

KOMISJONI RAKENDUSOTSUS (EL) 2016/209,**12. veebruar 2016,**

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL (mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega) toetava standardimistaotluse kohta Euroopa standardiorganisatsioonile seoses linnaalade intelligentsete transpordisüsteemidega

(teatavaks tehtud numbri C(2016) 808 all)

(Ainult inglise-, prantsuse- ja saksa keelne tekst on autentsed)

(EMP-s kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. oktoobri 2012. aasta määrust (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, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 10 lõiget 1,

ning arvestades järgmist:

- (1) Kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL ⁽²⁾ artikliga 8 võib komisjon taotleda Euroopa standardiorganisatelt selliste standardite väljatöötamist, mis on vajalikud, et tagada ühilduvus, koostalitlusvõime ja järjepidevus intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks ja tööks kasutamiseks. Nimetatud standardid on ette nähtud direktiivi 2010/40/EL artiklitega 2 ja 3 ning artikli 4 lõikega 1 ning I lisaga, kus on täpsustatud prioriteetsed valdkonnad ja prioriteetsed meetmed seoses intelligentsete transpordisüsteemidega. I lisas on rõhutatud ka vajadust linnasiseste ja linnadevaheliste andmesideviimete järele ning linnamõõtmelise koostalitlusvõime ja ühilduvuse Euroopa laiemas intelligentsete transpordisüsteemide arhitektuuris.
- (2) Direktiivi 2010/40/EL artikli 6 alusel juba vastu võetud spetsifikatsioonide ⁽³⁾ rakendusala on peamiselt üleeuroopaline transpordivõrk (TEN-T). Ometi on direktiivis 2010/40/EL tunnistatud vajadust linnasiseste ja linnadevaheliste liidete järele, mis võimaldaksid teenuste koostalitlusvõime ja järjepidevust võrgu- ja piiriülesele. Linnaalad on nimetatud võimalikeks „prioriteetseteks aladeks”, kus kogu ELis reaalajas saadava liiklusteabe teenuste pakkumist käsitlevaid spetsifikatsioone rakendada. Teekondade algus- ja lõpuosa paiknevad harilikult linnaaladel ja on seega esmatähtsad mitmeliigilist transporti käsitleva teabe teenuste osutamiseks kogu ELis, et võimaldada takistusteta liikuvust.
- (3) Direktiivis 2010/40/EL sätestatud intelligentsete transpordisüsteemide üldeesmärkide seas on linnamõõtmel oma vajadused, mida on käsitletud intelligentsete transpordisüsteemide tegevuskavas (2008) ⁽⁴⁾ ja linnalise liikumiskeskonna tegevuskavas (2009) ⁽⁵⁾. 2010. aastal asutas Euroopa Komisjon intelligentsete linnatranspordisüsteemide eksperdirühma, ⁽⁶⁾ milles osaleb esindajaid kohalike omavalitsuste ja nende peamiste partnerite, teadus- ja tööstusringkondade, transpordiametite ja -ettevõtjate, standardiasutuste jt hulgast. See intelligentsete linnatranspordisüsteemide eksperdirühm koostas suunised intelligentsete linnatranspordisüsteemide peamiste rakenduste (mitmeliigilist transporti käsitlev teave, arukad piletimüügisüsteemid, liikluskorraldus ja linnalogistika) kasutuselevõtuks, kogus rea häid tavasid ning analüüsis vajadust intelligentsete linnatranspordisüsteemide valdkonna edasise standardimise järele.

⁽¹⁾ ELT L 316, 14.11.2012, lk 12.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2010/40/EL, 7. juuli 2010, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liidete jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1).

⁽³⁾ Komisjoni delegeeritud määrused (EL) nr 305/2013 (ELT L 91, 3.4.2013, lk 1), (EL) nr 885/2013 (ELT L 247, 18.9.2013, lk 1), (EL) nr 886/2013 (ELT L 247, 18.9.2013, lk 6) ja (EL) 2015/962 (ELT L 157, 23.6.2015, lk 21).

⁽⁴⁾ KOM(2008) 886 (lõplik).

⁽⁵⁾ KOM(2009) 490 (lõplik).

