeja tarvita tässä vaiheessa.

ITS-direktiivin mukaisten ensisijaisten toimien määritysten lisäksi komissio antoi 13. maaliskuuta 2019 **delegoidun asetuksen[26] yhteistoiminnallisten älyliikennejärjestelmien (C-ITS-järjestelmät) käyttöönotosta ja operatiivisesta käytöstä**. Euroopan parlamentti ja neuvosto vastustivat tätä delegoitua asetusta, ja se ei tullut voimaan. Uusi C-ITS-järjestelmien määrityksiä koskeva aloite esitetään vuosien 2024–2028 ITS-työohjelmassa (ks. jäljempänä).

[21] EUVL L, 2024/1084, 12.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1084/oj.
[22] EUVL L, 2024/1180, 19.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1180/oj.
[23] EUVL L, 2025/1871, 28.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/1871/oj.
[24] EUVL L 12, 17.1.2017, s. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj.
[25] EUVL L 247, 18.9.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/885/oj.
[26] C(2019) 1789 final.



2.2 Uusi työohjelma vuosiksi 2024–2028

Sen jälkeen, kun ITS-direktiivi tuli voimaan vuonna 2010, komissio on pannut täytäntöön ensimmäisen työohjelman[27], jossa keskityttiin pääasiassa direktiivin mukaisten ensisijaisten toimien määritysten hyväksymiseen. Tämän jälkeen työohjelmaa on päivitetty kahdesti: vuosiksi 2017–2022[28] ja vuosiksi 2022–2027[29]. Päivityksiin sisältyi direktiivin 6 artiklan 3 kohdan mukaisia uusia toimia, ja ne mahdollistivat erityisesti olemassa olevien määritysten tarkistamisen.

Muutetun ITS-direktiivin 4 a artiklan mukaisesti komissio hyväksyi 12. marraskuuta 2024 täytäntöönpanopäätöksen uuden ITS-työohjelman vahvistamisesta vuosiksi 2024–2028. Päätös hyväksyttiin Euroopan neuvoa-antavan ITS-ryhmän kuulemisen[30], jäsenvaltioiden asiantuntijoiden kanssa tehdyn valmistelutyön ja syyskuussa 2024 järjestetyn Euroopan ITS-komitean puoltavan äänestyksen jälkeen tarkastelumenettelyä noudattaen. Myös sidosryhmiä kuultiin julkisen työpajan yhteydessä 19. maaliskuuta 2024.

ITS-työohjelmassa 2024–2028 esitetään yksityiskohtaisesti niiden toimien laajuus ja aikataulu, joihin komissio aikoo ryhtyä direktiivin 2010/40/EU täytäntöönpanon jatkamiseksi.

[27] C(2011) 289 final.
[28] C(2018) 8264 final.
[29] C(2022) 9140 final.
[30] 6. kesäkuuta 2024 pidetyn kokouksen pöytäkirjat on julkaistu komission asiantuntijaryhmien ja muiden vastaavanlaisten elinten rekisterissä, koodinumero E02736.

Suunnitteilla on useita yleisiä tehtäviä, erityisesti a) jäsenvaltioille tarkoitetun yhteisen raporttimallin ja keskeisten tulosindikaattorien hyväksyminen vuonna 2024, b) Euroopan neuvoa-antavan ITS-ryhmän uudelleenjärjestäytyminen vuonna 2024, c) tämä kertomus täytäntöönpanon edistymisestä vuonna 2026 ja kertomus siirretystä säädösvallasta vuonna 2028 ja d) ITS-direktiivin uudelleentarkastelu vuosina 2027–2028.

Muut suunnitellut toimet koskevat ITS-direktiivin ensisijaisia aloja tai itse direktiiviin tehtäviä muutoksia. Työ useiden näiden toimien parissa on jo aloitettu:

- C-ITS-määrityksiä koskevan työn osalta järjestettiin ensimmäinen työpaja kesäkuussa 2025 julkisten ja yksityisten sidosryhmien, myös Euroopan neuvoa-antavan ITS-ryhmän, kanssa aloitteen soveltamisalan määrittämiseksi. Komissio käynnistää taustatutkimuksen vuonna 2026.
- Valmistelutyö multimodaalisten liityntäpisteiden tunnisteiden kehittämiseksi on aloitettu NAPCORE- ja NAPCORE-X-hankkeissa[31], joita yhteisrahoitetaan Verkkojen Eurooppa -välineestä (CEF). Hankkeilla pyritään antamaan suosituksia ja tukemaan jäsenvaltioiden kanssa tehtävää lisätyötä.
- Kartoitustutkimus, jossa arvioitiin tarvetta täydennystoimille tehostettujen liikenteen ja vaaratilanteiden hallintapalvelujen alalla, saatiin päätökseen heinäkuussa 2025.[32] Tutkimuksessa vahvistettiin, että täydennystoimille oli selkeä ja kiireellinen tarve. Kuulemisia ja -keskusteluja jäsenvaltioiden asiantuntijoiden kanssa jatketaan käydään vuonna 2026.
- Työ liikenneturvallisuuteen liittyviä yleisiä vähimmäisliikennetietoja koskevien nykyisten määritysten muuttamiseksi on alkanut. Joulukuussa 2024 julkisten ja yksityisten sidosryhmien, myös Euroopan neuvoa-antavan ITS-ryhmän, kanssa järjestetyn ensimmäisen työpajan jälkeen komissio käynnisti vuonna 2025 tutkimuksen, johon sisältyi kustannus-hyötyanalyysi. Päivitetyt määritykset on tarkoitus hyväksyä vuoden 2026 kolmannella neljänneksellä.
- Työ kuorma-autojen ja hyötyajoneuvojen turvallisia ja valvottuja pysäköintipaikkoja koskevien tietopalvelujen nykyisten määritysten tarkistamiseksi on alkanut. Tammikuussa 2026 julkisten ja yksityisten sidosryhmien, myös Euroopan neuvoa-antavan ITS-ryhmän, kanssa järjestetyn ensimmäisen työpajan jälkeen komissio käynnistää vuonna 2026 tutkimuksen, johon sisältyy kustannus-hyötyanalyysi. Päivitetyt määritykset on tarkoitus hyväksyä vuonna 2027.

