



EUROOPAN UNIONI

EUROOPAN PARLAMENTTI

NEUVOSTO

Bryssel, 11. lokakuuta 2023
(OR. en)

2021/0419(COD)

PE-CONS 35/23

TRANS 266
TELECOM 209
IND 327
DATAPROTECT 181
DIGIT 121
CODEC 1156

SÄÄDÖKSET JA MUUT VÄLINEET

Asia: EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI
tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä
tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annetun
direktiivin 2010/40/EU muuttamisesta

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON
DIREKTIIVI (EU) 2023/...,**

annettu ... päivänä ...kuuta

tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annetun direktiivin 2010/40/EU muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä²,

¹ EUVL C 290, 29.7.2022, s. 126.

² Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 3. lokakuuta 2023 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Komission 9 päivänä joulukuuta 2020 antamassa tiedonannossa ”Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle”, jäljempänä ’kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia’, todetaan, että älykkäiden liikennejärjestelmien, jäljempänä 'ITS', käyttöönotto on keskeinen toimi verkottuneen ja automatisoidun multimodaaliliikenteen saavuttamiseksi ja edistää siten Euroopan liikennejärjestelmän muuttamista niin, että saavutetaan tavoite tehokkaasta, turvallisesta, kestävästä, älykkästä ja häiriönsietokykyisestä liikkumisesta. Tällä täydennetään tavaraliikenteen viherryttämistä koskevassa lippulaivastrategiassa ilmoitettuja toimia, joilla edistetään multimodaalista logistiikkaa. Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa ilmoitettiin myös komission delegoidun asetuksen (EU) 2017/1926¹ tarkistamisesta vuonna 2022 siten, että multimodaalisiin matkatietopalveluihin sisällytetään pakollisena dynaamisten datakokonaisuuksien käytettävyys, sekä multimodaalisten digitaalipalvelujen tarjoajien oikeuksia ja velvollisuuksia koskevien sääntelytoimien tarvetta koskevasta arvioinnista yhdessä lipunmyyntiä, myös junalippuja, koskevan aloitteen kanssa. Tällä direktiivillä olisi varmistettava, että tieliikenteen alan ITS-sovellukset mahdollistavat saumattoman integroinnin muihin liikennemuotoihin, kuten rautatieliikenteeseen tai aktiiviseen liikkumiseen, ja helpottavat siten mahdollisuuksien mukaan siirtymistä kyseisiin liikennemuotoihin tehokkuuden ja käytettävyyden parantamiseksi.

¹ Komission delegeoitu asetus (EU) 2017/1926, annettu 31 päivänä toukokuuta 2017, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta (EUVL L 272, 21.10.2017, s. 1).

- (2) Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa vahvistetaan tavoite vähentää liikennekuolemien määrä unionissa kaikkien liikennemuotojen osalta lähelle nolaa vuoteen 2050 mennessä. Tienkäyttäjien turvallisuutta edistetään useilla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU¹ soveltamisalaan kuuluvilla toimilla, kuten eCall-järjestelmällä, tieliikenneturvallisuuteen liittyvillä liikennetietopalveluilla sekä kuorma-autoille ja hyötyajoneuvoille tarkoitettuja turvallisia ja valvottuja pysäköintipaikkoja, sellaisina kuin ne on sertifioitu komission delegoidun asetuksen (EU) 2022/1012² mukaisesti, koskevilla tietopalveluilla.
- (3) Euroopan vihreän kehityksen ohjelmasta 11 päivänä joulukuuta 2019 annetussa komission tiedonannossa korostetaan automatisoidun ja verkottuneen multimodaaliliikenteen sekä digitalisaation mahdollistamien älykkäiden liikenteenhallintajärjestelmien kasvavaa roolia ja tavoitetta tukea uusia kestäviä liikenne- ja liikkumispalveluja, joilla voidaan parantaa liikkumista, vähentää ruuhkia ja saasteita erityisesti kaupunkialueilla ja suosia puhtaampiin liikennemuotoihin siirtymistä edistämällä liikennemuotosiirtymää ja parempaa liikenteenhallintaa. Tämän kehityksen tukemiseksi voi olla perusteltua tarkastella asianmukaisia teknisiä arviointikriteerejä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/852³ (tunnetaan myös nimellä luokitusjärjestelmäasetus) puitteissa, jotta tuetaan sijoituksia ITS:ään.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/40/EU, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2010, tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista (EUVL L 207, 6.8.2010, s. 1).

² Komission delegoitu asetukset (EU) 2022/1012, annettu 7 päivänä huhtikuuta 2022, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 täydentämisestä turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden palvelu- ja turvatasoa koskevien standardien vahvistamisen sekä niiden sertifiointimenettelyjen osalta (EUVL L 170, 28.6.2022, s. 27).

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2020/852, annettu 18 päivänä kesäkuuta 2020, kestävästä sijoittamisesta helpottavasta kehyksestä ja asetuksen (EU) 2019/2088 muuttamisesta (EUVL L 198, 22.6.2020, s. 13).

- (4) Kasvava tarve hyödyntää dataa paremmin liikenneketjujen kestävyuden, turvallisuuden, tehokkuuden ja häiriönsietokyvyn parantamiseksi edellyttää ITS-kehityksen tehokkaampaa koordinoitua muiden sellaisten aloitteiden kanssa, joilla pyritään yhdenmukaistamaan ja helpottamaan datan jakamista sellaisilla liikkumisen, liikenteen ja logistiikan aloilla, joihin liittyy multimodaalinen ulottuvuus, esimerkiksi yhteinen eurooppalainen liikkumisdata-avaruus ja sen komponentit, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1056¹ ja digitaalista tavaraliikennettä ja logistiikkaa käsittelevän foorumin (DTLF) tekemä työ, samalla kun otetaan huomioon tietosuojaa ja yksityisyyttä koskevat säännöt.
- (5) Kun otetaan huomioon tarve digitalisoida tieliikenne, parantaa tieliikenneturvallisuutta ja vähentää ruuhkia, älykkäiden liikennejärjestelmien ja -palvelujen käyttöönottoa ja käyttöä teillä olisi kehitettävä edelleen Euroopan laajuisessa liikenneverkossa.
- (6) Tieliikenteen digitalisaatio ja innovointi luovat työllistymismahdollisuuksia, kun alalla kehitetään uusia hankkeita.
- (7) Useissa jäsenvaltioissa tieliikenteessä on jo käytössä älykkäiden liikennejärjestelmien ja palvelujen kansallisia sovelluksia. Direktiivin 2010/40/EU arvioinnissa havaittiin kuitenkin yhä ilmeneviä puutteita, jotka johtivat ITS-palvelujen hajanaiseen ja koordinoimattomaan käyttöönottoon sekä maantieteellisen jatkuvuuden puutteeseen unionissa ja sen ulkorajoilla huolimatta vuonna 2010 tapahtuneen direktiivin hyväksymisen jälkeen tehdyistä parannuksista.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1056, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, sähköisistä kuljetustiedoista (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 33).

- (8) Direktiiviä 2010/40/EU täydentävien komission delegoitujen asetusten (EU) N:o 885/2013¹, (EU) N:o 886/2013², (EU) 2015/962³ ja (EU) 2017/1926 täytäntöönpanon yhteydessä jäsenvaltiot ovat perustaneet kansalliset yhteyspisteet. Kansalliset yhteyspisteet ovat vastuussa liikennedatan käytettävyydestä ja uudelleenkäytöstä, jotta tuetaan EU:n laajuisten yhteentoimivien matkustuksen ja liikenteen ITS-palvelujen tarjoamista loppukäyttäjille. Tämän liikennedatan olisi oltava tässä direktiivissä säädettyssä määrin saatavilla koneellisesti luettavassa muodossa. Nämä kansalliset yhteyspisteet ovat yhdessä jäsenvaltioissa mahdollisesti olemassa olevien alueellisten ja paikallisten yhteyspisteiden kanssa tärkeä osa Euroopan datastrategian mukaista yhteistä eurooppalaista liikkumisdata-avaruuksi, ja siksi niiden olisi vastattava erityisesti datan käytettävyydestä. Tekemällä yhteistyötä, jonka tarkoituksena on helpottaa pääsyä dataan kansallisten yhteyspisteiden kautta, jäsenvaltioiden olisi pyrittävä parantamaan kansallisten yhteyspisteiden tehokkuutta, yhteentoimivuutta ja yhteistyötä koko unionissa ja helpottamaan datan käyttäjien pääsyä niihin. Vaikka kaikissa jäsenvaltioissa toimii kansallinen yhteyspiste, on edelleen tarpeen parantaa datan saatavuutta monien sellaisten datatyyppejen osalta, joita pidetään välttämättöminä, jotta voidaan tukea tarvittavaa tietoa loppukäyttäjille tarjoavien keskeisten palvelujen kehittämistä.

¹ Komission delegoitu asetukset (EU) N:o 885/2013, annettu 15 päivänä toukokuuta 2013, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä kuorma-autojen ja hyötyajoneuvojen turvallisia ja valvottuja pysäköintipaikkoja koskevien tietopalvelujen tarjoamisen osalta (EUVL L 247, 18.9.2013, s. 1).

² Komission delegoitu asetukset (EU) N:o 886/2013, annettu 15 päivänä toukokuuta 2013, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä datan ja menettelyjen osalta, joiden avulla mahdollisuuksien mukaan tarjotaan liikenneturvallisuuteen liittyviä yleisiä vähimmäisliikennetietoja ilmaiseksi käyttäjille (EUVL L 247, 18.9.2013, s. 6).

³ Komission delegoitu asetukset (EU) 2015/962, annettu 18 päivänä joulukuuta 2014, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n laajuisten tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamisen osalta (EUVL L 157, 23.6.2015, s. 21).

- (9) Jäsenvaltioiden yhteistyötä määritysten soveltamisessa ITS:n käyttöönotossa olisi vahvistettava. Komission olisi helpotettava ensisijaisiin aloihin liittyvää jäsenvaltioiden yhteistyötä, esimerkiksi hyväksymällä suuntaviivat ITS:n yhdenmukaisen ja oikea-aikaisen käyttöönoton edistämiseksi unionissa ja liitteessä III luetteloitujen datatyyppeiden jakamisen virtaviivaistamiseksi.
- (10) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804¹ 20 artiklassa edellytetään vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevien tiettyjen staattisten ja dynaamisten tietojen ja palvelujen saatavuutta ja käytettävyyttä kansallisen yhteyspisteen kautta koko unionin alueella ja tuetaan siten loppukäyttäjille tarkoitettujen tietopalvelujen kehittämistä. Kyseisessä säännöksessä esitetään myös sellaisten sääntöjen hyväksymistä, jotka täydentävät komission delegoidussa asetuksessa (EU) 2022/670² vahvistettuja sääntöjä datan siirtoa, esittämistä ja laatua koskevien vaatimusten osalta.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/1804, annettu 13 päivänä syyskuuta 2023, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (EUVL L 234, 22.9.2023, s. 1).

² Komission delegoitu asetus (EU) 2022/670, annettu 2 päivänä helmikuuta 2022, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä tosiaikaisia liikennetietoja koskevien EU:n laajuisten palvelujen tarjoamisen osalta (EUVL L 122, 25.4.2022, s. 1).

- (11) Jotta voitaisiin varmistaa ITS:n koordinoitu, tehokas ja yhteentoimiva käyttöönotto koko unionin laajuisesti, jo hyväksytyjen määritysten lisäksi olisi otettava käyttöön määritykset, mukaan lukien tarvittaessa standardit, joissa vahvistetaan yksityiskohtaisempia määräyksiä ja menettelyjä. Ennen lisämääritysten tai tarkistettujen määritysten hyväksymistä komission olisi arvioitava, ovatko ne tiettyjen liitteessä II esitettyjen periaatteiden mukaisia. Ensivaiheessa olisi asetettava etusijalle ITS:n kehityksen ja käyttöönoton neljä pääalaa. Jatkettaessa ITS:n täytäntöönpanoa olisi asianomaisessa jäsenvaltiossa käyttöön otettu olemassa oleva ITS-infrastruktuuri otettava huomioon teknologian kehityksen ja rahoitustoimien osalta.
- (12) Erityisesti yhteistoiminnallisten älyliikennejärjestelmien (C-ITS) osalta olisi varmistettava, että ITS-järjestelmiä koskevissa vaatimuksissa ei edellytetä eikä syrjitä tietyn tyyppisen teknologian käyttöä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2018/1972¹ määritellyn teknologianeutraaliuden periaatteen mukaisesti. Jos voidaan käyttää täydentäviä, luotettavia ja todellisissa tilanteissa testattuja C-ITS-teknologioita, rinnakkaisten sovellusten käyttö olisi mahdollistettava samalla kun varmistetaan ITS-järjestelmien yhteentoimivuus.
- (13) Määrityksissä olisi otettava huomioon kokemukset ja tulokset, joita jo on saatu älykkäistä liikennejärjestelmistä (ITS), yhteistoiminnallisista älyliikennejärjestelmistä (C-ITS) sekä yhteistoiminnallisesta, verkottuneesta ja automatisoidusta liikkumisesta (CCAM), erityisesti C-ITS- ja CCAM-foorumien, multimodaalisen matkustajaliikenteen eurooppalaisen foorumin, digitaalista tavaraliikennettä ja logistiikkaa käsittelevän foorumin ja eurooppalaisen eCall-täytäntöönpanofoorumien yhteydessä, ja määritysten olisi perustuttava niihin.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/1972, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, eurooppalaisesta sähköisen viestinnän säännöstöstä (EUVL L 321, 17.12.2018, s. 36).