⁽⁶⁾ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2520>

- (4) 2013. aasta detsembris vastu võetud linnalise liikumiskeskonna pakettis ⁽¹⁾ rõhutas komisjon taas vajadust suurendada linnalise liikumiskeskonna tõhusust ja turvalisust ning andis liikmesriikidele teada kavandatavatest meetmetest ja soovitustest mitmes valdkonnas, sealhulgas: linnalogistika, linnadele juurdepääsu eeskirjad ja teekasutajate maksustamine, intelligentsete linnatranspordisüsteemide kooskõlastatud kasutuselevõtt ning liiklusohutus linnades.
- (5) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2007/2/EÜ ⁽²⁾ on nõutud, et liikmesriikide ametiasutused avaldaksid ruumiandmeid transpordivõrgu kohta. Seda transpordivõrgu digitaalset graafikut saab edasi arendada ning kasutada ühise asukohamääramissüsteemina usaldusväärsete intelligentse transpordisüsteemi teenuste tarbeks. Selle edasiarenduse juures tuleks arvesse võtta olemasolevaid standardeid, eelkõige geograafiliste andmete kogu (Geographic Data File, GDF) ⁽³⁾.
- (6) Oma teatises „Klientide sidumise vähendamine: avatud IKT-süsteemide kujundamiseks tuleb avalike hangete raames paremini kasutada standarditel põhinevaid andmeid“ ⁽⁴⁾ ja sellega kaasnevas komisjoni talituste töödokumendis „Juhend standarditel põhineva info- ja kommunikatsioonitehnoloogia riigihangeteks – heade tavade näited“ ⁽⁵⁾ osutab komisjon standarditest ja avalikest spetsifikatsioonidest tulenevale kasule, millega välditakse tehniliste lahenduste seotust pakkujaga ning soodustatakse kulutõhusamate lahenduste kasutuselevõttu.
- (7) Kavatsus taotleda direktiivi 2010/40/EL toetuseks Euroopa standardeid ja Euroopa standardimisdokumente on kirjas kahe järjestikuse Euroopa standardimist käsitleva ELi töökava punktides 2.4.10 ⁽⁶⁾ ja 3.3.8 ⁽⁷⁾.
- (8) Komisjon on kehtestanud standardimistaotluste täitmise suunised ⁽⁸⁾ ja Euroopa standardiorganisatsioonid on nõustunud standardimistaotlusi täites neid järgima.
- (9) Konsulteritud on Euroopa standardiorganite, liidu rahalist toetust saavate Euroopa standardimise sidusrühmade organisatsioonidega ja direktiivi 2010/40/EL artikli 15 alusel loodud Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide komiteega.
- (10) Käesolevas otsuses sätestatud meetmed on kooskõlas määruse (EL) nr 1025/2012 artikli 22 alusel loodud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Taotletav standardimine

Euroopa Standardikomiteel (CEN), Euroopa Elektrotehnika Standardikomiteel (Cenelec) ja Euroopa Telekommunikatsioonistandardite Instituudil (ETSI) (edaspidi „Euroopa standardiorganid“) palutakse koostada direktiivi 2010/40/EL artikli 8 rakendamist toetavad uued Euroopa standardid ja Euroopa standardimisdokumendid mitmeliigilist transporti käsitleva teabe, liikluskorralduse ja linnalogistika kohta intelligentsete linnatranspordisüsteemide valdkonnas. Taotletud Euroopa standardid ja Euroopa standardimisdokumendid on loetletud II lisas tabelites 1–4 ning need peavad vastama I lisas esitatud nõuetele.

⁽¹⁾ http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/ump_en.htm

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

⁽³⁾ ISO 14825:2004, milles on kirjeldatud intelligentse transpordisüsteemi vajadustele vastavat maanteede infrastruktuuri ja mis sisaldab üldist ühist asukohamääramissüsteemi.

⁽⁴⁾ COM(2013) 455 (final)

⁽⁵⁾ SWD(2013) 224 (final)

⁽⁶⁾ COM(2013) 561 (final)

⁽⁷⁾ COM(2014) 500 (final)

⁽⁸⁾ SWD(2015) 205 (final), 27. oktoober 2015, Euroopa standardimisalane vademeeum liidu õiguse ja poliitika toetuseks. III OSA. Standardimistaotluste täitmise suunised.

*Artikkel 2***Tööprogrammi koostamine**

Euroopa standardiorganid valmistavad ette ühise töökava, kuhu on märgitud kõik taotletud standardimisdokumendid, vastutavad tehnilised organid ja töö ajakava, mis vastab II lisa kehtestatud tähtaegadele. Euroopa standardiorganid esitavad tööprogrammi komisjonile hiljemalt 31. juuliks 2016 ning tagavad komisjoni juurdepääsu üldisele projektiplaanile.

Euroopa standardiorganid võivad otsustada, kui mitut Euroopa standardit ja Euroopa standardimisdokumenti on artiklis 1 osutatud taotluse täitmiseks vaja.

*Artikkel 3***Tööprogrammis kokkuleppimine**

Oma tööprogrammis järgivad Euroopa standardiorganid võimalikke prioriteete, mida komisjon on nimetanud seoses artiklis 1 osutatud taotluse täitmisega.

Euroopa standardiorganid annavad komisjonile teada, kui tööprogrammi peaks muudetama.

Pärast määruse (EL) nr 1025/2012 artikliga 22 loodud komitee teavitamist võib tööprogrammi lisada Euroopa standardite ja Euroopa standardimisdokumentide uusi teemasid, tingimusel et I lisa sisaldab nõudeid selliste teemade kohta, teemad on seotud direktiivi 2010/40/EL I lisa ning artiklites 2 ja 3 nimetatud prioriteetsete valdkondade ja meetmetega ning komisjoniga on lisamise üle konsulteeritud ja ta on sellega nõustunud.

*Artikkel 4***Aruandlus**

Euroopa standardiorganid annavad artiklis 1 nimetatud taotluse täitmise kohta igal aastal komisjonile aru. Kõnealused organid esitavad komisjonile hiljemalt 30. märtsiks 2017 esimese ühise aastaaruande.

Euroopa standardiorganid esitavad komisjonile hiljemalt 30. juuniks 2019 ühise lõpparuande. Lõpparuanne sisaldab mõõtekriteeriume, millega mõõta standardimise saavutusi mitmeliigilist transporti käsitleva teabe, liikluskorralduse ja linnalogistika valdkondades, ja sidusrühmade osaluse taset artiklis 1 osutatud standardimistöös.