2.3 Standardit

Standardointitoimet jatkuvat useilla tärkeillä aloilla ja antavat lisätukea palvelujen käyttöönotolle ITS-direktiivin neljällä ensisijaisella alalla.

eCall-standardeja on täydennetty useilla teknisillä eritelmillä, jotka kattavat muita ajoneuvotyyppejä (kaksipyöräiset moottoriajoneuvot, linja-autot, maatalousajoneuvot ja raskaat hyötyajoneuvot). Tämä on toteutettu Verkkojen Eurooppa -välineestä yhteisrahoitetun SAFE-hankkeen (2018–2021) tuella. Vuosina 2024 ja 2025 eurooppalaiset

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

[32] Exploratory study to assess the need for complementary action in the field of enhanced traffic and incident management services – Euroopan unionin julkaisutoimisto.

standardointiorganisaatiot CEN-CENELEC ja ETSI mukauttivat nykyisiä eCall-standardeja ja loivat uusia standardeja pakettikytkentäisille eCall-puheluille, jotta ajoneuvot ja hätäkeskukset voitaisiin päivittää 4G- ja 5G-matkaviestinverkkoihin.[33]

C-ITS-järjestelmän osalta C-Roads-alustalla[34] julkaistiin yhteistyössä CAR 2 CAR Communication -konsortion[35] kanssa C-ITS-palveluja koskevan yhdenmukaistetun viestintäprofiilin ensimmäinen versio syyskuussa 2025. Se perustuu asiaankuuluviin ETSI- ja CEN-standardeihin ja keskittyy lyhyen kantaman IEEE 802.11p-/ETSI ITS-G5-viestinnän viestintäprofiiliin.

Verkkojen Eurooppa -ohjelman tukitoimilla NAPCORE (2021–2025) ja Data4PT (2020–2024), jotka on nyt yhdistetty Verkkojen Eurooppa -välineen teknisen avun toimeksi NAPCORE-X (2025–2027), koordinoidaan jäsenvaltioiden toimia[36], jotka liittyvät tiedatastandardeihin (Datex II[37] ja TN-ITS[38]), multimodaalisen datan standardeihin (Transmodel, NeTEx ja SIRI)[39], kaikkia ITS-direktiivin nojalla annettuihin delegoituihin asetuksiin sisältyviä dataluokkia koskevaan tietohakemistoon[40], mobilityDCAT-AP-metatietojärjestelmään[41] ja NAP-viitearkkitehtuuriin[42], joka on yhteinen malli yhdenmukaistettuja ja yhteentoimivia kansallisia yhteyspisteitä varten.

Näin standardeja voidaan jatkuvasti kehittää ja pitää ajan tasalla, ja niihin liittyviä yhteisöjä voidaan hallita ja kehittää. Eri standardien välinen koordinointi ja yhteensovittaminen eri sidosryhmien yhteisöjen kanssa järjestetään muun muassa vaihtoehtoisten polttoaineiden, liikenneturvallisuuden, matkustustietojen ja C-ITS-järjestelmän osalta sekä hedelmällisenä yhteistyönä eurooppalaisten standardointiorganisaatioiden kanssa.

Huomattavaa jatkuvaa kehitystä on muun muassa osallistuminen NAPCORE-X-hankkeen kautta sähköisten liikennesääntöjen hallintaa (METR) koskevien ISO-standardien laatimistyöhön ja EU:n rahoittamaan työhön eurooppalaisissa standardointiorganisaatioissa liittyen moniin aiheisiin, kuten multimodaalisten lippujen viivakoodit, pyöräilyinfrastruktuuri, julkisen liikenteen raakadatan vaihto ja varauksiin käytettävät sovellusrajapinnat.

Yksityiskohtaisia tietoja nykyisistä ITS-standardeista on EU:n rahoittamassa EU-ICIP GUIDE to Intelligent Transport Systems Standards -oppaassa[43].

2.4 Tietosuojaa koskevat säännöt

Kuten aiemmissa kertomuksissa todettiin, määrityksiin on tarvittaessa sisällytetty tietosuojaan ja yksityisyyteen liittyviä säännöksiä, joilla on selvennetty, että yksityisyyden suojaa ja tietosuojaa koskevaa lainsäädäntöä on noudatettava. Vastaavasti Euroopan

[33] The interoperable EU-wide eCall – Liikkuvuus ja liikenne.
[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/.
[43] https://www.mobilityits.eu/.

tietosuojavaltuutettu on kutsuttu tarvittaessa asiantuntijakokouksiin ja hänen kantansa on otettu asianmukaisesti huomioon erityisesti määrityksiä tarkistettaessa.

2.5 Vastuukysymyksiä koskevat säännöt

Kuten aiemmissa kertomuksissa todettiin, asiaankuuluvissa delegoiduissa asetuksissa säädettyihin määrityksiin on sisällytetty vastuukysymyksiä koskevat säännökset ITS-direktiivin 11 artiklan mukaisesti.

2.6 Jäsenvaltioiden kertomukset

2.6.1 Raportointia koskevat uudet säännöt

ITS-direktiivin 17 artiklassa edellytetään, että jäsenvaltiot toimittavat kertomuksen direktiivin ja sen delegoitujen säädösten täytäntöönpanosta viimeistään 21. maaliskuuta 2025 ja joka kolmas vuosi tämän ensimmäisen kertomuksen jälkeen. Jäsenvaltiot raportoivat tärkeimmistä kansallisista toimista ja hankkeista ensisijaisilla aloilla sekä liitteissä III ja IV lueteltujen tietojen ja palvelujen saatavuudesta komission hyväksymää mallia käyttäen. Malliin sisältyy myös käyttöönoton, hyötyjen ja investointien keskeisiä tulosindikaattoreita, jotka jaotellaan pakollisiin ja lisäindikaattoreihin vaiheittaisessa lähestymistavassa, joka alkaa TEN-T-verkosta ja moottoriteistä. Mallista keskusteltiin jäsenvaltioiden asiantuntijoiden kanssa kolmessa kokouksessa vuonna 2024, ja se hyväksyttiin Euroopan ITS-komiteassa syyskuussa 2024 annetun puoltavan äänestyksen jälkeen tarkastelumenettelyä noudattaen.

Korkeamman tason politiikkatietojen tarjoamiseksi mallissa edellytetään, että jäsenvaltiot raportoivat käyttöönottoa koskevista keskeisistä tulosindikaattoreistaan, jotka antavat tietoa ITS-laitteiden ja -palvelujen käyttöönotosta ja vaikutuksista EU:ssa. Etuja koskevien keskeisten tulosindikaattoreiden, joilla arvioidaan ITS-palvelujen vaikutusta matka-aikaan, tieonnettomuuksien määrään ja liikenteeseen liittyvien hiilidioksidipäästöjen määrään, osalta mallin tarkoituksena on kerätä luotettavia viitearvoja, jotka perustuvat riittävään määrään laadukkaita näytteitä. Tämän pitäisi mahdollistaa varovaiset ekstrapoloinnit ottaen huomioon näiden keskeisten tulosindikaattoreiden laskemiseen olennaisesti liittyvät rajoitukset ja haaste, joka liittyy älykkäiden liikennejärjestelmien vaikutuksen eristämiseen muista vaikutustekijöistä. Mallissa edellytetään myös keskeisten taloudellisten tulosindikaattoreiden raportointia. Raportointi koskee erityisesti vuotuisia investointeja ja maanteiden älykkäiden liikennejärjestelmien vuotuisia käyttö- ja ylläpitokustannuksia.