- (14) Määritysten olisi edistettävä innovointia. Esimerkiksi datan paremman saatavuuden pitäisi johtaa uusien ITS-palvelujen kehittämiseen, ja vastaavasti innovoinnissa olisi tunnistettava tulevien määritysten tarpeet. Horisontti Eurooppa -puiteohjelmaan kuuluvalla yhteistoiminnallista, verkottunutta ja automatisoitua liikkumista koskevalla eurooppalaisella kumppanuudella olisi tuettava C-ITS-palvelujen seuraavan aallon kehittämistä ja testausta C-ITS-palveluille hyväksyttävien määritysten pohjalta ja edistettävä pitkälle automatisoitujen ajoneuvojen integrointia uusiin multimodaaliliikenteen palveluihin. Uudet teknologiat, jotka koskevat erityisesti C-ITS-järjestelmiä, on testattava todellisissa tieliikenneolosuhteissa luotettavana palveluna ennen käyttöönottoa.

- (15) C-ITS-järjestelmissä käytetään teknologioita, joiden avulla ajoneuvot voivat viestiä toistensa ja tienvarsi-infrastruktuurin kanssa, liikennevalot mukaan luettuina. C-ITS-palvelut ovat yksi ITS-palvelujen luokka, ja ne perustuvat avoimeen arkkitehtuuriin, joka mahdollistaa monenvälisen suhteen tai vertaissuhteen C-ITS-yksiköiden välillä. Tämä tarkoittaa, että kaikkien C-ITS-yksiköiden olisi vaihdettava viestejä keskenään turvallisesti, eikä niiden viestinnän pitäisi rajoittua viestien vaihtoon ennalta määritettyjen yksiköiden kanssa. Useimmat palvelut edellyttävät esimerkiksi sijaintia, nopeutta ja kulkusuuntaa koskevia tietoja sisältävien C-ITS-viestien aitouden ja eheyden varmistamista. Sen vuoksi olisi luotava yhteinen eurooppalainen C-ITS-luottamusmalli, jolla luodaan luottamussuhde kaikkien C-ITS-yksiköiden välille riippumatta niissä käytettävästä viestintäteknologiasta. Luottamusmalli olisi pantava täytäntöön julkisen avaimen infrastruktuurin (PKI) käyttöä koskevalla politiikalla. Kyseisen julkisen avaimen infrastruktuurin korkeimpana tasona olisi oltava eurooppalainen luotettu varmenne luettelo (ECTL), joka sisältää tiedot kaikista luotettavista juurivarmentajista Euroopassa. C-ITS-luottamusmallin moitteettoman toiminnan varmistamiseksi tietyt tehtävät olisi suoritettava keskustasolla. Komission olisi varmistettava, että nämä keskeiset tehtävät suoritetaan, erityisesti kun on kyse toimimisesta i) C-ITS-varmennepolitiikkaviranomaisen roolissa varmennepolitiikan ja julkisen avaimen infrastruktuurin valtuuttamisen hallinnoinnissa, ii) luotetun luettelon hallinnoijan roolissa eurooppalaisen luotetun varmenne luettelon (ECTL) luomisessa ja päivittämisessä sekä säännöllisen toiminnan osalta C-ITS-varmennepolitiikkaviranomaiselle raportoimisessa C-ITS-luottamusmallin turvallisen kokonaistoiminnan osalta ja iii) C-ITS-yhteyspisteen roolissa kaiken juurivarmentajien hallinnoijien kanssa käydyn yhteydenpidon käsittelyssä sekä luotetun luettelon hallinnoijan julkisen avaimen varmenteen ja eurooppalaisen luotetun varmenne luettelon julkaisemisessa. Komissio huolehtii tällä hetkellä myös siitä, että Euroopan juurivarmentaja täyttää tehtävänsä. Kyseinen viranomainen voidaan säilyttää tarvittaessa esimerkiksi tukemaan siirtymäsuunnitelmia, mikäli jonkin toisen juurivarmentajan toiminta on vaarantunut.

- (16) Useimmissa direktiivin 2010/40/EU mukaisissa toimitissa on eCall-järjestelmää lukuun ottamatta ollut päätarkoituksena määritysten hyväksyminen sellaisen datan yhteentoimivuuden ja käytettävyyden varmistamiseksi, joka on jo saatavilla koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa, sekä ITS-palvelujen käyttöönotto, mutta niissä ei ole milloinkaan velvoitettu asianomaisia sidosryhmiä luomaan ja asettamaan tällaista dataa saataville kyseisessä muodossa tai ottamaan käyttöön tiettyjä palveluja. Monien ITS-palvelujen käyttö on yleistynyt: tällaisia ovat esimerkiksi häiriöiden havaitsemisen mahdollistavat tieliikenneturvallisuuteen liittyvät liikennetietopalvelut; samoin muilla tässä direktiivissä määritetyillä ensisijaisilla aloilla käytettävä välttämätön data, kuten liikennesäännöt, jotka tukevat sellaisia merkittäviä palveluja kuin nopeusrajoituspalvelu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/2144¹ mukaisella älykkäällä nopeusavustimella varustettujen ajoneuvojen tukena. Tiettyjen ITS-palvelujen ja koneluettavassa muodossa olevan välttämättömän datan pakollista tarjoamista pidetään tarpeellisena, jotta voidaan varmistaa sekä tällaisen datan jatkuva saatavuus että tällaisten palvelujen jatkuva tarjonta kaikkialla unionissa. Tämä edellyttää, että koneluettavassa datassa huomioon otettavat taustalla olevat tiedot ovat jo olemassa riippumatta muodosta tai välineestä, jonka avulla ne esitetään. Taustalla olevat tiedot ovat olemassa esimerkiksi vain silloin, kun toimivaltaiset viranomaiset antavat liikennevaroituksen huonon sään vuoksi (esim. radiossa tai portaalissa).

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/2144, annettu 27 päivänä marraskuuta 2019, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntävaatimuksista niiden yleisen turvallisuuden ja ajoneuvon matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun osalta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 78/2009, (EY) N:o 79/2009 ja (EY) N:o 661/2009 sekä komission asetusten (EY) N:o 631/2009, (EU) N:o 406/2010, (EU) N:o 672/2010, (EU) N:o 1003/2010, (EU) N:o 1005/2010, (EU) N:o 1008/2010, (EU) N:o 1009/2010, (EU) N:o 19/2011, (EU) N:o 109/2011, (EU) N:o 458/2011, (EU) N:o 65/2012, (EU) N:o 130/2012, (EU) N:o 347/2012, (EU) N:o 351/2012, (EU) N:o 1230/2012 ja (EU) 2015/166 kumoamisesta (EUVL L 325, 16.12.2019, s. 1).

Tässä direktiivissä ei säädetä siitä, onko tarpeen luoda erityisiä liikennetietoja (esim. liikennevirtasuunnitelmien laatiminen), eikä myöskään siitä, missä olosuhteissa olisi annettava turvallisuusvaroitukset (esim. johtaako lumisade varoituksen antamiseen kuljettajille) tai mikä arvo liikennesäännölle olisi annettava (esimerkiksi nopeusrajoitustaso). Kaikki tämä on toimivaltaisten viranomaisten harkintavallassa, mikä tarkoittaa, että käytännöt vaihtelevat (esimerkiksi sama lumisade voi johtaa liikennevaroituksen antamiseen yhdellä alueella, mutta ei toisella). Lisäksi tiettyjen ITS-palvelujen ja välttämättömän datan pakollinen tarjoaminen koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa ei edellytä investointeja verkon tienvarsilaitteisiin lisätietojen keräämiseksi. Datatyypit ja palvelut, joiden tarjoamisesta olisi tehtävä pakollista tämän direktiivin nojalla, olisi määriteltävä niiden määritysten perusteella, jotka komissio on hyväksynyt direktiiviä 2010/40/EU täydentävissä delegoiduissa säädöksissä, erityisesti komission delegoiduissa asetuksissa (EU) N:o 885/2013, (EU) N:o 886/2013, (EU) 2017/1926 ja (EU) 2022/670, ja niissä olisi otettava huomioon mainitussa direktiivissä vahvistetut datatyypit ja palvelut. Komission jo hyväksymät määritykset, mukaan lukien niissä mainitut standardit, jättävät tilaa koneellisesti luettavassa muodossa saataville asetettavan tietoelementin digitaalisen sisällön valinnalle. Valmistelutyötä, kuten standardien profilointia, saatetaan tarvita yhteisen täytäntöönpanotavan luomiseksi. Tällaisissa tapauksissa ITS-työohjelmassa olisi kuvattava tehtävä valmistelutyö, ja kyseinen lisätyö olisi otettava huomioon näiden datatyypin ja niihin liittyvien palvelujen tarjoamiseen sovellettavissa määräajoissa.

- (17) Tarvittava muuntaminen muusta kuin digitaalisesta tiedosta koneellisesti luettavaan digitaaliseen muotoon edellyttää asteittaista ja oikeasuhteista lähestymistapaa, kun otetaan huomioon asianomaisten sidosryhmien suuri määrä ja niiden erilaiset tekniset valmiudet sekä tietojen suuri määrä. Tietyn datan pakollista toimittamista koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa olisi siksi ensimmäisessä vaiheessa sovellettava tietyn alkamisajankohdan jälkeen luotuihin tai päivitettyihin tietoihin; toisessa vaiheessa velvoitteen olisi koskettava myös aiemmin luotuja tietoja. Muun datan, jonka tiedot vanhentuvat nopeasti, osalta saattaa riittää, että saataville asetetaan vain uudet tai päivitettyt tiedot.
- (18) Jatkuvuuden varmistamiseksi niiden datatyyppeiden ja palvelujen, joiden tarjoaminen on pakollista tämän direktiivin nojalla, olisi oltava saatavilla konkreettisesti maantieteellisessä kattavuudessa. Kyseinen kattavuus olisi sekin määriteltävä asteittaisen ja oikeasuhteisen lähestymistavan pohjalta. Kaupunkisolmukohtien liikennesääntöjä koskevan datan tapauksessa jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus rajata kattavuus tietyille teille soveltamalla tässä direktiivissä määriteltyä liikennevirtojen kynnyksarvoa, jotta voidaan varmistaa asiaankuuluvien velvoitteiden oikeasuhteisuus ja erityisesti kohtuullinen kustannus-hyötysuhde.
- (19) Tieliikenneturvallisuuden vuoksi jäsenvaltioita kannustetaan asettamaan data saataville mahdollisimman pian kansallisten yhteyspisteiden kautta (esimerkiksi nopeusrajoitukset tai turvallisia ja valvottuja pysäköintialueita koskeva dynaaminen data), myös tieverkon niiden osien osalta, jotka eivät kuulu liitteessä III määriteltyyn maantieteelliseen kattavuuteen (esimerkiksi moottoritiet, jotka eivät kuulu Euroopan laajuiseen tieverkkoon).

- (20) Vuonna 2020 tehty liikuntarajoitteisten henkilöiden esteetöntä liikkumista koskeva tutkimus osoitti, että luotettava matkasuunnittelu on riittämättömien esteettömyystietojen vuoksi tällä hetkellä mahdotonta, kun hakutekijöinä käytetään esteettömyysnäkökohtia. Se osoitti myös, että vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille tiedottamista koskevien vähimmäisedellytysten ja -vaatimusten asettamista olisi pidettävä ensisijaisena tavoitteena unionissa ja jäsenvaltioissa. Liikennejärjestelmän esteettömyyden parantamiseksi ja vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden matkustamisen helpottamiseksi multimodaalisen liikkumisen digitaalipalveluissa on oltava saavutettavissa muodoissa dataa liityntäpisteistä ja niiden esteettömyydestä.
- (21) Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa esitetyn asiaan liittyvän lausuman johdosta komissiota pyydetään pohtimaan, mitä mukautuksia nykyiseen oikeudelliseen kehykseen on tehtävä uusiin sähköisen viestinnän teknologioihin vastaamiseksi ja miten eCall-järjestelmien mahdollinen laajentaminen muihin ajoneuvoluokkiin, kuten raskaisiin tavarankuljetusajoneuvoihin, linja-autoihin, kaksipyöräisiin moottoriajoneuvoihin ja maataloustraktoreihin, vaikuttaa eCall-hätäkeskuksiin. Lisäksi komissiota pyydetään arvioimaan tämän direktiivin soveltamisalaa laajemmin mahdollisia vaihtoehtoja, joilla voitaisiin puuttua eCall-järjestelmien vanhenemiseen eCall-järjestelmän nykyisten määritysten mukaisella laitteella varustetuissa ajoneuvoissa, kun piirikytkentäiset viestintäverkot (2G ja 3G) on kytketty pois päältä.