*Artikkel 5***Kehtivus**

Kui ükski Euroopa standardiorgan ei aktsepteeri artiklis 1 osutatud taotlust ühe kuu jooksul pärast selle kättesaamist, ei saa seda võtta Euroopa standardite või Euroopa standardimisdokumentide koostamise aluseks.

*Artikkel 6***Nõuded koostalitlusvõime kohta**

Taotletud Euroopa standardid ja Euroopa standardimisdokumendid peavad olema komisjoni poolt direktiivi 2010/40/EL alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide nõuetega kooskõlas ja neile vastama, eelkõige puudutab see 18. detsembril 2014 vastu võetud spetsifikatsioone kogu ELis reaalajas saadava liiklusteabe teenuste osutamise kohta ⁽¹⁾ ning spetsifikatsioone kogu ELi mitmeliigilist transporti käsitleva teabe teenuste osutamise kohta ⁽²⁾.

⁽¹⁾ C(2014) 9672 (final)

⁽²⁾ Töö on käimas. Spetsifikatsioonid on kavas esitada 2015. aasta lõpuks või 2016. aasta alguseks.

*Artikkel 7***Adressaadid**

Käesolev otsus on adresseeritud Euroopa Standardikomiteele, Euroopa Elektrotehnika Standardikomiteele ja Euroopa Telekommunikatsioonistandardite Instituudile.

Brüssel, 12. veebruar 2016

Komisjoni nimel

komisjoni liige

Elżbieta BIENKOWSKA

I LISA

NÕUDED EUROOPA STANDARDITELE JA EUROOPA STANDARDIMISDOKUMENTIDELE

1. ÜLDNÕUDED

1.1. Töökava koostamise üldnõuded

Intelligentsete linnatranspordisüsteemide eksperdirühm⁽¹⁾ on soovitanud linnamõõtme paremini integreerida Euroopa standardimistegevusse ja keskenduda standardimisel konkreetsetele teemadele, et tagada vajalike liideste loomine linnasisese ja linnadevahelise liikluse vahel.

Ekspertide rühm soovitas kaasata intelligentsete transpordisüsteemide standardimisse ka kohalikke asutusi ja eksperte, kellel on eriteadmised linnakeskkonnast.

Seega koostatakse selle taotluse alusel töökava, milles

keskendutakse kolmele prioriteetsele intelligentsete linnatranspordisüsteemide valdkonnale: mitmeliigilist transporti käsitleva teabe teenused, liikluskorraldus, kaasa arvatud juurdepääsueeskirjad, ja linnalogistika, kaasa arvatud parkimiskorraldus. Intelligentsete transpordisüsteemide ühenduvuse huvides (vältimaks kapseldumist ja nn seotuse efekti) peavad Euroopa standardiorganid näitama, kuidas kolm nimetatud valdkonda intelligentsete linnatranspordisüsteemide arhitektuuris omavahel seotud on, ning võtma arvesse nende seoseid ja liideseid muude intelligentsete transpordisüsteemide rakendustega (mis ei ole otseselt seotud kõnealuse taotlusega).

Arvesse tuleb võtta vajadust rahuldada mitmesuguste kasutajate (*alates tarbijatest kuni ettevõtjate ja teenusepakkujateni*) vajadusi, eri keskkondi (sealhulgas linnasisese ja linnadevahelise keskkonna liidesed) ning eri tüüpi sõidukeid, transpordivahendeid või liikuvusteenuseid (sealhulgas piiratud liikumisvõimega inimeste tarbeks), mis on seotud nimetatud kolme valdkonnaga. Selleks kutsutakse Euroopa standardiorganeid üles võtma ühendust asjaomaste organitega, kes esindavad linnalist liikumiskeskonda ja on huvitatud intelligentsetest linnatranspordisüsteemidest, näiteks standardimise kooskõlastusrühmad ja -organisatsioonid, kohalikud standardimisraamistikud, ekspertide ja sidusrühmade platvormid, linnade ja piirkondade liidud, kasutajate ühendused, transpordiettevõtjad ning teenusepakkujate esindajad. Nad võivad nimetatud sidusrühmi kutsuda oma tegevuses osalema ja panustama standardimisdokumentide koostamisse. Nad näitavad, kuidas kaasata õigeid (linnaruumi) eksperte ja sidusrühmasid kogu protsessi käigus (kavandamine, standardi koostamine ja kasutuselevõtt). Arvesse tuleks võtta kohalike olude ja poliitikavalikute mitmekesisust. Eelkõige võiks taotluse täitmisel näha võimaluse korral ette katseid vabatahtlike katselinnadega.

Vaja on korralduslikke meetmeid, mis toetaksid tulemuslikku koostööd ja head koordineerimist kõigis intelligentsete transpordisüsteemide standardimisalgatustes ja tööriühmades.

1.2. Taotletud standardimisdokumentide üldnõuded

1.2.1. Nõuetele vastavus

Taotletud Euroopa standardid ja Euroopa standardimisdokumendid tuleb välja töötada kooskõlas alljärgneva:

- direktiivi 2010/40/EL II lisas nimetatud põhimõtted;
- isikuandmete kaitse määruse põhimõtted (Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 95/46/EÜ⁽²⁾ ning ettepanek Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse kohta üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta⁽³⁾);
- e-juurdepääsetavuse ja veebi juurdepääsetavuse põhimõtted (teatis „Juurdepääsetava infoühiskonna suunas“) ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail&groupID=2520>

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 95/46/EÜ, 24. oktoober 1995, üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta (EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31).