Uudet raportointisäännöt mahdollistavat myös jäsenvaltioiden raportoinnin yksinkertaistamisen korvaamalla delegoitujen säädösten vuosittain tai joka toinen vuosi tapahtuvan raportoinnin yhdellä kolmen vuoden välein annettavalla direktiiviä ja delegoituja säädöksiä koskevalla raportilla. Kun tämä uusi lähestymistapa pannaan täytäntöön delegoituja säädöksiä tarkistettaessa, kymmenen erillistä raporttia korvataan vähitellen yhdellä kolmen vuoden välein annettavalla raportilla.

2.6.2 Jäsenvaltioiden raporttien analyysi

2.6.2.1 Tilanne eri ensisijaisilla aloilla

Useimmat jäsenvaltiot ilmoittivat toiminnan jatkumisesta ensisijaisella alalla I. Multimodaalisten matkatietopalveluiden osalta kaikki jäsenvaltiot ovat perustaneet kansalliset yhteyspisteensä. Tietojen saatavuus ja EU-standardien noudattaminen on kuitenkin edelleen epäyhtenäistä, ja joitakin kansallisia yhteyspisteitä on päivitettävä kaikkien tietotyyppien

saatavuuden tukemiseksi. Pyrkimykset osallistaa sidosryhmiä ovat lisänneet datan julkaisemista, mutta jäsenvaltioiden välillä on merkittäviä eroja. Yhteisiä välineitä, kuten mobilityDCAT-AP, pannaan täytäntöön Verkkojen Eurooppa -välineestä yhteisrahoitettujen hankkeiden ohella. NeTExin ja SIRIn kaltaisten standardien noudattamista on kuitenkin parannettava. Toisaalta tosiaikaisten liikennetietojen käyttöönotossa on edistytty kansallisissa ja eurooppalaisissa aloitteissa, ja käytössä on monia tiedonkeruumenetelmiä, joissa hyödynnetään kameroita ja antureita. Saatavuuden ja tietojenvaihdon edistysaskeleista huolimatta staattisen ja dynaamisen datan saatavuudessa on edelleen eroja. DATEX II:n ja TN-ITS:n kaltaisia standardeja pannaan laajasti täytäntöön.

Ensisijaisen alan II osalta jäsenvaltiot parantavat aktiivisesti liikenteenhallintaa ottamalla käyttöön teknologioita liikenneinfrastruktuurin optimoimiseksi. Digitaalisten kaksosten ja automaatioteknologioiden kaltaisia aloitteita toteutetaan liikenteen visualisoinnin ja hallinnan tehostamiseksi. Hankkeet ulottuvat moninaisiin liikennemuotoihin teiden ulkopuolelle, mukaan lukien rautatiet ja multimodaaliset kaupunkiympäristöt. Tavaraliikenteen integroinnilla on ratkaiseva merkitys, ja kaupungit kokeilevat erilaisia rahtiliikenteen hallintaratkaisuja verkon suorituskyvyn parantamiseksi. Sähköisiä kuljetustietoja (eFTI) koskevat aloitteet mahdollistavat siirtymisen kohti digitaalista tiedonvaihtoa logistiikkavirtojen parantamiseksi. Haasteita ovat monimutkaisten ekosysteemien integrointi ja rajapintojen standardointi, mikä viittaa siihen, että tarvitaan yhdenmukaistettua Euroopan tason tukea.

Ensisijaista alaa III koskevissa raporteissa tuli esiin maturiteetti, mutta myös tarve jatkaa yksityisen sektorin osallistumista. Kaikki jäsenvaltiot ovat ottaneet käyttöön 112 eCall -järjestelmän, jossa on käynnissä siirtyminen 4G/5G-verkkoihin. Kuorma-autojen turvallista pysäköintiä koskevan staattisen datan kattavuus on hyvä, vaikka tietojen saatavuudessa on puutteita erityisesti yksityisellä sektorilla. Data for Road Safety -alustan puitteissa tehtävä yhteistyö parantaa ajoneuvossa olevan datan käyttöä ja liikenneturvallisuuteen liittyviä liikennetietoja koskevien tapahtumien havaitsemista. Liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennetietojen ja C-ITS-palvelun lähentyminen laajentaa palvelun kattavuutta. Yksityisten liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennetietojen saatavuus on kuitenkin edelleen rajallista. Delegoitujen asetusten (EU) N:o 885/2013 ja (EU) N:o 886/2013 meneillään olevilla tarkistuksilla pyritään puuttumaan näihin rajoituksiin.