(22) ITS-järjestelmien ja kehittyneiden kuljettajaa avustavien järjestelmien tai ajoneuvo- ja infrastruktuurijärjestelmien entistä tiiviimpi integrointi yleisesti merkitsee sitä, että tällaiset järjestelmät nojaavat yhä enemmän keskenään vaihtamiinsa tietoihin. Tämä koskee erityisesti C-ITS-järjestelmiä. Korkeammilla automaatioasteilla tällainen riippuvuus lisääntyy. Korkeampien automaatioasteiden odotetaan hyödyntävän ajoneuvojen ja infrastruktuurin välistä viestintää turvallisesti ohjausliikkeisiin ja liikennevirtojen sujuvoittamiseen ja edistävän näin myös kestävämpää liikennettä. Ajoneuvojen ja infrastruktuurin välisellä kyseisellä viestinnällä olisi varmistettava tietojen luotettavuus, tarkkuus ja saatavuus. ITS-palvelujen eheyden vaarantumisella voisi siten olla vakavia vaikutuksia tieliikenneturvallisuuteen, jos esimerkiksi tarkoituksellisesti väärä tieto saa ajoneuvot tekemään ohjausliikkeitä, jotka aiheuttavat tienkäyttäjille riskin, ja sillä voisi olla kerrannaisvaikutus unionin liikennejärjestelmään. Tämän direktiivin yhdenmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta tilanteissa, joissa ITS-palvelujen eheys on vaarantunut ja tarvitaan kiireellisesti unionin toimia unionin liikennejärjestelmän tai tieliikenneturvallisuuden turvallisen ja asianmukaisen toiminnan varmistamiseksi, jotta se voi hyväksyä vastatoimenpiteitä tällaisen tilanteen syihin ja seurauksiin puuttumiseksi. Kyseiset vastatoimenpiteet olisi toteutettava mahdollisimman nopeasti ja niitä olisi sovellettava välittömästi. Ennen tällaisten vastatoimenpiteiden hyväksymistä komission olisi kuitenkin toteutettava kaikki mahdolliset toimet kuullakseen jäsenvaltioiden asiantuntijoita. Kun lisäksi otetaan huomioon, että eri toimintatasoilla saattaa olla olemassa hätätilanteiden hallintasuunnitelmia, joilla puututaan erilaisiin mahdollisiin järjestelmähäiriöihin, komission olisi hyväksyttävä tällaisia vastatoimenpiteitä ainoastaan hätätilanteissa, kun toimivaltaisten kansallisten viranomaisten toteuttamat korjaavat toimenpiteet eivät takaa oikea-aikaista ja tehokasta reagointia. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011¹ mukaisesti. Kun otetaan huomioon tarve varmistaa liikenteen jatkuvuus, on aiheellista jatkaa tällaisten vastatoimenpiteiden voimassaoloaika yli kuuden kuukauden ajan käyttäen asetuksen (EU) N:o 182/2011 8 artiklan 2 kohdassa säädettyä mahdollisuutta. Tällaisten vastatoimenpiteiden olisi päätyttävä heti, kun vaihtoehtoinen ratkaisu on otettu käyttöön tai hätätilanne on ratkaistu.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (23) Tämän direktiivin mukainen henkilötietojen käsittely, kuten paikannustietojen käsittely kun se mahdollistaa henkilön suoran tai välillisen tunnistamisen, olisi tehtävä henkilötietojen ja yksityisyyden suojaa koskevan unionin lainsäädännön mukaisesti sellaisena kuin se on esitetty etenkin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2016/679¹ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2002/58/EY². Asetuksen (EU) 2016/679 6 artiklan mukaisesti tässä direktiivissä olisi esitettävä tarkoitus, jota varten henkilötietoja voidaan käsitellä tämän direktiivin nojalla.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuojasetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1).

² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/58/EY, annettu 12 päivänä heinäkuuta 2002, henkilötietojen käsittelystä ja yksityisyyden suojasta sähköisen viestinnän alalla (sähköisen viestinnän tietosuojadirektiivi) (EYVL L 201, 31.7.2002, s. 37).

- (24) Jos tämän direktiivin nojalla laadittaviin määräyksiin liittyy henkilötietojen käsittelyä, määräyksissä olisi asetettava riittävät ja asianmukaiset henkilötietojen suojaa koskevat takeet asetuksen (EU) 2016/679 ja direktiivin 2002/58/EY vaatimusten mukaisesti, mukaan lukien tietojen tallentamisen enimmäiskeston ja tietojen anonymisoinnin tai pseudonymisoinnin osalta. Erityisesti anonymisoituja tietoja olisi käytettävä aina, kun on mahdollista saavuttaa vastaavalla tavalla tavoitteet, joihin pyritään käsittelemällä henkilötietoja, ja kun se on teknisesti mahdollista, sanotun kuitenkaan rajoittamatta anonymisoitujen tai pseudonymisoitujen tietojen käyttöä koskevien, unionin oikeudessa säädettyjen erityisten vaatimusten soveltamista. Muissa tapauksissa pseudonymisoitujen tietojen käyttöä olisi kannustettava esimerkiksi EU:n C-ITS-turvatusnustusten hallintajärjestelmän avulla, jotta voidaan parantaa henkilöiden yksityisyyttä sisäänrakennetun tietosuojan periaatteen mukaisesti. Liikkumismalleilla tai kasvotunnistuksella saatujen henkilötietojen käyttö ei saa johtaa minkäänlaiseen sosiaaliseen syrjintään. Lisäksi kyseisissä määräyksissä tai kansallisessa lainsäädännössä olisi tarvittaessa asetettava takeet erityisesti väärinkäyttöä, mukaan lukien luvatonta käyttöä, muokkaamista tai häviämistä, vastaan asetuksen (EU) 2016/679 ja direktiivin 2002/58/EY vaatimusten mukaisesti.
- (25) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2001/95/EY¹ sovelletaan sellaisiin tuotteisiin, joiden osalta alakohtaisessa lainsäädännössä ei anneta yksityiskohtaisempia säännöksiä, joilla olisi sama turvallisuustavoite, ja silloin, kun alakohtaisessa lainsäädännössä asetetut turvallisuusvaatimukset eivät kata mainitun direktiivin kattamia näkökohtia ja riskejä tai riskiluokkaa (tunnetaan myös nimellä 'turvaverkko').

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/95/EY, annettu 3 päivänä joulukuuta 2001, yleisestä tuoteturvallisuudesta (EYVL L 11, 15.1.2002, s. 4).

(26) Jos on tarpeen tehdä vaatimustenmukaisuuden arviointi, määrittäisiin olisi sisällyttävä yksityiskohtaiset säännökset rakenneosien vaatimustenmukaisuuden tai käyttökelpoisuuden arvioinnissa käytettävästä menettelystä. Tiettyjen ITS-palvelujen ja erityisesti C-ITS-palvelujen osalta tiettyjen vaatimusten jatkuva noudattaminen ja yhteentoimivuus ovat olennaisen tärkeitä järjestelmän turvallisuuden ja moitteettoman toiminnan varmistamiseksi. Tuotevaatimuksia sisältävissä määräyksissä olisi sen vuoksi tarvittaessa vahvistettava myös markkinavalvontaan liittyvät menettelyt, mukaan lukien suojalauseke. Näiden säännösten olisi perustuttava Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseen N:o 768/2008/EY¹ erityisesti vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyn ja markkinavalvontamenettelyn eri vaiheita koskevien moduulien osalta. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2018/858² vahvistetaan puitteet moottoriajoneuvojen ja niiden osien sekä niihin liittyvien varusteiden tyyppihyväksynnälle ja markkinavalvonnalle, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksissa (EU) N:o 167/2013³ ja (EU) N:o 168/2013⁴ vahvistetaan kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten sekä maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen, niiden osien tai niihin liittyvien varusteiden tyyppihyväksyntää koskevat säännöt. Siksi olisi päällekkäistä työtä säätää mainittujen säädösten soveltamisalaan kuuluvien varusteiden ja sovellusten vaatimustenmukaisuuden arvioinnista.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 768/2008/EY, tehty 9 päivänä heinäkuuta 2008, tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvistä yhteisistä puitteista ja päätöksen 93/465/ETY kumoamisesta (EUVL L 218, 13.8.2008, s. 82).

² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/858, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta (EUVL L 151, 14.6.2018, s. 1).

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 167/2013, annettu 5 päivänä helmikuuta 2013, maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (EUVL L 60, 2.3.2013, s. 1).

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 168/2013, annettu 15 päivänä tammikuuta 2013, kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (EUVL L 60, 2.3.2013, s. 52).

Näitä ajoneuvojen hyväksyntää koskevia säädöksiä sovelletaan kuitenkin ajoneuvoihin asennettaviin, ITS-järjestelmiin liittyviin varusteisiin, ei kuitenkaan ajoneuvon ulkopuolisiin, tieinfrastruktuurin ITS-varusteisiin ja -ohjelmistoihin, joiden olisi kuuluttava tämän direktiivin soveltamisalaan. Jälkimmäisten osalta määrityksissä voitaisiin määrätä vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelystä ja markkinavalvontamenettelystä. Tällaisissa menettelyissä olisi rajoitettava siihen, mikä kussakin yksittäistapauksessa on tarpeen, ja niiden tavoitteena olisi oltava tarvittaessa järjestelmällinen lähestymistapa sääntöihin, jotka koskevat vaatimustenmukaisuuden arviointielinten nimeämistä ja sovellettavia menettelyjä erityisesti rajatylittävien sovellusten ja palvelujen osalta.

- (27) Jos ITS-varusteiden ja -ohjelmistojen käyttöönottoon ja käyttöön sisältyy tekoälyjärjestelmiä, niissä olisi otettava huomioon tekoälyä koskevista yhdenmukaistetuista säännöistä (tekoälysäädös) annettavan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen asiaankuuluvat säännökset.

- (28) ITS-sovelluksissa ja -palveluissa, jotka edellyttävät tarkkoja ja varmennettuja aika- ja paikannuspalveluja, olisi käytettävä satelliittipohjaisia infrastruktuureja tai muuta teknologiaa, joka pystyy vastaavaan tarkkuuteen. Unionin liikenne- ja avaruusalojen välisiä synergioita olisi hyödynnettävä sellaisten uusien teknologioiden käytön laajentamiseen, joilla vastataan tarkkojen ja varmennettujen aika- ja paikannuspalvelujen tarpeeseen. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2021/696¹ perustettu unionin avaruusohjelma tarjoaa laadukasta, ajantasaista ja suojattua avaruusaiheista dataa sekä tietoja ja palveluja Galileo-järjestelmän, Euroopan geostationaarisen navigointilisäjärjestelmän (EGNOS) ja Copernicus-järjestelmän kautta.
- (29) Suojattujen ja luotettavien aika- ja paikannuspalvelujen tarjoaminen on olennainen osa ITS-sovellusten ja -palvelujen tehokasta toimintaa. Sen vuoksi on aiheellista varmistaa niiden yhteensopivuus Galileo-ohjelman todentamismekanismin kanssa, jotta vähennetään maailmanlaajuisen satelliittinavigointijärjestelmän (GNSS) signaalien väärentämistä. Tämä ei sulje pois sellaisten muiden toimiviksi todettujen mekanismien käyttöä, jotka tarjoavat samantasoisien luottamustason sijaintia ja aikaa koskevien tietojen luotettavuuden varmistamiseksi.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/696, annettu 28 päivänä huhtikuuta 2021, unionin avaruusohjelman ja Euroopan unionin avaruusohjelmaviraston perustamisesta sekä asetusten (EU) N:o 912/2010, (EU) N:o 1285/2013 ja (EU) N:o 377/2014 ja päätöksen N:o 541/2014/EU kumoamisesta (EUVL L 170, 12.5.2021, s. 69).