⁽³⁾ COM(2012) 11 (final) – 2012/0011.

⁽⁴⁾ KOM(2008) 804 (lõplik).

1.2.2. Ühtlustamine

Intelligentsete linnatranspordisüsteemide eksperidirühm rõhutas, et standardimistöö käigus tuleks kõrvaldada olemasolevad puudused ning ajakohastada ja täiendada olemasolevaid standardeid.

Seepärast tuleks taotletud Euroopa standardites ja Euroopa standardimisdokumentides niipalju kui võimalik kasutada olemasolevaid standardeid, spetsifikatsioone ja projekte, neid ühtlustada ja neid ühildada: CIVITASE projektid, ⁽¹⁾ CAPITAL CIVITASE intelligentsete linnatranspordisüsteemide nõuanderühm, ⁽²⁾ POSSE (Euroopa avatud spetsifikatsioonide ja standardite edendamise) projekt, ⁽³⁾ projekt OPTICITIES, ⁽⁴⁾ projekt FREILOT, arukate linnade ja kogukondade koordineerimisrühm, koostöösüsteeme käsitlev standardimistaotlus M/453, ⁽⁵⁾ C-ITS platvorm, DATEX II strateegilised ja tehnilised töörühmad, ⁽⁶⁾ linnaliikluse haldamise juhtprogramm (UTMC), ⁽⁷⁾ avatud liiklussüsteemidega linnade liit (OCA) ⁽⁸⁾ ja avatud andmesideliides maanteeliikluse juhtsüsteemidele (OCIT), ⁽⁹⁾ projekt FRAME, ⁽¹⁰⁾ projekt Co-Cities, ⁽¹¹⁾ Euroopa liiklutaristu digitaalvõrgu projekt arukatele *transpordisüsteemidele* (EDITS), ⁽¹²⁾ Euroopa tuleviku bussisüsteemide (EBSF) projekt, ⁽¹³⁾ andmekataloogi sõnastik (DCAT), ⁽¹⁴⁾ „standarditud” ruumiandmed ja geograafiline standardimine ning olemasolevad riiklikud standardid ⁽¹⁵⁾.

Seda silmas pidades tuleks taotletud Euroopa standardite ja Euroopa standardimisdokumentide puhul kaaluda olemasolevate võrdlusandmete mudelite, ühiste andmesõnastike ja metaandmete struktuurinõuete kasutamist, nende ühtlustamist ja ühildamist, et soodustada teenuste koostalitlusvõimet, ühtsust ja järjepidevust.

1.2.3. Rakendatavus

Intelligentsete linnatranspordisüsteemide eksperidirühm soovitas lisaks standarditele leida võimalusi paindlikuma ja vähem piiranguid sisaldava standardimisdokumendi koostamiseks, mis vastaks paremini intelligentsete transpordisüsteemide kiirelt arenevale tehnoloogilisele keskkonnale.

Seega peaksid taotletud Euroopa standardid ja Euroopa standardimisdokumendid vastama eri kasutajate vajadustele ja võtma arvesse linnakeskkonna mitmekesisust ning olema kergesti rakendatavad.

Viimane tingimus peaks võimalust mööda hõlmama järgmisi aspekte:

- 1) varasemad süsteemid ja olemasolevad protokollid, kulutõhusad üleminekumeetmed, ärimudelid ja suunised hankijatele;
- 2) tarbijate, ettevõtjate ja käitajate erivajadused, sealhulgas väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate puhul;
- 3) täidetavad ja vabalt kättesaadavad suunised, koodide loetelud, andmestikud, abivahendid ja protsessid operatiivse rakendamise ja vastavuskatsete lihtsustamiseks;
- 4) andmetele juurdepääs ning andmete kättesaadavus, kvaliteet, usaldusväärsus ja täpsus.

2. NÕUDED OLEMASOLEVATE STANDARDITE JA TEHNILISTE SPETSIFIKATSIOONIDEGA ÜHILDUVUSE JA SIDUSUSE SUURENDAMISEKS

Kontrollitakse sidusust olemasolevate Euroopa ja rahvusvaheliste või muude ülemaailmselt kasutatavate standarditega (st võetakse arvesse mitte ainult CENi, CENELECi ja ETSI, vaid ka DATEX II, UTMC, OTS, ISO, IEC, ITU jt raames tehtud tööd), hinnatakse võimalikke puudusi ja pakutakse sobivaid või avatud lahendusi eesmärgiga ühtlustada ja täiendada olemasolevaid standardeid või töötada välja uusi koostalitlusstandardeid ja vastavalt vajadusele muid spetsifikatsioone. Uute standardite ja spetsifikatsioonide väljatöötamisel tuleb tugineda olemasolevatele ning teha kindlaks arhitektuurilised ja ühenduvust käsitlevad nõuded.