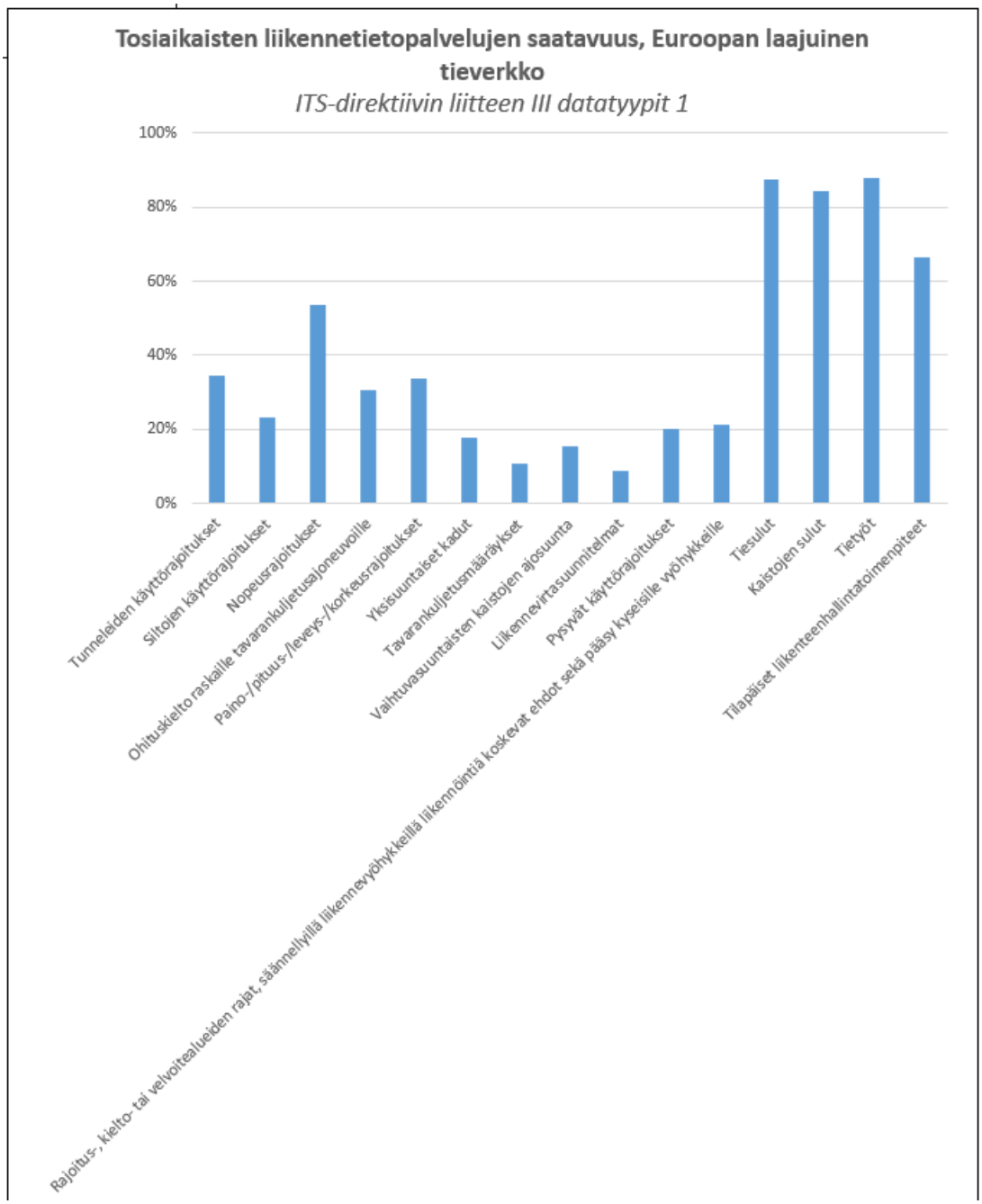
Ensisijaista alaa IV koskien raportoitiin lukuisista C-ITS-hankkeista ja -aloitteista, joissa keskityttiin keskeisiin näkökohtiin, kuten kenttätoteutukseen ja viestintäprotokolliin. Yhdenmukaistamista edistävien yhteistyöhankkeiden avulla useat maat ottavat nyt käyttöön operatiivisia palveluja yhteisten määritysten pohjalta aikaisemmista lainsäädännöllisistä puutteista huolimatta. C-Roads-alusta tuo yhteen 16 jäsenvaltiota ja muita maita C-ITS-järjestelmän käyttöönoton yhdenmukaistamisen varmistamiseksi ja Verkkojen Eurooppa -välineestä yhteisrahoitettujen hankkeiden tukemiseksi, kuten C-Roads Extended -hanke, jolla pyritään parantamaan palvelun laatua entisestään.

2.6.2.2 Tietojen ja palvelujen saatavuus

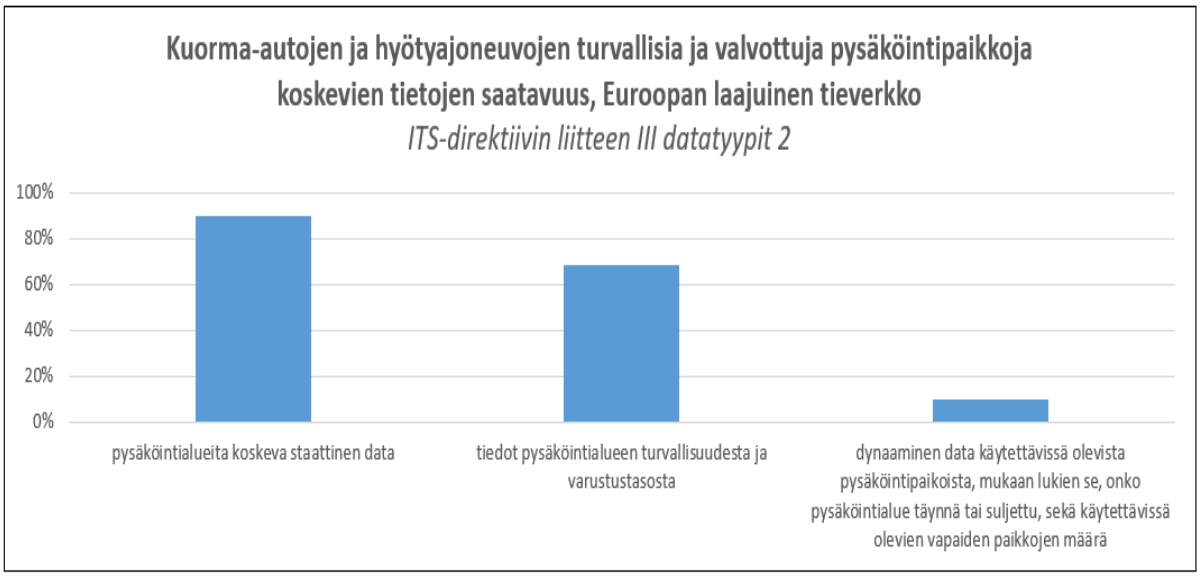
Seuraavissa kaavioissa esitetään yhteenveto ITS-direktiivin liitteessä III lueteltujen keskeisten tosiaikaisten liikennetietojen, kuorma-autojen ja hyötyajoneuvojen turvallisia ja valvottuja pysäköintipaikkoja koskevien tietojen ja liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennetietojen datajoukkojen saatavuudesta EU:n TEN-T-verkon osalta (Euroopan laajuinen tieverkko)

(*kunkin jäsenvaltion osuus on laskettu suhteessa sen alueella sijaitsevan Euroopan laajuisen tieverkon osuuden pituuteen*).