- (30) Jäsenvaltioita ja muita asiaankuuluvia sidosryhmiä, myös liikenteen digitaalisia näkökohtia käsitteleviä muita komission asiantuntijaryhmiä, erityisesti Euroopan neuvoo-antavaa ITS-ryhmää ja komiteoita, olisi kuultava laadittaessa työohjelmia, jotka komissio hyväksyy direktiivin 2010/40/EU nojalla.
- (31) Raportointia koskevia sääntöjä olisi yksinkertaistettava, ja niiden olisi mahdollistettava paremmin vertaileva analyysi. Näin ollen jäsenvaltion kolmen vuoden välein esittämän yhden yksittäisen raportin, joka kattaa tämän direktiivin ja kaikkien delegoitujen ja täytäntöönpanosäädösten täytäntöönpanon, olisi korvattava voimassa olevat eri raportointivelvollisuudet, ja olisi laadittava yhteinen malli, johon sisältyvät tietyt keskeiset tulosindikaattorit. Raporteissa sovellettujen vapaaehtoisten keskeisten tulosindikaattorien käytöstä saatujen kokemusten perusteella komission olisi voitava valita tietyt kyseisistä indikaattoreista sisällytettäväksi yhdenmukaistettuun malliin.
- (32) Komissiota ja jäsenvaltioita kannustetaan lisäämään yhteistyötä kolmansien maiden, erityisesti unionin jäsenehdokkaiden ja sellaisten kolmansien maiden kanssa, joissa jäsenvaltioiden väliset kauttakulkukäytävät sijaitsevat. Komissiota kannustetaan myös lisäämään kansainvälistä yhteistyötä.

- (33) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa siltä osin kuin on kyse työohjelmien hyväksymisestä ja päivittämisestä sekä jäsenvaltioiden toimittamien raporttien mallin hyväksymisestä. Tätä valtaa olisi käytettävä asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti.
- (34) Tämän direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi komissiolle olisi viiden vuoden ajaksi tämän direktiivin voimaantulosta siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan luetteloa niistä datatyypeistä, joiden osalta jäsenvaltioiden on varmistettava datan saatavuus. Tätä ajanjaksoa olisi jatkettava ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi ajanjaksoiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla ja sellaisten sidosryhmien kanssa, jotka edustavat kaikentyyppisiä tienkäyttäjiä ja muita asianomaisia osapuolia, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa¹ vahvistettuja periaatteita noudattaen. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

¹ Euroopan parlamentin, Euroopan unionin neuvoston ja Euroopan komission välinen toimielinten sopimus paremmasta lainsäädännöstä (EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1).

- (35) Jotta varmistetaan koordinoitu lähestymistapa, komission olisi varmistettava johdonmukaisuus tällä direktiivillä perustetun komitean ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksilla (EU) N:o 165/2014¹, (EU) 2019/1239², (EU) 2020/1056³ ja (EU) 2018/858 sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveillä 2007/2/EY⁴ ja (EU) 2019/520⁵ perustettujen komiteoiden toiminnan välillä.
- (36) Jäsenvaltiot ja/tai yksityinen sektori eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitetta, joka on yhteentoimivien ITS-järjestelmien koordinoitun ja yhtenäisen käyttöönoton varmistaminen koko unionissa, vaan se voidaan sen laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 165/2014, annettu 4 päivänä helmikuuta 2014, tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 60, 28.2.2014, s. 1).

² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2019/1239, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, eurooppalaisen merenkulkualan yhdenmukaisen palveluympäristön perustamisesta ja direktiivin 2010/65/EU kumoamisesta (EUVL L 198, 25.7.2019, s. 64).

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2020/1056, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, sähköisistä kuljetustiedoista (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 33).

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/2/EY, annettu 14 päivänä maaliskuuta 2007, Euroopan yhteisön paikkatietoinfrastruktuurin (INSPIRE) perustamisesta (EUVL L 108, 25.4.2007, s. 1).

⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/520, annettu 19 päivänä maaliskuuta 2019, sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta ja tiemaksujen laiminlyöntiä koskevien tietojen rajatylittävän vaihtamisen helpottamisesta unionissa (EUVL L 91, 29.3.2019, s. 45).

- (37) Jäsenvaltiot ovat selittävästi asiakirjoista 28 päivänä syyskuuta 2011 annetun jäsenvaltioiden ja komission yhteisen poliittisen lausuman¹ mukaisesti sitoutuneet perustelluissa tapauksissa liittämään ilmoitukseen toimenpiteistä, jotka koskevat direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä, yhden tai useamman asiakirjan, joista käy ilmi direktiivin osien ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiseen tarkoitettujen välineiden vastaavien osien suhde. Tämän direktiivin osalta lainsäätäjää pitää tällaisten asiakirjojen toimittamista perusteltuna.
- (38) Euroopan tietosuojavaltuutettua on kuultu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1725² 42 artiklan 1 kohdan mukaisesti, ja hän on antanut lausunnon 2 päivänä maaliskuuta 2022,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

¹ EUVL C 369, 17.12.2011, s. 14.

² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2018/1725, annettu 23 päivänä lokakuuta 2018, luonnollisten henkilöiden suojelusta unionin toimielinten, elinten ja laitosten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta sekä asetuksen (EY) N:o 45/2001 ja päätöksen N:o 1247/2002/EY kumoamisesta (EUVL L 295, 21.11.2018, s. 39).

1 artikla
Direktiivin 2010/40/EU muuttaminen

Muutetaan direktiivi 2010/40/EU seuraavasti:

1) lisätään 1 artiklaan kohta seuraavasti:

”2 a. Tässä direktiivissä säädetään datan saatavuudesta ja ITS-palvelujen käyttöönotosta 2 artiklassa tarkoitetuilla ensisijaisilla aloilla siten, että datan osalta noudatetaan liitteessä III vahvistettua erityistä maantieteellistä kattavuutta ja ITS-palvelujen osalta liitteessä IV vahvistettua erityistä maantieteellistä kattavuutta.”;

2) korvataan 2 artiklan 1 kohta seuraavasti:

”1. Tässä direktiivissä pidetään määritysten ja standardien laatimista ja käyttöä koskevinä ensisijaisina aloina seuraavia:

- a) Ensisijainen ala I: Tiedotukseen ja liikkumiseen liittyvät ITS-palvelut;
- b) Ensisijainen ala II: Matkaan, liikenteeseen ja liikenteenhallintaan liittyvät ITS-palvelut;
- c) Ensisijainen ala III: Tieliikenteen turvallisuuteen ja turvaamiseen liittyvät ITS-palvelut;
- d) Ensisijainen ala IV: Yhteistoiminnallisen, verkottuneen ja automatisoidun liikkumisen ITS-palvelut.”;

3) muutetaan 4 artikla seuraavasti:

a) korvataan 2 alakohta seuraavasti:

”2) ’yhteentoimivuudella’ järjestelmien ja niiden osana toimivien liiketoimintaprosessien kykyä datanvaihtoon sekä tiedon ja tietämyksen jakamiseen ITS-palvelujen jatkuvuuden mahdollistamiseksi;”;

b) korvataan 4 alakohta seuraavasti:

”4) ’ITS-palvelulla’ ITS-sovelluksen tarjoamista tarkoin määritellyissä organisatorisissa ja operatiivisissa puitteissa tavoitteena parantaa käyttäjäturvallisuutta, tehokkuutta, kestäväää liikkumista tai mukavuutta tai helpottaa tai tukea kuljetus- ja matkatoimintoja;”;

c) korvataan 14 alakohta seuraavasti:

”14) ’tiedatalla’ dataa maanteiden infrastruktuurin ominaisuuksista, kuten kiinteistä liikennemerkkeistä ja niiden säännönmukaisista turvallisuustekijöistä sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkausinfrastruktuurista;”;

d) korvataan 18 alakohta seuraavasti:

”18) 'standardilla' Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1025/2012* 2 artiklan 1 alakohdassa määriteltyä standardia*;

* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1025/2012, annettu 25 päivänä lokakuuta 2012, eurooppalaisesta standardoinnista, neuvoston direktiivien 89/686/ETY ja 93/15/ETY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 94/9/EY, 94/25/EY, 95/16/EY, 97/23/EY, 98/34/EY, 2004/22/EY, 2007/23/EY, 2009/23/EY ja 2009/105/EY muuttamisesta ja neuvoston päätöksen 87/95/ETY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 1673/2006/EY kumoamisesta (EUVL L 316, 14.11.2012, s. 12).”;

e) lisätään alakohdat seuraavasti:

”19) 'yhteistoiminnallisilla älykkäillä liikennejärjestelmillä' tai 'C-ITS-järjestelmillä' älykkäitä liikennejärjestelmiä, joiden avulla ITS-käyttäjät voivat olla vuorovaikutuksessa ja toimia yhteistyössä vaihtamalla suojattuja ja luotettavia viestejä ilman mitään aiempaa tietoa toisistaan ja syrjimättömällä tavalla;

20) 'C-ITS-palvelulla' C-ITS-järjestelmien välityksellä tarjottavaa ITS-palvelua;

- 21) 'datan saatavuudella' datan olemassaoloa koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa;
- 22) 'kansallisella yhteyspisteellä' jäsenvaltion perustamaa digitaalista rajapintaa, joka muodostaa 6 artiklassa tarkoitetuissa määräyksissä määritellyn keskitetyn pisteen, jonka kautta on pääsy dataan;
- 23) 'datan käytettävyydellä' mahdollisuutta pyytää ja saada dataa koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa;
- 24) 'multimodaalisen liikkumisen digitaalipalvelulla' palvelua, joka tarjoaa useamman kuin yhden liikennemuodon osalta tietoa liikenne- ja matkadatasta, kuten tietoja liikennepalvelujen sijainnista, aikatauluista, palvelun saatavuudesta tai hinnoista, ja jossa voi olla mahdollisuus tehdä varauksia, hoitaa maksuja tai kirjoittaa matkalippuja;
- 25) 'taustalla olevilla tiedoilla' tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvia tietoja, joiden on katsottu olevan merkityksellisiä tienkäyttäjien ja ITS- käyttäjien informoimisessa erityisesti niiden tieviranomaisten toimesta, joilla on tällainen informointivastuu;
- 26) 'päätiellä' kaupunkialueiden ulkopuolella olevaa jäsenvaltion osoittamaa tietä, joka yhdistää suuria kaupunkeja tai alueita tai molempia ja jota ei ole luokiteltu kattavan Euroopan laajuisen tieverkon osaksi eikä moottoritieksi.”;

4) lisätään artikla seuraavasti:

”4 a artikla

Työohjelma

1. Komissio hyväksyy viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [12 kuukauden kuluttua tämän direktiivin voimaantulopäivästä] 4 päivänä toukokuuta 2011 annetulla komission päätöksellä* perustettua Euroopan neuvon-antavaa ITS-ryhmää ja asianomaisia sidosryhmiä kuultuaan täytäntöönpanosäädöksen työohjelman vahvistamisesta. Tämä täytäntöönpanosäädös hyväksytään 15 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen. Työohjelmaan on sisällyttävä vähintään seuraavat osat:
 - a) ohjelman täytäntöönpanon tavoitteet ja päivämäärät joka vuodelle, samoin ilmoitus siitä, minkä toimien osalta on määrä laatia määrityksiä 6 artiklan mukaisesti;
 - b) tietotyypit, joita komissio harkitsee lisättäväksi liitteeseen III tai poistettavaksi siitä 7 artiklan 1 a kohdassa tarkoitetuilla delegoiduilla säädöksillä;
 - c) valmistelutyö, jonka komissio toteuttaa yhteistyössä sidosryhmien ja jäsenvaltioiden kanssa 7 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

2. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä uuden työohjelman, jonka on sisällettävä vähintään 1 kohdan a–c alakohdassa tarkoitettut tiedot, vahvistamisesta ennen kutakin viiden vuoden kautta, jonka ajaksi on jatkettu valtaa antaa delegoituja säädöksiä 12 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 15 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

* Komission päätös, annettu 4 päivänä toukokuuta 2011, Euroopan neuvon antavan ITS-ryhmän perustamisesta (2011/C 135/03) (EUVL C 135, 5.5.2011, s. 3).”;

- 5) korvataan 5 artikla seuraavasti:

”5 artikla

Määritysten soveltaminen ITS-järjestelmien käyttöönottoon

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että komission 6 artiklan mukaisesti hyväksymiä määräyksiä sovelletaan liitteessä II vahvistettuja periaatteita noudattaen ITS-sovelluksiin ja -palveluihin, kun näitä ITS-sovelluksia ja -palveluja otetaan käyttöön. Tämä ei rajoita kunkin jäsenvaltion oikeutta päättää itse tällaisten sovellusten ja palvelujen käyttöönotosta alueellaan. Tämä oikeus ei rajoita 6 a artiklan soveltamista.
2. Tarvittaessa jäsenvaltioiden on tehtävä yhteistyötä myös asianomaisten sidosryhmien kanssa ensisijaisilla aloilla sikäli kuin määräyksiä ei ole hyväksytty kyseisten ensisijaisten alojen osalta.