⁽¹⁾ <http://www.civitas.eu/display-all-projects>

⁽²⁾ <http://www.civitas.eu/>

⁽³⁾ www.posse-openits.eu

⁽⁴⁾ <http://www.opticities.com/>

⁽⁵⁾ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/ict/files/standardisation_mandate_et.pdf

⁽⁶⁾ www.datex2.eu

⁽⁷⁾ <http://www.utmc.eu/>

⁽⁸⁾ www.oca-ev.info

⁽⁹⁾ www.ocit.org/

⁽¹⁰⁾ <http://www.frame-online.net/>

⁽¹¹⁾ www.co-cities.eu

⁽¹²⁾ www.cei.int

⁽¹³⁾ <http://www.ebsf.eu/>

⁽¹⁴⁾ <http://www.w3.org/TR/vocab-dcat/>

⁽¹⁵⁾ Nt „Intermodal verkehrsgaph graphenintegrationsplattform (GIP)” <http://www.fsv.at/shop/produktdetail.aspx?IDProdukt=837823b7-8697-45e8-9dc6-063924066176>

Ühistranspordi valdkonnas ning eelkõige seoses mitmeliigilist transporti käsitleva teabe ja arukate piletimüügisüsteemidega on nimetatud sidusust vaja paljude standardite ja tehniliste spetsifikatsioonide puhul, milleks on: Transmodel, ⁽¹⁾ IFOPT, ⁽²⁾ SIRI, ⁽³⁾ NETEX, ⁽⁴⁾ IOPTA, ⁽⁵⁾ ISO ⁽⁶⁾.

Alternatiivkütusega töötavate sõidukite ja taristu valdkonnas peaksid kõik uued standardid ja spetsifikatsioonid vastama standardile ETSI TS 101 556-3 ⁽⁷⁾ ja seda täiendama.

Samuti tuleb arvestada ja vajaduse korral edasi arendada üldiste standardite vastavust linnakeskkonnale. See kehtib eriti DATEX II ⁽⁸⁾ puhul, milles on sätestatud spetsiaalsete profiilide kaudu kirjeldatud liiklusandmete vahetamine. See norm on eeltingimuseks koostalitlusvõime ja teenuste järjepidevuse tagamisel linnasisese ja linnadevahelise keskkonna või võrgu vahel. Sellist ülesannet saab kõige paremini täita DATEX II strateegiarühma ning tehnilise rühma vahelises tihedas koostöös.

Selle ülesande raames tehtavas töös tuleb ette näha koostöösüsteemide tulevast kasutuselevõttu linnaaladel. See peab olema seotud sõidukite vahelise ning sõidukite ja taristu vahelise side valdkonnas tehtud varasema standardimistööga, mis toimus CENi ja ETSI ühiselt hallatud standardimistaotluse M/453 raames, ning komisjoni poolt 2014. aasta novembris loodud C-ITS platvormi ekspertide käimasoleva töö tulemustega (eelkõige standardimise ja ärimudelitega seotud tööühmades) ⁽⁹⁾.

3. TAOTLETUD STANDARDIMISDOKUMENTIDE ERINÕUDED

3.1. Intelligentsete linnatranspordisüsteemide arhitektuuris sisalduvate asjakohaste skeemide mitmekesisuse kindlaksmääramine ning standardite ja muude spetsifikatsioonide rakendamise toetamine

Pragmatilise lähenemisviisi väljatöötamiseks peavad kõnealuse taotluse kohased tegevused põhinema kõrgetasemelistel skeemidel, mis käsitlevad mitmeliigilist transporti käsitleva teabe teenuseid, liikluskorraldust, kaasa arvatud juurdepääsueeskirjad, ja linnalogistikat, kaasa arvatud parkimiskorraldus. Nende skeemide kindlaksmääramisel või valimisel tuleb tasakaalustatult võtta arvesse kasutajate vajadusi, linnalise liikumiskeskkonna suundumusi, tehnika arengut, rahalist jätkusuutlikkust ja poliitilisi prioriteete (nt liiklusohutus). Skeemide prioriseerimist ja nende võimalikku vastastikust sõltuvust tuleb samuti koos töökavaga selgitada.

Skeemid paigutatakse intelligentsete linnatranspordisüsteemide arhitektuuri (standardite ja spetsifikatsioonide ning nende sidusrühmade vaheline loogiline struktuur ja seosed), mis hõlmab kõigi kolme eespool nimetatud valdkonna täielikku teabeahelat ja sobitub Euroopa üldisse intelligentsete transpordisüsteemide arhitektuuri. Seepärast peab kõnealune intelligentsete linnatranspordisüsteemide arhitektuur olema sidus e-FRAME mudeliga ⁽¹⁰⁾.

⁽¹⁾ Transmodel, Euroopa ühistranspordi võrdlusandmete mudel, EN 12896:2006 (Transmodel 5.1) ja EN 12896:2014 (Transmodel V6: 1.–3. osa).

⁽²⁾ IFOPT (EN 28701), Euroopa standard, millega on sätestatud andmemudel fikseeritud objektide (peatuste, peatuskohtade, jaamade, kõnniteede, sissepääsude jne) tähistamiseks ühistranspordis, praegu integreeritud standardisse EN 12896:2014.

⁽³⁾ SIRI (FprEN 15531-1 kuni 3 ja CEN/TS 15531-4 ja 5), Euroopa standard, millega on sätestatud teenusliides, mis pakub ühistranspordiga seotud teavet reaalajas.