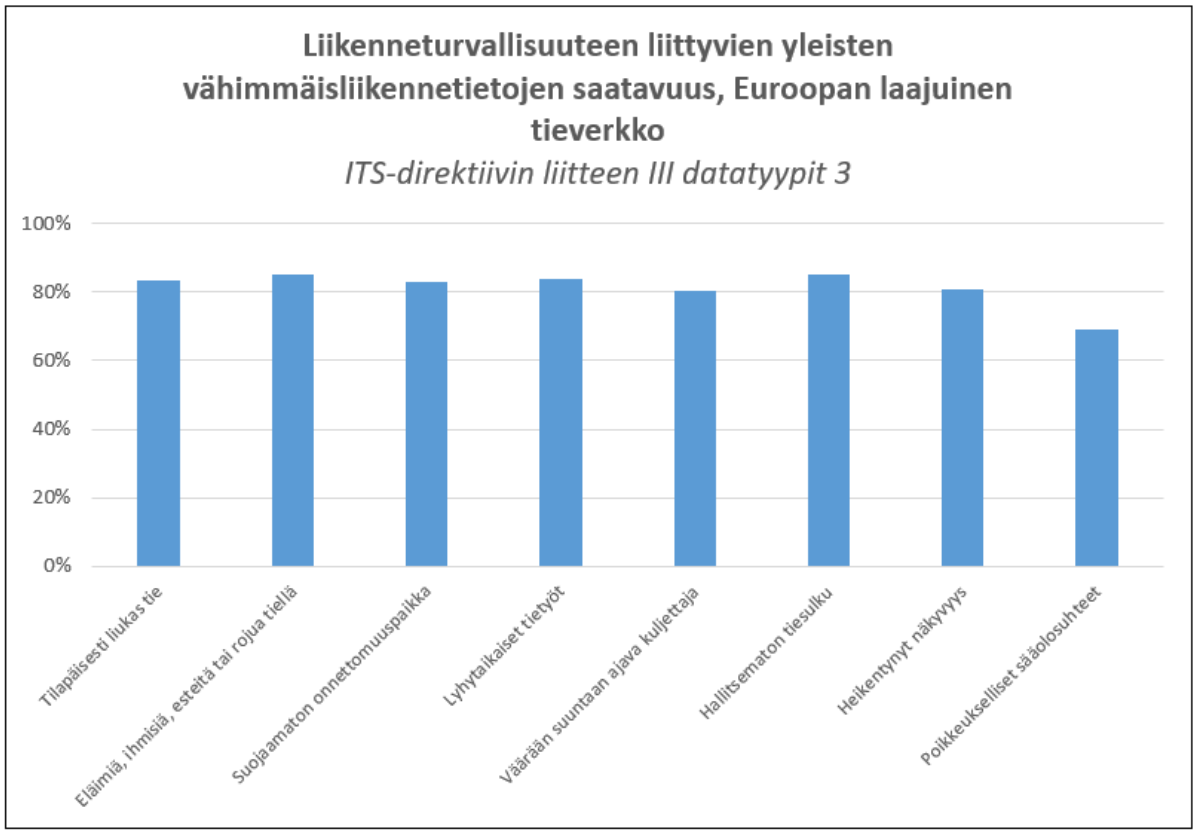
Kaavio 1: Tosiaikaisten liikennetietojen saatavuus Euroopan laajuisen tieverkon osalta



Kaavio 2: Kuorma-autojen ja hyötyajoneuvojen turvallisia ja valvottuja pysäköintipaikkoja koskevien tietojen saatavuus Euroopan laajuisen tieverkon osalta



Kaavio 3: Liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennetietojen saatavuus Euroopan laajuisen tieverkon osalta



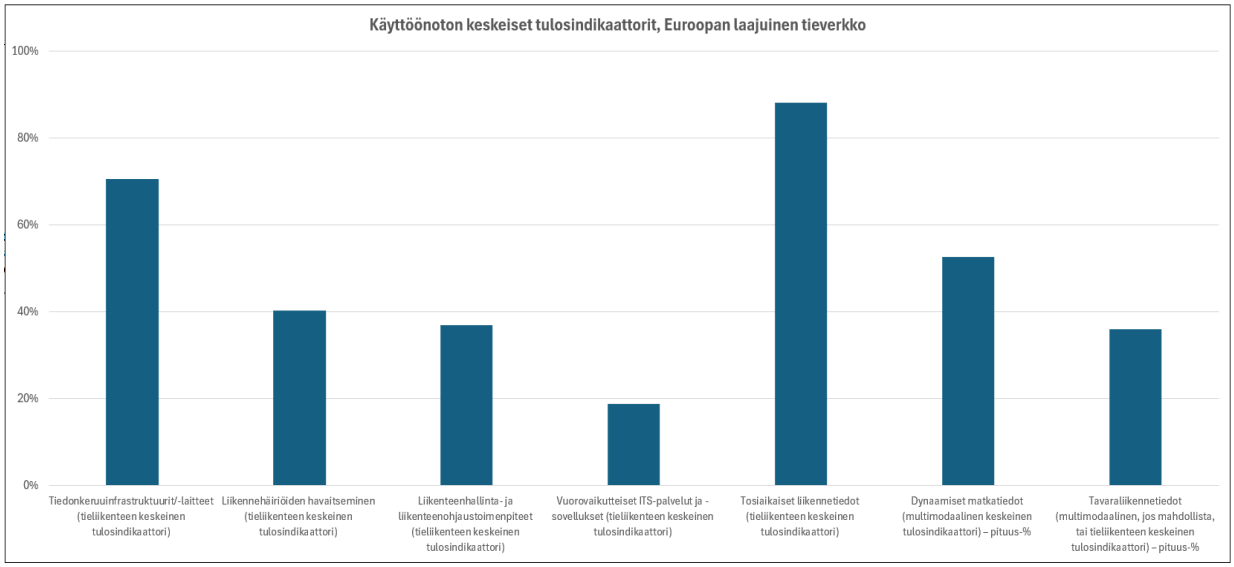
Tiedot yksilöityjen liityntäpisteiden sijainnista kaikissa suunnitelluissa liikennemuodoissa ovat saatavilla 37 prosentissa koko liikenneverkosta. Tiedot liityntäpisteiden sekä vaihtopaikkojen kulkuväylien esteettömyydestä kuitenkin usein puuttuvat.

Liikenneturvallisuuteen liittyviä liikennetietopalveluja (ITS-direktiivin liite IV) käytetään nyt 83 prosentissa Euroopan laajuisesta tieverkosta, mutta kuusi jäsenvaltiota ei ilmoittanut niitä lainkaan.

2.6.2.3 Keskeiset tulosindikaattorit

Seuraavassa kaaviossa esitetään yhteenveto käyttöönoton keskeisistä tulosindikaattoreista Euroopan laajuisessa tieverkossa (*kunkin jäsenvaltion osuus on laskettu suhteessa sen alueella sijaitsevan Euroopan laajuisen tieverkon osuuden pituuteen*):

Kaavio 4: Käyttöönoton keskeiset tulosindikaattorit Euroopan laajuisessa tieverkossa



Etuja koskevien keskeisten tulosindikaattoreiden raportointi ei ollut pakollista vuonna 2025, mutta jotkin jäsenvaltiot ilmoittivat kolmeen etuja koskevaan keskeiseen tulosindikaattoriin liittyvät luvut. Matka-ajan muutoksesta ja hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä raportoitiin hyvin erilaisia arvoja. Vähennykset olivat yleensä vaatimattomia verkon tasolla mutta toisinaan varsin merkittäviä tietyillä verkon osuuksilla ennen ITS-ratkaisujen käyttöönottoa ja sen jälkeen. Liikenneonnettomuuksien määrä väheni huomattavasti jopa verkon tasolla. Useissa raporteissa korostettiin, että älykkäiden liikennejärjestelmien vaikutusta on vaikea erottaa muista tekijöistä (liikenteen lisääntyminen, kaluston sähköistyminen jne.).