3. Jäsenvaltioiden on myös tehtävä yhteistyötä esimerkiksi unionin tukemien koordinoitihankkeiden kautta ja tarvittaessa asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa, komission hyväksymien määritysten täytäntöönpanoa koskevien operatiivisten näkökohtien, kuten standardien ja unionin yhdenmukaistettujen profiilien, yhteisten määritelmien, yhteisen metadatan, yhteisten laatuvaatimusten ja kansallisten yhteyspisteiden arkkitehtuurien yhteentoimivuuteen liittyvien näkökohtien, datanvaihtoa koskevien yhteisten edellytysten, suojatun pääsyn ja yhteisten koulutus- ja tiedotustoimien, osalta. Määrityksissä esitettyjen datantarjoajia, datankäyttäjiä ja ITS-palvelujen tarjoajia koskevien vaatimusten osalta jäsenvaltioiden on myös tehtävä yhteistyötä, joka koskee käytäntöjä noiden vaatimusten noudattamisen arvioimiseksi, noudattamisen valvonnan mekanismien kehittämistä ja rajatylittävän yhteistyön kysymyksiä.”;

6) muutetaan 6 artikla seuraavasti:

a) korvataan 5 kohta seuraavasti:

”5. Määrityksissä on tarvittaessa mainittava tilanteet, joissa jäsenvaltiot voivat asiasta komissiolle ilmoitettuaan ottaa käyttöön täydentäviä sääntöjä ITS-palvelujen tarjoamiselle koko alueellaan tai osassa aluettaan, sanotun kuitenkin rajoittamatta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2015/1535* esitettyjä menettelyjä. Nämä säännöt eivät saa haitata yhteentoimivuutta;”

* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/1535, annettu 9 päivänä syyskuuta 2015, teknisiä määräyksiä ja tietoyhteiskunnan palveluja koskevia määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä (EUVL L 241, 17.9.2015, s. 1).”;

b) korvataan 6 kohta seuraavasti:

”6. Määrityksien on tarvittaessa perustuttava 8 artiklassa tarkoitettuihin standardeihin.

Määrityksiin on sisällytettävä säännöt laatua ja käyttökelpoisuutta koskevien muuttujien vahvistamiseksi. Määrityksiin on päätöksen N:o 768/2008/EY mukaisesti tarvittaessa ja erityisesti turvallisuuden ja yhteentoimivuuden kannalta perustelluissa tapauksissa sisällyttävä vaatimustenmukaisuuden arviointia ja markkinavalvontaa koskevat säännöt, mukaan lukien suojalauseke.

Jäsenvaltiot voivat nimetä yhden tai useamman elimen, jolla on toimivalta arvioida määrityksissä asetettujen vaatimusten noudattamista, jollei niissä vahvistetuista arviointia koskevista erityissäännöistä muuta johdu.

Määrityksien on oltava liitteessä II vahvistettujen periaatteiden mukaisia.”;

c) lisätään kohta seuraavasti:

”8. Komissio antaa tässä artiklassa tarkoitettuja määräyksiä koskevia delegoituja säädöksiä 12 artiklan mukaisesti. Kyseisiin delegoituihin säädöksiin ei saa sisältyä useampia kuin yksi ensisijainen ala, ja sellaisia on annettava kunkin ensisijaisen toimen osalta.”;

7) lisätään artikla seuraavasti:

”6 a artikla

Datan saatavuus ja ITS-palvelujen käyttöönotto

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että jos taustalla olevat tiedot ovat jo olemassa, dataa on saatavilla liitteessä III esitetyn kunkin datatyypin maantieteellisessä kattavuudessa.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että liitteen III kolmannessa sarakkeessa mainittuna päivämääränä tai sen jälkeen luotu tai päivitetty taustalla olevia tietoja vastaava data asetetaan saataville viipymättä.

Jäsenvaltioiden on myös varmistettava, että jollei liitteessä III toisin säädetä, kaikki olemassa olevia taustalla olevia tietoja vastaava muu data, joka on luotu tai päivitetty ennen kyseisen liitteen neljännessä sarakkeessa mainittua päivämäärää, asetetaan saataville viipymättä kyseisen päivämäärän jälkeen.

Jos liitteen III neljännessä sarakkeessa ei mainita päivämäärää, sovellettavat päivämäärät on määriteltävä 7 artiklan nojalla annettavalla delegoidulla säädöksellä.

Tämän kohdan mukaisia määräaikoja sovelletaan ainoastaan olemassa olevaan infrastruktuuriin. Myöhemmin valmiiksi saadun infrastruktuurin osalta kyseisillä määräajoilla tarkoitetaan valmiiksi saattamisen päivämääriä.

Jäsenvaltioiden on varmistettava kyseisen datan käytettävyys kansallisten yhteyspisteiden kautta samaan päivämäärään mennessä.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että liitteessä IV mainitut ITS-palvelut otetaan käyttöön maantieteellisessä kattavuudessa mahdollisimman aikaisessa vaiheessa ja joka tapauksessa viimeistään kyseisessä liitteessä mainittuina päivämäärinä.”;

8) korvataan 7 artikla seuraavasti:

”7 artikla

Liitteen III muuttaminen

1. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoituja säädöksiä tämän artiklan nojalla, se varmistaa osana toistuvaa kuulemismenettelyä ja yhdessä jäsenvaltioiden nimeämien asiantuntijoiden ja sidosryhmien kanssa 6 a artiklan mukaisesti saataville asetettavien datatyyppeiden digitaalisen sisällön kuvausten kehittyneisyyden ja varmistaa asianmukaisen valmistelutyön loppuun saattamisen.

- 1 a. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 12 artiklan mukaisesti liitteen III muuttamiseksi seuraavin tavoin sen jälkeen kun on tehty kustannus-hyötyanalyysi ja toteutettu asianmukaiset kuulemiset ja ottaen huomioon markkinoiden ja teknologian kehitys koko unionissa:
- a) lisäämällä datatyyppejä, jotka kuuluvat liitteessä III tarkoitetun jonkin dataluokan tai -alaluokan soveltamisalaan ja jotka on lueteltu 6 artiklan 8 kohdan nojalla vahvistetuissa määräyksissä, kun tällaisten datatyyppien saatavuus tuo kustannus-hyötyanalyysin mukaan merkittäviä ja selkeästi perusteltuja hyötyjä ja parannuksia liikenteen kestävyden, liikenteen turvallisuuden ja turvaamisen tai liikenteen tehokkuuden ja hallinnan osalta, ja määrittelemällä sovellettavat päivämäärät;
 - b) kun se on selkeästi perusteltua, poistamalla datatyyppejä liitteestä III;
 - c) määrittelemällä sovellettavat päivämäärät liitteessä III lueteltuja datatyyppejä varten tapauksissa, joissa ... päivästä ...kuuta ... [tämän direktiivin voimaantulopäivä] päivämääriä ei ole määritelty.
2. Tämän artiklan 1 a kohdan nojalla annettujen delegoitujen säädösten on oltava johdonmukaisia 4 a artiklan mukaisesti hyväksytyssä viimeisimmässä työohjelmassa esitettyjen datatyyppien kanssa. Kyseiset delegoidut säädökset liittyvät tarvittaessa digitaaliseen sisältöön, joka on määritelty tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetun valmistelutyön yhteydessä. Kyseisiin delegoituihin säädöksiin ei saa sisältyä useampia kuin yksi ensisijainen ala.

3. Edellä 1 a kohdan a ja c alakohdassa tarkoitettujen datatyypin maantieteellisen kattavuuden on oltava joko sama tai rajoitetumpi kuin mitä liitteessä III on määritelty niiden luokkien tai alaluokkien osalta, joihin datatyypin kuuluu, noudattaen tarvittaessa vaiheittaista lähestymistapaa.
4. Edellä 1 a kohdan a ja c alakohdassa tarkoitetuissa delegoiduissa säädöksissä vahvistetut päivämäärät
 - a) saavat liitteen III kolmannen sarakkeen osalta sijoittua aikaisintaan kahden vuoden päähän asianomaisen delegoidun säädöksen voimaantulosta ja tarvittaessa näin vaiheittaisesti;
 - b) saavat liitteen III neljännen sarakkeen osalta sijoittua aikaisintaan neljän vuoden päähän asianomaisen delegoidun säädöksen voimaantulosta.

Jos liitteen III kolmannessa sarakkeessa jo mainitaan päivämäärä, neljännessä sarakkeessa oleva päivämäärä

- a) saa sijoittua aikaisintaan kahden vuoden päähän kolmannessa sarakkeessa mainitusta päivämäärästä ja aikaisintaan kahden vuoden päähän asianomaisen delegoidun säädöksen voimaantulosta,
- b) saa sijoittua siltä osin kuin on kyseessä unionin liikenneverkkoa kokonaisuudessaan koskeva staattinen multimodaalinen liikennedata EU:n laajuisia multimodaalisia matkatietopalveluja varten (yksilöityjen liityntäpisteiden sijainti) aikaisintaan 31 päivään joulukuuta 2032.

Jos ennen liitteen III kolmannessa sarakkeessa mainittua päivämäärää luotuja tai päivitettyjä tietoja vastaavan olemassa olevan datan saatavuutta ei pidetä tarpeellisena sen vuoksi, että vastaavat tiedot vanhentuvat nopeasti, tämän artiklan 1 a kohdan a ja c alakohdan nojalla annetuissa delegoiduissa säädöksissä voidaan kuitenkin ilmoittaa liitteen III neljännessä sarakkeessa, että 6 a artiklan 1 kohdan neljännessä alakohdassa säädettyä velvoitetta ei sovelleta tällaiseen dataan.

5. Hyväksyessään delegoituja säädöksiä tämän artiklan nojalla komissio ottaa huomioon asetuksen (EU) 2016/679 ja direktiivin 2002/58/EY vaatimukset, erityisesti liittyen riskiin henkilötietoihin puuttumisesta, sekä kustannukset ja henkilöresurssit, joita tarvitaan asiaankuuluvan datan asettamiseksi saataville riittävällä laatutasolla, jotta voidaan varmistaa niiden, erityisesti viranomaisia koskevien puuttumisten, kustannusten ja resurssien pitäminen mahdollisimman vähäisinä. Komissio ottaa huomioon myös sellaisille yksityisille toimijoille aiheutuvat kustannukset ja hallinnollisen rasituksen, joilta saatetaan edellyttää datan tarjoamista.”;

9) lisätään artikla seuraavasti:

”7 a artikla

Väliaikaiset toimenpiteet

1. Komissio voi jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan hätätilanteessa hyväksyä välittömästi sovellettavia täytäntöönpanosäädöksiä, joissa säädetään vastatoimenpiteistä kyseisen tilanteen syihin ja seurauksiin puuttumiseksi, kuten 2 artiklan nojalla vahvistettujen ensisijaisten alojen soveltamisalaan kuuluvien velvoitteiden keskeyttämisestä, sanotun kuitenkin rajoittamatta häiriöitä koskevien, esimerkiksi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/1148* nojalla perustettujen valmius- ja hallintamekanismien soveltamista. Komissio ilmoittaa jäsenvaltioille niin pian kuin mahdollista, kun se katsoo hätätilanteen ilmenneen.
2. Komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä 1 kohdan mukaisesti vain kun kyseessä on ennakoimaton hätätilanne, joka johtuu ITS-palvelujen, joihin sovelletaan 6 artiklan mukaisesti hyväksytyjä määräyksiä, saatavuuden tai eheyden vaarantumisesta, kun tällainen tilanne todennäköisesti vaarantaa unionin liikennejärjestelmän turvallisen ja asianmukaisen toiminnan tai vaikuttaa haitallisesti tieliikenneturvallisuuteen, ja vain kun ei voida odottaa, että häiriöitä koskevan hallintamekanismin soveltaminen tai määritysten muuttaminen 6 artiklan mukaisesti varmistaa oikea-aikaisen ja vaikuttavan toiminnan. Komission hyväksymät toimenpiteet on rajattava tiukasti tällaisten hätätilanteiden syihin ja seurauksiin puuttumiseen.

3. Väliaikaisten toimenpiteiden hyväksyminen tämän artiklan mukaisesti ei rajoita jäsenvaltioiden toimivaltaa toteuttaa toimia hätätilanteessa, joka liittyy kansallisen turvallisuuden tai puolustuksen asioihin, jotka vaikuttavat niiden alueella käyttöön otettuihin ITS-sovelluksiin ja -palveluihin.
4. Edellä 1 kohdassa tarkoitetut täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 15 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen. Tällaisten täytäntöönpanosäädösten voimassaoloaika on enintään 8 kuukautta. Komissio ilmoittaa jäsenvaltioille, kun se katsoo hätätilanteen päättyneen. Komissio kumoaa kyseiset täytäntöönpanosäädökset, kun kyseinen tilanne on päättynyt tai kun komissio on muuttanut asiaankuuluvia määräyksiä korjatakseen tilanteen, kumpi ajankohdista on aikaisempi.

* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/1148, annettu 6 päivänä heinäkuuta 2016, toimenpiteistä yhteisen korkeatasoisen verkko- ja tietojärjestelmien turvallisuuden varmistamiseksi koko unionissa (EUVL L 194, 19.7.2016, s. 1).”;

10) korvataan 8 artikla seuraavasti:

”8 artikla

Standardit

1. ITS-järjestelmien käyttöönoton ja operatiivisen käytön yhteentoimivuuden, yhteensopivuuden ja jatkuvuuden varmistamiseksi tarvittavat standardit on laadittava ensisijaisilla aloilla sekä ensisijaisia toimia varten. Tätä varten komissio pyytää 15 artiklassa tarkoitettua komiteaa kuultuaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2015/1535* säädettyä menettelyä noudattaen asiaankuuluvia standardointielimiä toteuttamaan kaikki tarvittavat toimet, jotta nämä standardit voidaan hyväksyä nopeasti.
2. Annettaessa toimeksiantoja standardointielimille on noudatettava liitteessä II vahvistettuja periaatteita ja 6 artiklan mukaisesti hyväksytyyn eritelämään mahdollisesti sisältyviä toiminnallisia määräyksiä.

* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/1535, annettu 9 päivänä syyskuuta 2015, teknisiä määräyksiä ja tietoyhteiskunnan palveluja koskevia määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä (EUVL L 241, 17.9.2015, s. 1).”;

11) korvataan 10 artikla seuraavasti:

”10 artikla

Tietosuojaa koskevat säännöt

1. Dataa, joka sisältää Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679* 4 artiklan 1 alakohdassa määriteltyjä henkilötietoja, saa käsitellä tämän direktiivin nojalla vain niiltä osin kuin tällainen käsittely on tarpeen tämän direktiivin liitteessä I esitettyjen ITS-sovellusten, -palvelujen ja -toimien toteuttamiseksi tarkoituksena varmistaa tieliikenteen turvallisuus ja turvaaminen sekä tehostettu liikenteen, liikkumisen tai häiriöiden hallinta.
2. Jos 6 artiklan nojalla hyväksytyt määräykset koskevat sellaisen datan käsittelyä, joka sisältää asetuksen (EU) 2016/679 4 artiklan 1 kohdassa määriteltyjä henkilötietoja, määräyksissä on vahvistettava kyseisen datan luokat ja säädettävä asianmukaisista henkilötietojen suojaa koskevista suojatoimista asetuksen (EU) 2016/679 ja direktiivin 2002/58/EY mukaisesti. Tällaisissa tapauksissa tämän direktiivin 6 artiklan 7 kohdassa tarkoitettuun vaikutustenarviointiin on sisällytettävä analyysi tällaisen käsittelyn vaikutuksesta yksilöiden suojeluun henkilötietojen käsittelyssä.
3. Jos anonymisointi on teknisesti mahdollista ja tietojenkäsittelyn tarkoitukset voidaan saavuttaa anonymisoitujen tietojen avulla, on käytettävä anonymisoituja tietoja.

4. Jos anonymisointi ei ole teknisesti mahdollista tai tietojenkäsittelyn tarkoituksia ei voida saavuttaa anonymisoitujen tietojen avulla, tiedot on pseudonymisoitava edellyttäen, että pseudonymisointi on teknisesti mahdollista ja tietojenkäsittelyn tarkoitukset voidaan saavuttaa käyttämällä pseudonymisoituja tietoja.

* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuoja-asetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1).”;

12) lisätään artikla seuraavasti:

”10 a artikla

EU:n C-ITS-järjestelmien turvatunnusten hallintajärjestelmä

Edellä olevaa 2 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettua ensisijaista alaa koskevien määritysten, jotka komission on määrä hyväksyä 6 artiklan 8 kohdan mukaista toimivaltaansa käyttäen, on katettava liitteessä I olevassa 4.3 kohdassa tarkoitettun EU:n C-ITS-järjestelmien turvatunnusten hallintajärjestelmä. Kyseisen järjestelmän määrityksissä vahvistetaan seuraavien roolien tehtävät:

- a) C-ITS-varmennepolitiikkaviranomainen;
- b) C-ITS-järjestelmän luotetun luettelon hallinnoija;

c) C-ITS-yhteyspiste.

Komissio vastaa siitä, että kyseisten roolien tehtävät hoidetaan.”;

13) muutetaan 12 artikla seuraavasti:

a) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Siirretään komissiolle ... päivästä ...kuuta ... [tämän direktiivin voimaantulopäivä] viiden vuoden ajaksi 6 ja 7 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.”;

b) korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 6 ja 7 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.”;

c) korvataan 6 kohta seuraavasti:

”6. Edellä olevan 6 tai 7 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaä jatketaan kahdella kuukaudella.”;

14) korvataan 15 artikla seuraavasti:

”15 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa Euroopan ITS-komitea (EIC). Tämä komitea on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 182/2011* tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 4 artiklaa.
3. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 8 artiklaa yhdessä sen 5 artiklan kanssa.

4. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta

täytäntöönpanosäädökseksi, ja tuolloin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).”;

- 15) korvataan 17 artikla seuraavasti:

”17 artikla

Raportointi

1. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [15 kuukauden kuluttua tämän direktiivin voimaantulopäivästä] raportti tämän direktiivin ja sen nojalla hyväksytyjen delegoitujen säädösten täytäntöönpanosta sekä tärkeimmistä kansallisista toimistaan ja hankkeistaan, jotka koskevat ensisijaisia aloja sekä liitteissä III ja IV lueteltujen datan ja palvelujen saatavuutta.

2. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joilla vahvistetaan ensimmäisen raportin ja edistymistä koskevien raporttien malli, johon sisältyy luettelo keskeisistä tulosindikaattoreista, joilla arvioidaan tämän direktiivin ja sen nojalla hyväksytyjen delegoitujen ja täytäntöönpanosäädösten täytäntöönpanoa. Kyseisissä täytäntöönpanosäädöksissä on suhteellisuusperiaate huomioon ottaen ja parhaiden käytäntöjen pohjalta erotettava toisistaan pakolliset keskeiset tulosindikaattorit, jotka sisällytetään raportteihin, ja lisäindikaattorit, jotka voidaan sisällyttää raportteihin tarvittaessa. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 15 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.
3. Ensimmäisen raportin jälkeen jäsenvaltioiden on toimitettava kolmen vuoden välein raportti tämän direktiivin ja sen nojalla hyväksytyjen delegoitujen ja täytäntöönpanosäädösten täytäntöönpanosta. Komissio varmistaa, että 6 artiklan nojalla hyväksytyissä delegoiduissa säädöksissä vahvistetut raportoinnin määräajat mukautetaan kyseisiin aikaväleihin.
4. Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään 12 kuukautta jäsenvaltioiden raporttien määräaikojen jälkeen tämän direktiivin ja sen nojalla hyväksytyjen delegoitujen säädösten täytäntöönpanossa saavutettua edistystä koskevan kertomuksen. Kertomukseen liittyy analyysi 5–11 artiklan ja 16 artiklan toimivuudesta ja täytäntöönpanosta sekä käytetystä ja vaadittavasta rahoituksesta. Kertomuksessa myös arvioidaan tarvittaessa, onko tätä direktiiviä muutettava.”;

- 16) lisätään artikla seuraavasti:

”18 a artikla

Uudelleentarkastelu

Komissio tarkastelee uudelleen 31 päivään joulukuuta 2028 mennessä viimeisimmän 17 artiklan 4 kohdan mukaisesti laaditun komission kertomuksen perusteella 6 a ja 7 artiklaa sekä liitteitä III ja IV ja voi tarvittaessa tehdä muutosehdotuksen. Komissio voi erityisesti datan saatavuudessa ja käytettävyydessä sekä palvelujen käyttöönotossa tapahtuneen edistymisen perusteella ja ottaen huomioon niiden lisääntyneen käytön ITS-sovelluksissa ehdottaa tiettyjen datatyyppeiden ja palvelujen maantieteellisen kattavuuden mukauttamista ja lisätä datatyyppejä ja palveluja, joita pidetään keskeisinä ITS-järjestelmien käyttöönoton lisäämisen kannalta.”;

- 17) korvataan liite I tämän direktiivin liitteessä I olevalla tekstillä;
- 18) korvataan liite II tämän direktiivin liitteessä II olevalla tekstillä;
- 19) lisätään tämän direktiivin liitteessä III oleva teksti liitteeksi III;
- 20) lisätään tämän direktiivin liitteessä IV oleva teksti liitteeksi IV.

2 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [24 kuukauden kuluttua tämän direktiivin voimaantulopäivästä]. Niiden on viipymättä ilmoitettava tästä komissiolle.

Poiketen siitä, mitä ensimmäisessä alakohdassa säädetään, jäsenvaltioiden on saatettava direktiivin 2010/40/EU 17 artiklan 1 kohdassa säädetyn raportointivelvollisuuden noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan ennen kyseisessä artiklassa säädettyä raportoinnin määräaikaa.

Kyseisissä jäsenvaltioiden antamissa säännöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3 artikla
Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

4 artikla
Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty ...

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

LIITE I

”LIITE I

ENSISIJAISET ALAT

(2 artiklassa tarkoitetut)

1. Ensisijainen ala I: Tiedotukseen ja liikkumiseen liittyvät ITS-palvelut

Matkustajille tarkoitettujen tiedotukseen ja liikkumiseen liittyvien ITS-palvelujen määrittäminen ja standardit on kuuluttava seuraavat määrittäykset ja standardit:

1.1. EU:n laajuisia multimodaalisen liikkumisen digitaalipalveluja koskevat määrittäykset (mukaan lukien EU:n laajuiset multimodaalisen matkustamisen tietopalvelut)

Niiden vaatimusten määrittely, jotka tarvitaan EU:n laajuisten multimodaalisen liikkumisen digitaalipalvelujen ja vastaavien useamman kuin yhden liikenteenharjoittajan yhdessä liikennemuodossa kattavien tieto-, varaus- ja lipunostopalvelujen saamiseksi tarkoiksi ja ITS-käyttäjien saataville rajojen yli, seuraavien tekijöiden pohjalta:

1.1.1. ITS-palveluntarjoajien saatavilla ja käytettävissä on multimodaalisen liikkumisen digitaalipalveluja varten olemassa oleva ja tarkka multimodaalinen liikenne- ja matkadata, jossa otetaan huomioon turvallisuus ja liikenteen hallinnan rajoitukset;

1.1.2. sähköisen tiedonvaihdon helpottaminen rajojen yli asiaankuuluvien viranomaisten ja sidosryhmien sekä asianomaisten ITS-palveluntarjoajien välillä erityisesti standardoitujen rajapintojen kautta;

1.1.3. asiaankuuluvat viranomaiset ja sidosryhmät päivittävät multimodaalisen liikkumisen digitaalipalveluja varten käytettävän saatavilla olevan multimodaalisen liikenne- ja matkadatan oikea-aikaisesti;

1.1.4. ITS-palveluntarjoajat päivittävät oikea-aikaisesti multimodaaliset matkatiedot, mukaan lukien tapauksen mukaan liikennepalvelujen varaamiseen ja ostamiseen liittyvät tiedot.

1.2. EU:n laajuisia tieliikennetieto- ja -navigointipalveluja koskevat määräykset (mukaan lukien EU:n laajuiset tosiaikaiset liikennetietopalvelut)

Niiden vaatimusten määrittely, jotka tarvitaan EU:n laajuisten tieliikennetieto- ja -navigointipalvelujen saamiseksi tarkoiksi ja ITS-käyttäjien saataville rajojen yli, seuraavien tekijöiden pohjalta:

1.2.1. ITS-palveluntarjoajien ja muiden asiaankuuluvien sidosryhmien saatavilla ja käytettävissä on tosiaikaisia liikennetietoja varten sekä digitaalisia karttoja varten olemassa oleva ja tarkka tie- ja liikennedata, myös tosiaikainen data, jossa otetaan huomioon turvallisuus ja liikenteen hallinnan rajoitukset;

1.2.2. sähköistä datanvaihtoa rajojen yli asiaankuuluvien viranomaisten ja sidosryhmien sekä asianomaisten ITS-palveluntarjoajien välillä helpotetaan, datan laatua koskeva palaute mukaan luettuna;

1.2.3. asiaankuuluvat viranomaiset ja sidosryhmät päivittävät tosiaikaisia liikennetietoja varten käytettävän saatavilla olevan tie- ja liikennedatan oikea-aikaisesti;

1.2.4. ITS-palveluntarjoajat päivittävät tienkäyttäjille ja muille asiaankuuluville sidosryhmille tarjottavat tosiaikaiset liikennetiedot oikea-aikaisesti.

1.3. EU:n laajuisia multimodaalisen liikkumisen digitaalipalveluja ja tieliikennetieto- ja -navigointipalveluja koskevat määritykset

1.3.1. Niiden vaatimusten määrittely, jotka tarvitaan asianomaisten viranomaisten ja/tai soveltuvin osin yksityisen sektorin suorittamaa tie- ja liikennedatan keräämistä varten (esimerkiksi liikennevirtasuunnitelmat, liikennesäännöt ja reittisuositukset erityisesti raskaille tavarankuljetusajoneuvoille) sekä tie- ja liikennedatan tarjoamiseksi ITS-palveluntarjoajille, seuraavien tekijöiden pohjalta:

1.3.1.1. asiaankuuluvien viranomaisten ja/tai yksityisen sektorin keräämä olemassa oleva tie- ja liikennedata (esimerkiksi liikennevirtasuunnitelmat, liikennesäännöt ja reittisuositukset) on ITS-palveluntarjoajien saatavilla ja käytettävissä;

1.3.1.2. sähköistä datanvaihtoa asiaankuuluvien viranomaisten ja ITS-palveluntarjoajien sekä muiden asiaankuuluvien sidosryhmien välillä helpotetaan;

1.3.1.3. asiaankuuluvat viranomaiset ja/tai soveltuvin osin yksityinen sektori päivittävät tie- ja liikennedatan (esimerkiksi liikennevirtasuunnitelmat, liikennesäännöt ja reittisuositukset) oikea-aikaisesti;

1.3.1.4. ITS-palveluntarjoajat päivittävät tätä tie- ja liikennedatkaa käyttävät ITS-palvelut ja -sovellukset oikea-aikaisesti.