⁽⁴⁾ NeTeX põhineb mudelil Transmodel 5.1, mida on täiendatud IFOPTi ja SIRI kontseptsioonidega ning mis on jaotatud kolme ossa: 1. osa: transpordivõrk, 2. osa: sõiduplaanid ja 3. osa: piletihiinad:

— CEN/TS 16614-1, võrkude ja sõiduplaanide vahetamine – 1. osa: võrgutopoloogia (NeTeX)

— CEN/TS 16614-2, võrkude ja sõiduplaanide vahetamine – 2. osa: teave ajastamise kohta (NeTeX)

— WI 00278330 (prCEN/TS 16614-3); võrkude ja sõiduplaanide vahetamine – 3. osa: teave piletihiinade kohta (NeTeX)

⁽⁵⁾ IOPTA, koostalitlusvõimelised ühistranspordirakendused, EN 15320 koostoimes standardiga EN 1545, identifikatsioonikaardisüsteemid – maapealse transpordi rakendused.

⁽⁶⁾ EN ISO 24014-1:2007, ühistransport – koostalitlusvõimeline sõidurahalduse süsteem – 1. osa: arhitektuur

— CEN ISO/TR, 24014-2:2013, ühistransport – koostalitlusvõimeline sõidurahalduse süsteem – 2. osa: äritavad (ISO/TR 24014-2:2013)

— ISO/IEC 14443, kontaktivabad kiipkaardid – lähidistskaardid, 1.–4. osa

— ISO/IEC 18092, lähiväljaside

⁽⁷⁾ ETSI TS 101 556-3 V1.1.1 (2014-10); intelligentsed transpordisüsteemid (ITS); sõidukite sidetaristu; 1. osa: „Elektrisõidukite laadimiskohateade spetsifikatsioonid” ja 3. osa: „Sidesüsteem elektrisõidukite energiavarustuse kavandamiseks ja varumiseks traadita võrkude abil”.

⁽⁸⁾ CEN/TS 16157, 1.–6. osa: intelligentsed transpordisüsteemid – liikluskorraldust ja teavet käsitlevad DATEX II andmevahetuse spetsifikatsioonid.

⁽⁹⁾ http://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/c-its-deployment-platform_en.htm

⁽¹⁰⁾ <http://www.frame-online.net/?q=e-frame-project.html>

Terviklik ja süsteemne ülevaade toetab sidusrühmadevahelist koostööd ning üksteisega ühilduvate või üksteist täiendavate standardite ja muude spetsifikatsioonide arendamist või täiustamist, võimaldades sellega intelligentsete transpordisüsteemide ühenduvust.

Kasutuselevõtu strateegia dokumendis kirjeldatakse, kuidas soodustada selliste standardite ja muude spetsifikatsioonide hõlpsat kasutuselevõttu mitmeliigilist transporti käsitleva teabe teenuste, liikluskorraldusmeetmete ja linnalogistika vahendite kasutamise kaudu. Seejuures on esmatähtsad skeemidest saadud õppetunnid, õigete sidusrühmade kaasamine ja realistliku rakendussuunise koostamine.

3.2. Takistusteta liikuvust võimaldavad mitmeliigilist transporti käsitleva teabe teenused

Peamisteks probleemideks on praegu liiklus- ja reisiinfoteenuste killustatus ning koostalitlusvõimeliste mitmeliigilist transporti käsitleva teabe ja kavandamisega seotud teenuste puudumine laiemas üleeuroopalises mõttes, mis hõlmaks teekondade algus- ja lõpuosa koos pikamaaetapiga punktist A punkti B. Kätesaadavate liikuvusteenusandmete valikut tuleb suurendada ning andmed peaksid olema standarditud sellisel kujul, et need saaks integreerida uuenduslikesse liiklus- ja reisiteabeteenustesse. Üksnes terviklikud mitmeliigilist transporti käsitleva teabe teenused suudavad pakkuda kasutajale täielikku reise ja marsruutide valikut, mis võimaldab teha optimaalse liikuvusvaliku, soodustades säästvamaid reisiharjumusi ning muutes kogu transpordisüsteemi tõhusamaks ja kõigi kasutajate jaoks kättesaadavaks.

Tagada tuleb (ja vajaduse korral välja töötada) ühilduvad andmeformaadid, avatud ja dokumenteeritud liidesed ja protokollid asjaomaste andmete edastamiseks ja mitmeliigilistesse andmestikesse integreerimiseks ning (olemasolevad) mitmeliigilist transporti käsitleva teabe ja kavandamisega seotud teenused (kaasa arvatud integreeritud piletimüügisüsteemid). Tähtis on, et olemasolevad ja uued standardid ning muud spetsifikatsioonid võimaldaksid, vajaduse korral täiendavate liideste ja protokollide abil, mitmeliigilist transporti käsitleva teabe ja kavandamisega seotud teenuste eri aspektide või plokkide tulemuslikku integreerimist või ühendamist.

3.3. Liikluskorraldus, kaasa arvatud juurdepääsueeskirjad

Liikluskorraldussüsteemid on pidevas arenemises. Kui varem toimisid nad peamiselt juhtimiskeskuste vahel, siis nüüd on nad järjest enam orienteeritud süsteemide (sealhulgas väliseadmete), võrkude ja ettevõtjate vahelisele koostööle. Seepärast tuleb välja töötada õiged standardid, liidesed ja/või protokollid, millega toetada koostöövõimelisi liikluse juhtimise ja korraldamise lahendusi erinevas geograafilises mastaabis või linna eri halduspiiride üleselt (näiteks alates naabruskonna liiklust rahustavatest pisilahendustest ja linnalähiliikluse ülekanduva mõju kontrollimisest kuni linnatranspordisõlmede tõhusa integreerimiseni linnadevahelistesse koridoridesse).