Vaikka taloudellisten keskeisten tulosindikaattoreiden raportointi oli pakollista vuonna 2025, se osoittautui joillekin jäsenvaltioille vaikeaksi ja toisinaan niitä oli mahdotonta erottaa tieinvestointien ja kunnossapidon kokonaiskustannuksista. ITS-investointien osuus oli usein noin yksi prosentti kaikista maantieinvestoinneista, mutta se saavutti 4–6 prosenttia useissa jäsenvaltioissa ja jopa yli 14 prosenttia yhdessä maassa, mikä ilmentää todennäköisesti viimeaikaisia uusia käyttöönottohankkeita näissä maissa. Vastaavasti julkiset käyttö- ja ylläpitokustannukset olivat usein 2 000 – 4 000 euroa kilometriltä, ja yhdessä jäsenvaltiossa ne olivat poikkeukselliset 32 000 euroa kilometriltä.

2.7 Euroopan neuvoa-antava ITS-ryhmä

ITS-direktiivin 16 artiklassa säädetään, että komissio perustaa Euroopan neuvoa-antavan ITS-ryhmän, joka neuvoo sitä ITS-järjestelmien käyttöönottoon ja käyttöön liittyvissä kaupallisissa ja teknisissä kysymyksissä. Euroopan neuvoa-antava ITS-ryhmä perustettiin vuonna 2011 komission päätöksellä[44], jota sovellettiin elokuuhun 2017 asti. Komission 22. maaliskuuta

[44] 2011/C 135/03, EUVL C 135, 5.5.2011, s. 3.

2024 tekemällä muutospäätöksellä poistettiin tämä aikaraja ja tehtiin Euroopan neuvoa-antavan ITS-ryhmän kuulemisesta pakollista ITS-direktiivin työohjelmaa koskien. Muutetun päätöksen hyväksymisen jälkeen komissio käynnisti Euroopan neuvoa-antavan ITS-ryhmän jäseniä koskevan uuden hakumenettelyn, ja toukokuussa 2024 valittiin 25 jäsentä.

Euroopan neuvoa-antava ITS-ryhmä tapasi ensimmäisen kerran 6. kesäkuuta 2024 keskustellakseen ITS-työohjelmaluonnoksesta. Tämän jälkeen järjestettiin yhteisiä työpajoja Euroopan ITS-komitean jäsenten kanssa työohjelman toimien laajuutta koskevien varhaisten kuulemisten järjestämiseksi: ensimmäisen kerran joulukuussa 2024, jolloin keskusteltiin liikenneturvallisuuteen liittyviä liikennetietoja koskevan delegoidun asetuksen tarkistamisen soveltamisalasta, sitten kesäkuussa 2025, jolloin keskusteltiin C-ITS-järjestelmän määritysten soveltamisalasta, ja viimeksi tammikuussa 2026, jolloin keskusteltiin kuorma-autojen ja hyötyajoneuvojen turvallisia ja valvottuja pysäköintipaikkoja koskevan delegoidun asetuksen tarkistamisen soveltamisalasta. Sevillassa järjestetyn Euroopan ITS-kongressin yhteydessä pidettiin 19. toukokuuta 2025 epävirallinen ”Friends of ITS” -kokous (eli Euroopan neuvoa-antavan ITS-ryhmän ja Euroopan ITS-komitean jäsenten kokous), jossa keskusteltiin Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelman[45] täytäntöönpanosta.

Euroopan neuvoa-antavalle ITS-ryhmälle tiedotetaan myös älykkäisiin liikennejärjestelmiin liittyvistä kyselytutkimuksista, julkisista kuulemisista ja työpajoista, ja se kutsutaan säännöllisesti osallistumaan niihin.

3 TUKITOIMENPITEET JA YHTEISTYÖ

Yhteistyö ja yhdenmukainen käyttöönotto ovat ITS-direktiivin ja sen delegoitujen asetusten keskiössä. ITS-direktiivin muuttamisella vuonna 2023 vahvistettiin näitä näkökohtia asettamalla jäsenvaltioille velvoitteita tehdä yhteistyötä esimerkiksi EU:n tukemien koordinointihankkeiden kautta ja tarvittaessa asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa määritysten täytäntöönpanon operatiivisista näkökohdista.

Monikansalliset ITS-hankkeet, jotka yhteisrahoitetaan Verkkojen Eurooppa -välineestä ja kattavat usein useita TEN-T-käytäviä, mahdollistavat pitkien tieosuuksien varustamisen yhdenmukaistetuilla ja yhteentoimivilla ITS-infrastruktuureilla, -laitteilla ja -palveluilla. Käynnissä olevat Verkkojen Eurooppa -välineen monikansalliset ITS-hankkeet MERIDIAN, MATIS/MATIS 2, X4ITS ja VERKKO kattavat yhteensä 20 jäsenvaltiota ja kymmeniä tuhansia kilometrejä TEN-T:n ydinverkkoa ja kattavaa verkkoa (Euroopan laajuinen tieverkko), mikä mahdollistaa ITS- ja C-ITS-palvelujen koordinoidun käyttöönoton.

C-Roads Extended -hankkeessa, yhdessä kansallisten C-Roads-hankkeiden ja SCALE-hankkeen kanssa, on mukana yhteensä 15 jäsenvaltiota C-ITS-alalla. X-HeERO-hankkeessa on mukana seitsemän jäsenvaltiota ja Moldova eCall-alalla. TISGRADE-hankkeessa ovat mukana 20 jäsenvaltiota, Norja ja tärkeimmät EU:n palveluntarjoajat, jotka tekevät yhteistyötä koskien tiedon keruuta, laatua ja validointia sekä kansallisten yhteyspisteiden päivittämistä.