1.3.2. Niiden vaatimusten määrittely, jotka tarvitaan digitaalisissa kartoissa käytettävän tie- ja liikennedatan, asiaankuuluvan matkadatan ja multimodaalista infrastruktuuria koskevan datan saamiseksi tarkaksi ja mahdollisuuksien mukaan digitaalisten karttojen tuottajien ja palveluntarjoajien saataville, seuraavien tekijöiden pohjalta:

1.3.2.1. digitaalisten karttojen tuottajien ja palveluntarjoajien saatavilla ja käytettävissä on digitaalisia kartoja varten olemassa oleva tie- ja liikennedata, asiaankuuluva matkadata ja multimodaalista infrastruktuuria koskeva data, mukaan lukien yksilöidyt liityntäpisteet;

1.3.2.2. sähköistä datanvaihtoa asiaankuuluvien viranomaisten ja sidosryhmien sekä digitaalisten karttojen yksityisten tuottajien ja palveluntarjoajien välillä helpotetaan;

1.3.2.3. asiaankuuluvat viranomaiset ja sidosryhmät päivittävät digitaalisissa kartoissa käytettävän tie- ja liikennedatan oikea-aikaisesti;

1.3.2.4. digitaalisten karttojen tuottajat ja palveluntarjoajat päivittävät digitaaliset kartat oikea-aikaisesti.

2. Ensisijainen ala II: Matkaan, liikenteeseen ja liikenteenhallintaan liittyvät ITS-palvelut

Matkaan, liikenteeseen ja liikenteenhallintaan liittyviä ITS-palveluja koskeviin määräyksiin ja standardeihin on kuuluttava seuraavat määräykset ja standardit:

2.1. Tehostettuja liikenteen ja häiriöiden hallintapalveluja koskevat määräykset

Niiden vaatimusten määrittely, jotka tarvitaan tehostettujen liikenteen ja häiriöiden hallintapalvelujen tukemiseksi ja yhdenmukaistamiseksi, seuraavien tekijöiden pohjalta:

2.1.1. liikenteen ja häiriöiden hallintapalveluja varten tarvittava olemassa oleva ja tarkka tie- ja liikennedata sekä onnettomuuksia ja häiriöitä koskeva data on saatavilla ja käytettävissä;

2.1.2. sähköistä datanvaihtoa rajojen yli liikenteenhallintakeskusten, liikennetietokeskusten, sidosryhmien ja asiaankuuluvien ITS-palveluntarjoajien välillä helpotetaan erityisesti standardoitujen rajapintojen avulla, mukaan luettuna tavaraliikennedata, joka on merkityksellistä liikenteen ja häiriöiden hallinnalle (esimerkiksi vaarallisten tavaroiden kuljetukset, tavaroihin liittyvät pääsyräjoitukset ja ylisuuret kuljetukset);

2.1.3. asiaankuuluvat sidosryhmät päivittävät tehostettuja liikenteen ja häiriöiden hallintapalveluja varten tarvittavan saatavilla olevan tie- ja liikennedatan sekä onnettomuuksia ja häiriöitä koskevan datan oikea-aikaisesti;

2.1.4. datan ja synergioiden saatavuus ja käytettävyys muiden sellaisten aloitteiden kanssa, joilla pyritään tukemaan multimodaalisuutta, liikennemuotojen integrointia ja liikennemuotosiirtymän helpottamista Euroopan laajuisessa liikenneverkossa kohti kestävimpiä liikennemuotoja yhdenmukaistamalla ja helpottamalla datanvaihtoa* .

2.2. Liikkumisenhallintapalveluja koskevat määritykset

Niiden vaatimusten määrittely, jotka tarvitaan julkisesta liikenteestä vastaavien viranomaisten tukemiseksi tarkkojen liikkumisenhallintapalvelujen kehittämisessä, seuraavien tekijöiden pohjalta:

2.2.1. asiaankuuluvien viranomaisten saatavilla ja käytettävissä on liikkumisenhallinnassa tarvittava standardoidussa muodossa olemassa oleva tarkka tie- ja multimodaaliliikenteen matka- ja liikennedata, jossa otetaan huomioon datan suojausvaatimukset;

2.2.2. sähköistä datanvaihtoa rajojen yli asiaankuuluvien viranomaisten ja sidosryhmien sekä asianomaisten ITS-palveluntarjoajien välillä helpotetaan;

2.2.3. asiaankuuluvat viranomaiset ja sidosryhmät päivittävät liikkumisenhallinnan kannalta tarvittavan saatavilla olevan tie- ja multimodaaliliikenteen matka- ja liikennedatan oikea-aikaisesti.

2.3. EU:n kehys ITS-arkkitehtuurille

Niiden toimenpiteiden määrittely, jotka tarvitaan sellaisen EU:n ITS-perusarkkitehtuurin kehittämiseksi, jossa otetaan huomioon erityisesti ITS-järjestelmiin liittyvät yhteentoimivuuden, palvelujen jatkuvuuden ja multimodaalisuuden näkökohdat ja jonka puitteissa jäsenvaltiot ja niiden toimivaltaiset viranomaiset voivat yhteistyössä yksityisen sektorin kanssa kehittää omaa ITS-arkkitehtuuriaan kansallista, alueellista ja paikallista liikkumista varten.

2.4. ITS-sovellukset ja tavaraliikenteen logistiikka

Niiden vaatimusten määrittely, jotka tarvitaan tavaraliikenteen logistiikan ITS-sovellusten ja erityisesti kuljetuksenaikaiseen rahdin seurantaan ja jäljitykseen tai muunlaiseen näkyvyyteen eri liikennemuodoissa tarkoitettujen palvelujen kehittämisen tukemiseksi, seuraavien tekijöiden pohjalta:

2.4.1. asiaankuuluvat ITS-teknologiat ovat ITS-sovellusten kehittäjien saatavilla ja nämä käyttävät kyseisiä teknologioita;

2.4.2. rahtiin liittyvä data on saatavilla ja muiden erityisten datanvaihtokehysten kautta käytettävissä**;

2.4.3. paikannustietoja koskevat tulokset sisällytetään liikenteenhallintaohjelmistoihin ja -keskuksiin.

3. Ensisijainen ala III: Tieliikenteen turvallisuuteen ja turvaamiseen liittyvät ITS-palvelut

Tieliikenteen turvallisuuteen ja turvaamiseen liittyviä ITS-palveluja koskeviin määräyksiin ja standardeihin on kuuluttava seuraavat määräykset ja standardit:

3.1. Yhteentoimivaa EU:n laajuista hätäpuhelujärjestelmää (eCall) koskevat määräykset

Niiden toimenpiteiden määrittely, jotka tarvitaan yhteentoimivan EU:n laajuisen hätäpuhelujärjestelmän (eCall) yhtenäiseksi tarjoamiseksi, ja joihin sisältyvät seuraavat:

3.1.1. tiedonvaihtoon tarvittava vaadittu ajoneuvon sisäinen ITS-data on saatavilla;

3.1.2. ajoneuvoista lähetettävän datan vastaanottavilla hälytyskeskuksilla on saatavilla tarvittavat laitteistot;

3.1.3. helpotetaan sähköistä datanvaihtoa ajoneuvojen ja hälytyskeskusten välillä, mukaan lukien mahdollinen vuorovaikutus asetuksen (EU) 2020/1056 soveltamisalaan kuuluvan datan kanssa ja sähköisen kuljetusasiakirjan*** kanssa esimerkiksi vaarallisten aineiden tapauksessa.

3.2. Kuorma-autoille ja hyötyajoneuvoille tarkoitettujen turvallisten ja valvottujen pysäköintipaikkojen tieto- ja varauspalveluja koskevat määrittymiset

Niiden toimenpiteiden määrittely, jotka tarvitaan ITS-pohjaisten tieto- ja tarvittaessa varauspalvelujen tarjoamiseksi kuorma-autojen ja hyötyajoneuvojen turvallisia ja valvottuja pysäköintipaikkoja varten erityisesti tienvarsien palvelu- ja levähdysalueilla, seuraavien tekijöiden pohjalta:

3.2.1. tienvarsipysäköintiä koskevat tiedot ovat käyttäjien saatavilla;

3.2.2. tienvarsipysäköintialueiden ja -paikkojen, pysäköintihallien ja ajoneuvojen välistä sähköistä datanvaihtoa helpotetaan;

3.2.3. ajoneuvojen ja tienvarsipysäköintitilojen asiaankuuluvien ITS-teknologioiden integroiminen vapaita pysäköintipaikkoja koskevan tiedon päivittämiseksi varaamistarkoituksiin.

3.3. Tieliikenneturvallisuuteen liittyviä yleisiä vähimmäisliikennetietoja koskevat määrätykset

Vähimmäisvaatimusten määrittely tieliikenteen turvallisuuteen liittyvälle ”yleiselle liikennetiedolle”, joka toimitetaan mahdollisuuksien mukaan ilmaiseksi kaikille käyttäjille, sekä niiden vähimmäissisällölle, seuraavien tekijöiden pohjalta:

3.3.1. turvallisuuteen liittyviä liikennetietoja ja häiriöiden hallintapalveluja varten tarvittava turvallisuuteen liittyviä tapahtumia ja olosuhteita koskeva tarkka data on saatavilla ja käytettävissä;

3.3.2. turvallisuuteen liittyvien tapahtumien ja olosuhteiden havaitsemiseen tai tunnistamiseen tarkoitetut välineet otetaan käyttöön tai niitä käytetään;

3.3.3. vakiomuotoinen luettelo ITS-käyttäjille ilmaiseksi toimitettavista turvallisuuteen liittyvistä liikennetapahtumista (”yleiset liikenneviestit”) määritetään ja sitä käytetään;

3.3.4. ”yleiset liikenneviestit” ovat yhteensopivia tosiaikaista liikennetietoa ja multimodaalista matkatietoa tarjoavien ITS-palvelujen kanssa, ja ne integroidaan kyseisiin palveluihin.

3.4. Muita toimia koskevat määrätykset

3.4.1. Niiden toimenpiteiden määrittely, jotka tarvitaan tienkäyttäjien turvallisuuden edistämiseksi ajoneuvoon asennetulla käyttöliittymällä ja ajotehtävää ja/tai kuljetusta tukevien mukana kulkevien laitteiden, kuten matkapuhelimien, käytöllä sekä ajoneuvon sellaisen sisäisen viestinnän suojaamiseksi, joka ei kuulu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EU) 2018/858****, (EU) N:o 167/2013***** ja (EU) N:o 168/2013***** soveltamisalaan.

- 3.4.2. Niiden toimenpiteiden määrittely, jotka tarvitaan suojaattomien tienkäyttäjien turvallisuuden ja mukavuuden parantamiseksi kaikkien asiaankuuluvien ITS-sovellusten osalta, jotka eivät kuulu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EU) 2018/858, (EU) N:o 167/2013 ja (EU) N:o 168/2013 soveltamisalaan.
- 3.4.3. Niiden toimenpiteiden määrittely, jotka tarvitaan kuljettajia tukevien kehittyneiden tietojärjestelmien integroimiseksi asetusten (EU) 2018/858, (EU) N:o 167/2013 ja (EU) N:o 168/2013 soveltamisalaan kuulumattomiin ajoneuvoihin ja tieinfrastruktuuriin.
- 3.4.4. Niiden toimenpiteiden määrittely, jotka tarvitaan tiedonvaihdon helpottamiseksi varastettujen ajoneuvojen tai tavaroiden takaisinsaamista tukevien palvelujen kaltaisten, turvatoimia koskevien ITS-sovellusten palveluntarjoajien ja asiaankuuluvien viranomaisten välillä siten, että otetaan asianmukaisesti huomioon sellaiset liikkumisen ja liikenteen datanvaihdon helpottamiseen tarkoitettut nykyiset ja kehitteillä olevat kehykset, jotka eivät kuulu asetusten (EU) 2018/858, (EU) N:o 167/2013 ja (EU) N:o 168/2013 soveltamisalaan.