Selleks et hallata teedevõrku ning liiklusummikuid ja -katkestusi (nt kavandatud ja kavandamata sündmused, õnnetusjuhtumid, üleujutused, tulekahjud jne) liikluse tõhusa ja innovaatilise korraldamise kaudu, on mitmeid vahendeid. Näiteks on mitu linna kehtestanud erinevaid liikluse ümbersuunamise, liikluse prioriseerimise ja juurdepääsu reguleerimise meetmeid, kaasa arvatud ristmike haldamine, mis on suunatud kõigile või teatavat liiki sõidukitele (näiteks ümbersõidud, ühissõidukirajad, rohelised lained, liiklejatelt maksu või teemaksu nõudmine, väheste õhusaastega alad, piiratud kiirusega alad, jalakäijate alad jne). Kahjuks ei hallata neid meetmeid alati terviklikul ja koordineeritud viisil ning sageli ei võeta neid korrektselt arvesse kasutajatele suunatud liiklusinfosüsteemides (nt navigatsiooniseadmetes). Seega aitaksid ühest küljest selliste sidusate spetsifikatsioonide, ühilduvate standardite ja praktiliste liideste loomine, mis toetavad aktuaalse liiklusteabe seisukohast vajalikku andmete riskasutust, ning teisest küljest mitmesuguste liikluskorralduse ja liikluse prioriseerimise meetmete optimeerimine, mida nõuetekohaselt toetavad sõidukite identifitseerimise standarditud tehnilised lahendused (seoses sõidukikategooria, heitgaasiklassi, eriolukorra iseloomu ja koormusteguriga), mõlemad kaasa liiklusteabe ja -korralduse tõhususe üldisele parandamisele linnaaladel, kaasa arvatud juurdepääsueeskirjade haldamine ja jõustamine.

Tagada (ja vajaduse korral välja töötada) tuleb ühilduvad andmeformaadid, avatud ja dokumenteeritud liidesed ja protokollid asjakohaste andmete edastamiseks, sõltumata nende allikast (nt andurid, liikluskiiruse andmed ja liiklusjuhtimiskeskused), ning nende integreerimine olemasolevatesse ja tulevastesse liiklusteabesüsteemidesse ja liikluskorraldustoimingutesse mitmesugustes teedevõrkudes, kaasa arvatud linnasisese võrgu ühendused linnadevahelise võrguga.

3.4. Linnalogistika, sealhulgas parkimiskorraldus

Arvatakse, et linnakeskkonnas suurendab parkimiskohtade otsimine ja kaubavedu liiklusummikuid. Seega aitaks reaalajas teave parkimisvõimaluste kättesaadavuse kohta ja hõlbus reserveerimine selle probleemi leevendamisele kaasa. Spetsiifiliste logistikasektorite ja veokite või veoste erivajaduste (nt alternatiivkütused, külmutatud kaubad, tagastuslogistika või jäätmetagastus, ohtlikud kaubad jne) rahuldamiseks tuleks kasutada diferentseeritud lähenemisviise.

Tagada (ja vajaduse korral välja töötada) tuleb ühilduvad andmeformaadid, avatud ja dokumenteeritud liidesed ja protokollid asjakohaste andmete edastamiseks sõltumata nende allikast ning nende integreerimine olemasolevatesse ja tulevastesse liiklusteabesüsteemidesse ja liikluskorraldustoimingutesse mitmesugustes teedevõrkudes, kaasa arvatud linnasisese võrgu ühendused linnadevahelise võrguga.

4. NÕUDED TAOTLETUD DOKUMENTIDE HILISEMATE LÄBIVAATUSTE KOHTA

Pärast taotletud Euroopa standardite ja Euroopa standardimisdokumentide vastuvõtmist vaatavad Euroopa standardiorganid vähemalt kord kahe aasta jooksul läbi neis dokumentides esitatud süntaksite loetelu ja vastava kaardistamise, et tagada nende vastavus tehnika arengule ja parimad saadaolevad süntaksid. Erilist tähelepanu tuleks pöörata varasemate süsteemide mugandamisele või neilt üleminekule ning rakendamise tagasiühilduvuse tagamisele.

II LISA

EUROOPA STANDARDID JA EUROOPA STANDARDIMISDOKUMENDID NING NENDE VASTUVÕTMISE TÄHTAJAD

1. SKEEMID – INTELLIGENTSETE LINNATRASPORDISÜSTEEMIDE ARHITEKTUUR JA RAKENDAMINE

Tabel 1

Taotletud uued Euroopa standardid ja Euroopa standardimisdokumendid skeemide, intelligentsete linnatranspordisüsteemide arhitektuuri ja rakendamise tarbeks

Ülevaatlik teave	Vastuvõtmise tähtaeg ⁽¹⁾
Euroopa standardimisdokument skeemide kohta, milles on käsitletud kolme kõnealuse taotluse valdkonda ja rõhutatud nende võimalikku vastastikust sõltuvust	12 kuud pärast Euroopa standardiorganite teavitamist käesolevast otsusest
Euroopa standardimisdokument intelligentsete linnatranspordisüsteemide arhitektuuri jaoks, millesse on integreeritud kolm kõnealuse taotluse valdkonda ja milles rõhutatakse ühendusi või liideseid ümbritsevate intelligentsete transpordisüsteemide rakendustega, samuti ühilduvust või sidusust olemasolevate standardite, tehniliste spetsifikatsioonide ja andmemudelitega	12 kuud pärast Euroopa standardiorganite teavitamist käesolevast otsusest
Euroopa standardimisdokument kasutuselevõtu strateegia kohta, sealhulgas praktiline juhised kõnealuse taotlusega seotud Euroopa standardite rakendamiseks	39 kuud pärast Euroopa standardiorganite teavitamist käesolevast otsusest

⁽¹⁾ Vastuvõtmine viitab ajahetkele, mil asjaomane Euroopa standardiorganisatsioon teeb standardi organisatsiooni liikmetele või üldsusele kättesaadavaks.