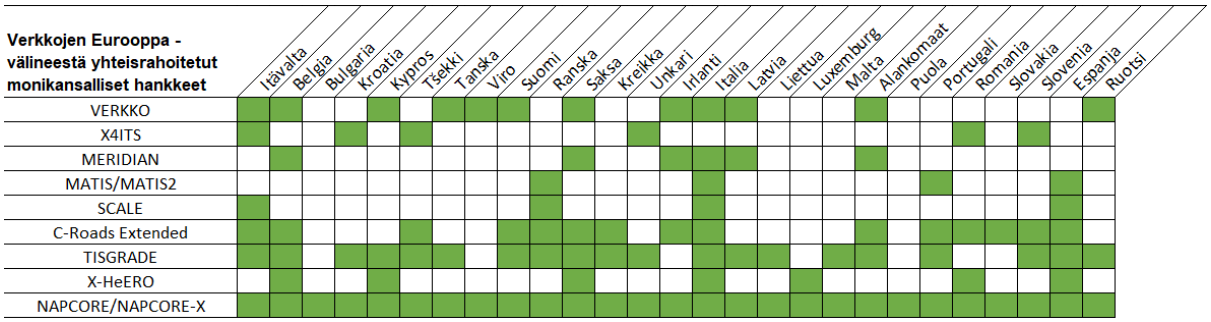
Aiemmat ohjelman tukitoimet DATEX II, Data4PT, TN-ITS GO ja NAPCORE on nyt yhdistetty käynnissä olevaan Verkkojen Eurooppa -välineen teknisen avun toimeen NAPCORE-X (2025–2027), johon osallistuvat kaikki jäsenvaltiot ja joka kattaa kaikki

[45] COM(2025) 95 final.

määritykset. Sen tavoitteena on koordinoida ITS-direktiivin täytäntöönpanon operatiivisten näkökohtien yhteensovittamista kaiken tie- ja multimodaalidatan sekä kansallisiin yhteyspisteisiin liittyvien näkökohtien (esim. datastandardit ja -arkkitehtuuri, datan määritelmät, metadata, datan laatu, vaatimustenmukaisuuden arviointi, tiedon levittäminen ja koulutus) osalta ja edistää yhteistä eurooppalaista liikkumisdata-avaruutta[46].

Nämä Verkkojen Eurooppa -välineen monikansalliset toimet muodostavat nyt valtaosan Verkkojen Eurooppa -välineen yhteisrahoittamista ITS-hankkeista sekä investointien määrän että suuruuden osalta (ks. jäljempänä).

Kaavio 5: Jäsenvaltioiden nykyinen osallistuminen Verkkojen Eurooppa -välineestä yhteisrahoitettuihin monikansallisiin ITS-hankkeisiin



Käynnissä olevat jäsenvaltioiden aloitteet, kuten C-Roads-alusta, Data for Road Safety -alusta (DFRS)[47] ja tosiaikaisten liikennetietojen työryhmä, mahdollistavat koordinoinnin ja yhteistyön lisäämisen jäsenvaltioiden välillä sekä muiden julkisten ja yksityisten sidosryhmien[48] kanssa.

4 KÄYTETYT JA TARVITTAVAT RAHOITUSRESURSSIT

Sen jälkeen, kun toinen edistymiskertomus julkaistiin vuonna 2019, palvelujen käyttöönotossa on edistytty merkittävästi. Koska on hyvin vaikeaa eritellä nimenomaan määritysten täytäntöönpanoon liittyviä kustannuksia kustannuksista, jotka aiheutuvat ITS-palvelujen käyttöönotosta ja käytöstä ja fyysisistä ITS-infrastruktuureista, jotkin seuraavista luvuista on ymmärrettävä yleiskuvaksi tällaisten palvelujen käyttöönottoon liittyvistä kokonaisponnistuksista, mikä ei itsessään ollut ITS-direktiivin mukainen vaatimus.

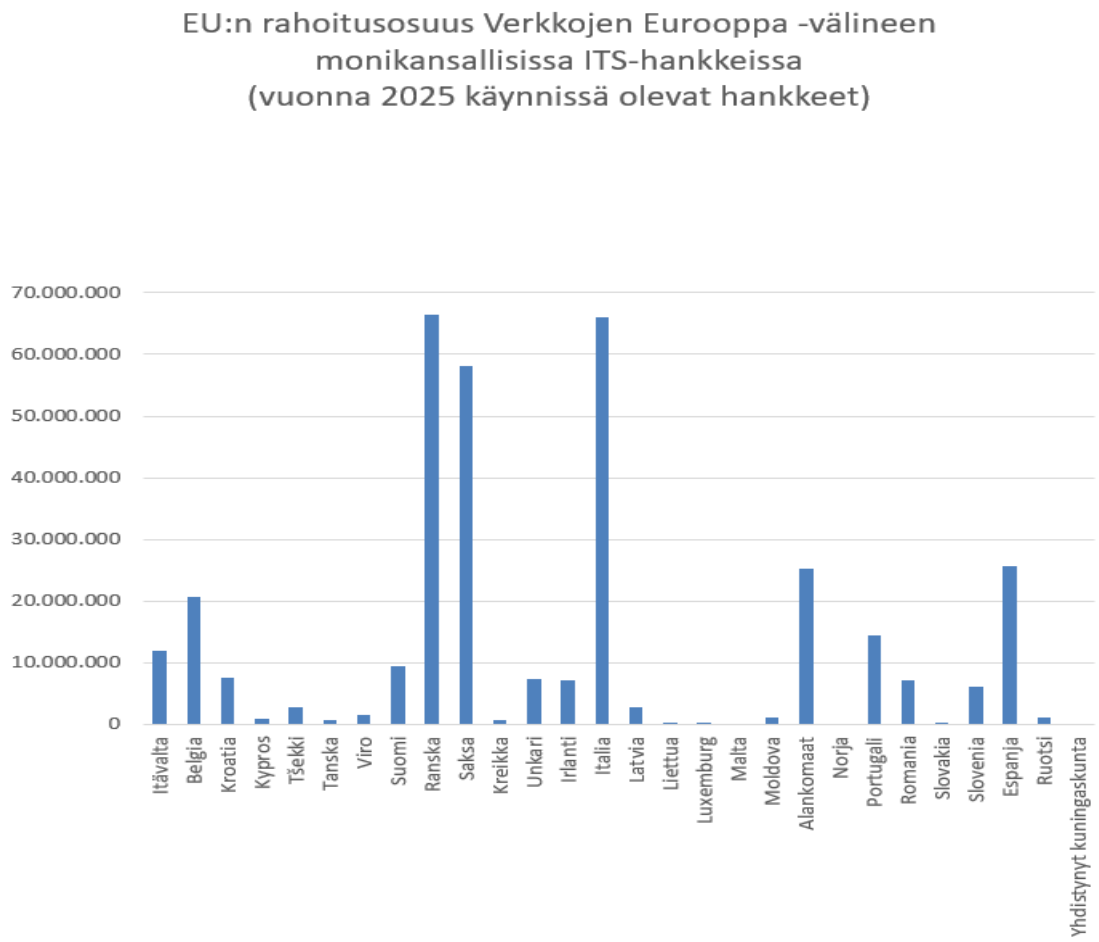
Erityisesti Verkkojen Eurooppa -välineen talousarvio (Verkkojen Eurooppa -välineet 1 ja 2, mukaan lukien koheesiomäärärahoista rahoitetut hankkeet) on ollut keskeinen tämän käyttöönoton tukemisessa. Vuosina 2014–2025 siitä myönnettiin yli 850 miljoonaa euroa EU:n rahoitusta, mikä käynnisti 1,9 miljardin euron investoinnit ITS- (mukaan lukien eCall-) ja C-ITS-palvelujen käyttöönottoon.[49]

Viimeisten viiden vuoden aikana valtaosa näistä varoista on osoitettu edellä kuvattuihin monikansallisiin ITS-hankkeisiin, joista osa kestää vuoden 2027 loppuun asti. Jäljempänä olevassa kaaviossa 6 esitetään näiden yhdeksän käynnissä olevan monikansallisen ITS-

[46] COM(2023) 751 final.
[47] https://www.dataforroadsafety.eu/.
[48] Näitä aloitteita kuvataan tarkemmin tähän kertomukseen liittyvässä komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa.
[49] Lähde: Euroopan ilmasto-, infrastruktuuri- ja ympäristöasioiden toimeenpanovirasto (CINEA).

hankkeen (lukuun ottamatta NAPCORE-/NAPCORE-X-hanketta) rahoituksen osuus euroina maata kohti.

Kaavio 6: EU:n rahoitusosuus Verkkojen Eurooppa -välineen monikansallisissa ITS-hankkeissa



Viimeisimmän edistymiskertomuksen jälkeen Verkkojen Eurooppa -ohjelman täydentävät tukitoimet NAPCORE ja Data4PT sekä käynnissä oleva Verkkojen Eurooppa -välineen teknisen avun toimi NAPCORE-X, johon kaikki jäsenvaltiot osallistuvat, käynnistettiin määritysten täytäntöönpanon tukemiseksi, mukaan lukien standardien valmistelutyö. Tämä on johtanut siihen, että EU:n kokonaisrahoitusosuus on enintään 23,5 miljoonaa euroa. Vastaavasti Verkkojen Eurooppa -välineestä myönnettiin rahoitusta komission yhteisen tutkimuskeskuksen suorittamaan EU:n C-ITS-järjestelmien turvatunnusten hallintajärjestelmän perustamiseen ja hallinnointiin. Kokonaiskustannukset olivat 6,26 miljoonaa euroa vuosina 2017–2026.

Lisäkustannuksia ovat muun muassa määritysten (tosiaikaiset liikennetiedot, multimodaaliset matkatietopalvelut, eCall ja liikenneturvallisuuteen liittyvät liikennetiedot) ja ITS-direktiivin tarkistamisesta aiheutuneet kustannukset, joihin sisältyivät kustannukset konsulttiselvityksistä (1,8 miljoonaa euroa vuosina 2018–2025) sekä älykkäiden liikennejärjestelmien, kuten maailman ja Euroopan ITS-kongressien, järjestämisestä ja niihin osallistumisesta (1,1 miljoonaa euroa vuosina 2018–2025).

Standardien osalta suurin osa kustannuksista aiheutui edellä mainitun Verkkojen Eurooppa -välineen ohjelman tukitoimien ja teknisen avun toimien valmistelutyöstä eurooppalaisten

standardointiorganisaatioiden suorien avustusten lisäksi (1,4 miljoonaa euroa vuosina 2018–2025).

Vuoden 2020 pandemian jälkeen kaikki ITS-komitean[50] ja neuvoa-antavan ITS-ryhmän[51] kokoukset sekä lähes kaikki ITS-asiantuntijaryhmän ja eurooppalaisen eCall-täytäntöönpanofoorumin[52] kokoukset on järjestetty videoneuvotteluina, joten kuluja ei ole tarvinnut korvata.

Kuten toisessa edistymiskertomuksessa jo mainittiin, ITS-direktiivin ja sen delegoitujen asetusten täytäntöönpanoon liittyvät kustannukset, jotka koskevat pääasiassa sellaisten tietojen saatavuuden helpottamista ja yhdenmukaistamista, joita on tarkoitus käyttää uudelleen ITS-palvelujen kehittämiseksi, vaikuttavat kohtuullisilta. Näin on erityisesti silloin, kun näitä kustannuksia verrataan palvelujen käyttöönotosta aiheutuviin kustannuksiin. Direktiivin vuoden 2023 muutoksesta johtuvien uusien vaatimusten täytäntöönpano edellyttää jatkuvia toimia, jotka koskevat erityisesti keskeisten tietojen ja palvelujen pakollista saatavuutta ja käyttöönottoa.

5 PÄÄTELMÄT

ITS-direktiivin hyväksymisen jälkeen sen täytäntöönpanossa on tapahtunut merkittävää edistystä. Äskettäin direktiivillä (EU) 2023/2661 tehty muutos toi ratkaisevan tärkeitä muutoksia erityisesti tietojen saatavuuden parantamiseksi ja koordinoimiseksi sekä uusien ITS-teemojen huomioimiseksi. Verkkojen Eurooppa -välineestä rahoitetut yhteistyöaloitteet ovat helpottaneet ITS- ja C-ITS-palvelujen laajaa käyttöönottoa Euroopan laajuisessa tieverkossa ja sen ulkopuolella, korostaneet jäsenvaltioiden ja sidosryhmien välisen yhteistyön merkitystä sekä edistäneet yhdenmukaistamista ja palvelujen laadun parantamista koordinoiduilla toimilla. Käyttöönottokustannukset olivat kohtuulliset, ja toimia vuoden 2023 muutoksella käyttöön otettujen uusien vaatimusten täyttämiseksi on jatkettava. Euroopan ITS-komitea ja neuvoa-antava ITS-ryhmä sekä yhteistyö jäsenvaltioiden asiantuntijoiden kanssa ja niiden välillä ovat olleet ratkaisevan tärkeitä tämän kehityksen muovaamisessa ja ohjaamisessa.

Raportointi on kehittynyt merkittävästi uuden mallin ja keskeisten tulosindikaattoreiden, jotka auttavat ymmärtämään paremmin ITS-järjestelmien käyttöönottoa, vaikutuksia ja rahoitusta, käyttöönoton ansiosta. ITS-ratkaisujen vaikutusten tarkka eristäminen verkon muista tekijöistä on edelleen haasteellista, mutta raportoinnista on kuitenkin saatu arvokasta tietoa esimerkiksi liikenneonnettomuuksien ja hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä. Sitoutumalla tiiviimpään yhteistyöhön jäsenvaltioiden ja sidosryhmien olisi varmistettava, että myönteinen kehitys jatkuu, mikä edistää ympäristöä, jossa ITS-järjestelmät voivat menestyä innovoinnin ja yhteistyön avulla. Tulevaisuudessa jatkuvat investoinnit teknologiaan ja standardointiin ovat avainasemassa ITS-järjestelmien hyödyntämisessä, jotta liikkumisen ja liikenteen turvallisuutta voidaan parantaa kaikkialla EU:ssa.

[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=fi&groupID=2481.