2. TAKISTUSTETA LIIKUVUST VÕIMALDAVAD MITMELIIGILIST TRANSPORTI KÄSITLEVA TEABE TEENUSED

Tabel 2

Taotletud uued Euroopa standardid ja Euroopa standardimisdokumendid mitmeliigilist transporti käsitleva teabe teenuste tarbeks

Ülevaatlik teave	Vastuvõtmise tähtaeg
Euroopa standardid — Uued liikuvusteenused, näiteks ühisautode kasutamine, koossõit, ühisjalgrataste kasutamise avalikud teenused, „Pargi ja sõida” ning „Pargi ratas ja sõida” süsteem jne. — Alternatiivkütuste taristu, kaasa arvatud teave tanklate asukoha ja olemasolu, tanklate tankimisvõimaluste ja suuruse kohta, (integreeritud) maksesüsteemide jm kohta.	39 kuud pärast Euroopa standardiorganite teavitamist käesolevast otsusest
Euroopa standardimisdokument võrdlusandmete mudeli, ühise andmesõnastiku ja metaandmete struktuuri kohta mitmeliigilist transporti käsitleva teabe teenuste tarbeks	39 kuud pärast Euroopa standardiorganite teavitamist käesolevast otsusest

3. LIIKLUSKORRALDUS, KAASA ARVATUD JUURDEPÄÄSUEESKIRJAD

Tabel 3

Taotletud uued Euroopa standardid ja Euroopa standardimisdokumendid liikluskorralduse, sealhulgas juurdepääsueeskirjade tarbeks

Ülevaatlik teave	Vastuvõtmise tähtaeg
Euroopa standardid — Liikluskorraldusmeetmete pakett (hõlmab vajalikke taristu- või staatilisi maanteeandmeid, teolude dünaamilisi andmeid, liiklusandmeid või liiklusjuhtimisandmeid, ilmastikuandmeid). — Liikluse ümbersuunamise, liikluse prioriseerimise ja juurdepääsu reguleerimise meetmete pakett, mis hõlmab ristmike haldamist (seda täiendavad sõiduki identifitseerimisandmed). Eelkõige tuleks arvesse võtta teedekasutajate erinevaid maksumismudeleid, mis on eri linnades kehtestatud, ning erisõiduradade ühiskasutuse tingimusi eri tüüpi sõidukite puhul (veokid, ühistransport, hädaabisõidukid jne).	39 kuud pärast Euroopa standardiorganite teavitamist käesolevast otsusest
Euroopa standardid või Euroopa standardimisdokumendid võrdlusandmete mudeli, ühise andmesõnastiku ja metaandmete struktuuri kohta liikluskorralduse, sealhulgas juurdepääsueeskirjade tarbeks	39 kuud pärast Euroopa standardiorganite teavitamist käesolevast otsusest

4. LINNALOGISTIKA, SEALHULGAS PARKIMISKORRALDUS

Tabel 4

Taotletud uued Euroopa standardid ja Euroopa standardimisdokumendid linnalogistika, sealhulgas parkimiskorralduse tarbeks

Ülevaatlik teave	Vastuvõtmise tähtaeg
Euroopa standardid — Intelligentne parkimissüsteem kergsõidukitele, tarbesõidukitele ja veokitele. Vaatluse alla tuleks võtta parkimisega seotud kehtivate tehniliste spetsifikatsioonide või profiilide pikendamise võimalus või nende kohandamine linnaalade võimalustele ⁽¹⁾. — Teave laadimisplatvormide kohta ning reserveerimisteenused spetsiaalsetele veokitele ja logistikasektoritele. Kavandatavates standardites ja spetsifikatsioonides tuleb arvesse võtta nii taristut kui ka sõidukeid (kaasa arvatud vajaduse korral sõiduki ja/või koorma identifitseerimisandmeid). Lisaks sellele tuleks uurida alternatiivkütusega töötavate sõidukite kasutust linnalogistikas ja nende tankimisvõimalusi (nt laadimise või mahalaadimise ajal teatavate platvormide juures).	39 kuud pärast Euroopa standardiorganite teavitamist käesolevast otsusest
Euroopa standardimisdokument võrdlusandmete mudeli, ühise andmesõnastiku ja metaandmete struktuuri kohta linnalogistika, sealhulgas parkimiskorralduse tarbeks	39 kuud pärast Euroopa standardiorganite teavitamist käesolevast otsusest

⁽¹⁾ Liikluskorraldust ja teavet käsitlevad DATEX II andmevahetuse spetsifikatsioonid – CEN/TS 16157 6. osa – parkimist käsitlevate spetsifikatsioonide laiendamine.