4. Ensisijainen ala IV: Yhteistoiminnallisen, verkottuneen ja automatisoidun liikkumisen ITS-palvelut

Ajoneuvojen ja liikenneinfrastruktuurin linkitystä, tietoisuuden lisäämistä ja pitkälle automatisoitujen liikkumispalvelujen mahdollistamista koskeviin määräyksiin ja standardeihin on kuuluttava seuraavat määräykset ja standardit, sanotun kuitenkin rajoittamatta asetuksessa (EU) 2018/858, asetuksessa (EU) N:o 167/2013 ja asetuksessa (EU) N:o 168/2013 vahvistettujen määritysten ja standardien soveltamista:

4.1. Niiden toimenpiteiden määrittely, jotka tarvitaan yhteistoiminnallisten (ajoneuvo–ajoneuvo, ajoneuvo–infrastruktuuri, infrastruktuuri–infrastruktuuri) älykkäiden liikennejärjestelmien kehityksen ja täytäntöönpanon edistämiseksi edelleen, erityisesti yhteistoiminnallisen, verkottuneen ja automatisoidun liikkumisen tukemiseksi, seuraavien tekijöiden pohjalta:

4.1.1. ajoneuvojen välistä, infrastruktuurien välistä, ajoneuvojen ja infrastruktuurien välistä ja muiden tienkäyttäjien ja ajoneuvojen ja infrastruktuurien välistä datan- tai tiedonvaihtoa helpotetaan;

4.1.2. asiaankuuluva vaihdettava data tai tieto on asianomaisten ajoneuvo- tai tieinfrastruktuuri-osapuolten saatavilla;

4.1.3. ajoneuvon ja infrastruktuurin välisessä datan- tai tiedonvaihdossa käytetään vakiomuotoisia viestejä;

4.1.4. ajoneuvojen välisessä, infrastruktuurien välisessä sekä ajoneuvojen ja infrastruktuurien välisessä datan- tai tiedonvaihdossa tarvittava tarkka ja luotettava viestintäinfrastruktuuri määritellään;

4.1.5. tarvittavien arkkitehtuurien hyväksymisessä käytetään standardointiprosesseja.

4.2. Palveluja koskevat määräykset

4.2.1. Tilannedataan perustuvat C-ITS-tieto- ja -varoituspalvelut, joilla liikenteen käyttäjille tiedotetaan tulevista liikennetilanteista;

4.2.2. havaintoihin perustuvat C-ITS-tieto- ja -varoituspalvelut, joilla parannetaan entisestään liikenteen käyttäjien, myös verkottumattoman liikenteen käyttäjien, tietoisuutta tulevista liikennetilanteista;

4.2.3. C-ITS-palvelut, jotka perustuvat aikomuksiin, joiden avulla ajoneuvoilla on mahdollisuus toimia monimutkaisissa liikenneskenaarioissa ja pitkälle automatisoitu ajaminen on mahdollista;

4.2.4. automatisoitua ajamista tukevat C-ITS-infrastruktuuripalvelut.

4.3. EU:n C-ITS-järjestelmien turvatunnusten hallintajärjestelmää koskevat määräykset

4.3.1. Varmennepolitiikka C-ITS-palvelujen julkisen avaimen varmenteiden hallinnointia varten;

4.3.2. C-ITS-varmennepolitiikkaviranomaisen, C-ITS-järjestelmän luotetun luettelon hallinnoijan ja C-ITS-yhteyspisteen roolien määrittäminen;

4.3.3. turvallisuusperiaatteet C-ITS-järjestelmien tietoturvahallintaa varten.

-
- * Tällaisia ovat esimerkiksi sähköisistä kuljetustiedoista 15 päivänä heinäkuuta 2020 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1056 (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 33) sekä digitaalista tavaraliikennettä ja logistiikkaa käsittelevän foorumin (DTLF) työ.
- ** Esimerkiksi asetus (EU) 2020/1056.
- *** Tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdyn yleissopimuksen (CMR) lisäpöytäkirja sähköisistä kuljetusasiakirjoista.
- **** Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/858, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta (EUVL L 151, 14.6.2018, s. 1).
- ***** Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 167/2013, annettu 5 päivänä helmikuuta 2013, maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (EUVL L 60, 2.3.2013, s. 1).
- ***** Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 168/2013, annettu 15 päivänä tammikuuta 2013, kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten ajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (EUVL L 60, 2.3.2013, s. 52).”
-

LIITE II

”LIITE II

ITS-JÄRJESTELMIEN MÄÄRITYKSIEN JA KÄYTTÖÖNOTON PERIAATTEET

(5, 6, 7 ja 8 artiklassa tarkoitettut)

Määrittäminen, standardeja koskevien toimeksiantojen sekä ITS-sovellusten ja -palvelujen valinnan ja käyttöönoton on perustuttava tarpeiden arviointiin, johon osallistuvat kaikki asiaankuuluvat sidosryhmät, ja niissä on noudatettava jäljempänä esitettäviä periaatteita.

Näiden toimenpiteiden on

a)	oltava tuloksellisia	–	edistettävä konkreettisesti tieliikenteen keskeisten haasteiden ratkaisemista Euroopassa (esim. ruuhkien vähentäminen, hätätilanteiden ja sääilmiöiden käsitteleminen, päästöjen vähentäminen, energiatehokkuuden parantaminen, paremman turvallisuus- ja turvatason saavuttaminen, suojaamattomat tienkäyttäjät mukaan luettuina);
b)	oltava kustannustehokkaita	–	optimoitava kustannusten ja tulosten suhde tavoitteiden saavuttamisen kannalta;
c)	oltava oikeasuhteisia	–	tarjottava tarpeen mukaan saavutettavissa olevan palvelun laadun ja käyttöönoton eri tasoja ottaen huomioon paikalliset, alueelliset, kansalliset ja eurooppalaiset ominaispiirteet;
d)	tuettava palvelujen jatkuvuutta	–	varmistettava saumattomat palvelut koko unionissa ja erityisesti Euroopan laajuisessa verkossa, sekä mahdollisuuksien mukaan sen ulkorajoilla, otettaessa käyttöön ITS-palveluja. Palvelujen jatkuvuus olisi taattava maita maitiin sekä tarvittaessa alueita alueisiin ja kaupunkeja maaseutualueisiin yhdistävien liikenneverkkojen ominaisuuksiin soveltuvalla tasolla;
e)	oltava yhteentoimivia	–	varmistettava, että järjestelmäsovelluksilla, palveluilla ja niiden pohjana olevilla liiketoimintaprosesseilla voidaan vaihtaa dataa sekä jakaa tietoa ja tietämystä standardoidussa muodossa ITS-palvelujen tosiasiallisen toteutumisen mahdollistamiseksi;

f)	oltava yhteensopivia aiempien järjestelmien kanssa	–	varmistettava perustelluissa tapauksissa, että ITS-järjestelmiä voidaan uusien teknologioiden kehittämistä estämättä käyttää samaan tarkoitukseen käytettävien nykyisten järjestelmien kanssa ja tuettava tarvittaessa täydentävyyttä uusien teknologioiden kanssa tai siirtymistä uusiin teknologioihin;
g)	otettava huomioon nykyiset kansalliset infrastruktuurit ja verkko-ominaisuudet	–	otettava huomioon liikenneverkkojen ominaisuuksien luontaiset erot ja erityisesti erot liikennemäärissä ja tiesääolosuhteissa sekä infrastruktuurien erityispiirteet;
h)	edistettävä tasapuolista pääsyä	–	annettava suojattomille tienkäyttäjille esteetön ja syrjimätön pääsy ITS-sovelluksiin ja -palveluihin. ITS-sovellusten ja -palvelujen on oltava tarvittaessa esteettömiä vammaisille henkilöille direktiivin (EU) 2019/882 liitteessä I vahvistettujen esteettömyysvaatimusten mukaisesti, kun niiden tarkoituksena on toimia rajapintana tai antaa tietoja vammaisille ITS-käyttäjille; oltava käyttäjäystävällisiä henkilöille, joilla on rajoitetut digitaaliset taidot;
i)	tuettava kehittyneisyyttä	–	osoitettava innovatiivisten ITS-järjestelmien vakaus sellaisen asianmukaisen riskinarvioinnin jälkeen, johon sisältyy tarvittaessa todellisissa olosuhteissa tehtyjä testejä eri ajoneuvojen ja laitteiden valmistajien ja infrastruktuurin tarjoajien keskuudessa, sekä riittävään tekniseen kehitykseen ja operatiiviseen käyttöön perustuvan näytön avulla;

j)	johdettava laadukkaisiin aika- ja paikannustietoihin	–	<p>varmistettava ajanmääritykseen ja paikannukseen perustuvien ITS-sovellusten ja -palvelujen yhteensopivuus vähintään Galileon tarjoamien navigointipalvelujen ja avoimeen palveluun sisältyvän navigointiviestien todentamisen ja muiden Galileo-palvelujen kuten huipputarkan palvelun kanssa, kun tällaiset palvelut tulevat saataville, sekä Euroopan geostationaarisen navigointilisäjärjestelmän (EGNOS) järjestelmien kanssa.</p> <p>Varmistettava tarvittaessa, että maanhavainnointidataan perustuvat ITS-sovellukset ja -palvelut käyttävät Copernicus-dataa, -tietoja tai -palveluja.</p>
			Copernicus-datan lisäksi voidaan käyttää myös muuta dataa ja palveluja;
k)	helpotettava intermodaalisuutta	–	otettava ITS-järjestelmän käyttöönoton yhteydessä soveltuvin osin huomioon eri liikennemuotojen välinen koordinointi;
l)	oltava johdonmukaisia	–	otettava huomioon unionin nykyiset säännöt, toimintapolitiikat ja toimet, joilla on merkitystä ITS-järjestelmien kannalta, erityisesti standardoinnin alalla, ja määritysten osalta direktiivissä (EU) 2018/1972 säädetty teknologianeutraaliuden periaate;
m)	varmistettava läpinäkyvyys ja luottamus	–	varmistettava läpinäkyvyys esimerkiksi varmistamalla järjestyksen määrittämisen läpinäkyvyys, mukaan lukien ympäristövaikutusten osalta, kun asiakkaille ehdotetaan liikkumisvaihtoehtoja.

”

LIITE III

”LIITE III

Luettelo datatyypeistä

Datatyyppi _____	Maantieteellinen kattavuus	6 a artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettu päivämäärä	6 a artiklan 1 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitettu päivämäärä
1. Data, joka koskee EU:n laajuisten tieliikennetieto- ja -navigointipalvelujen tarjoamista (liitteessä I olevassa ensisijaisessa alassa I olevissa 1.2 ja 1.3 kohdassa tarkoitettu):			

Datatyyppi	Maantieteellinen kattavuus	6 a artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettu päivämäärä	6 a artiklan 1 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitettu päivämäärä
1.1 Luokka: Soveltuvin osin staattiset ja dynaamiset liikennesäännöt, jotka koskevat seuraavia:			
Alaluokka: – tunneleiden käyttörajoitukset	Euroopan laajuinen maanteiden ydinverkko	31. joulukuuta 2025	31. joulukuuta 2027
– siltojen käyttörajoitukset – nopeusrajoitukset – ohituskielto raskaille tavarankuljetusajoneuvoille – paino-/pituus-/leveys-/korkeusrajoitukset	Kattava Euroopan laajuinen verkko teille, muille moottoriteille ja pääteiden osuiksille, joilla keskimääräinen päivittäinen kokonaisliikenne on vuosittain yli 8 500 ajoneuvoa, sekä kunkin, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1315/2013 ¹ 3 artiklan p alakohdassa määritellyn ja kyseisessä asetuksessa mainitun kaupunkisolmukohtien keskiosassa olevien kaupunkien kaikille teille, kaupunkien hallinnoimat tiet mukaan luettuina. Jäsenvaltio voi päättää rajoittaa kattavuuden kaupunkisolmukohtien keskiosassa sijaitsevissa kaupungeissa kaduille, joilla keskimääräinen päivittäinen liikenne on vuosittain yli 7 000 ajoneuvoa. Kyseisen päätöksen tekevän jäsenvaltion on ilmoitettava siitä komissiolle viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2026.	31. joulukuuta 2026	31. joulukuuta 2028

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta (ETAn kannalta merkityksellinen teksti) (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1).

Datatyyppi	Maantieteellinen kattavuus	6 a artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettu päivämäärä	6 a artiklan 1 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitettu päivämäärä
Alaluokka: – yksisuuntaiset kadut	Kunkin, asetuksen (EU) N:o 1315/2013 3 artiklan p alakohdassa määritellyn kaupunkisolmukohdan keskiosassa olevien kaupunkien tieinfrastruktuuri	31. joulukuuta 2025	31. joulukuuta 2027
Alaluokka: – tavarankuljetusmääräykset	Kunkin, asetuksen (EU) N:o 1315/2013 3 artiklan p alakohdassa määritellyn kaupunkisolmukohdan keskiosassa olevien kaupunkien tieinfrastruktuuri	31. joulukuuta 2026	7 artiklan 1 a kohdan a, b ja c alakohdan nojalla annettavat delegoidut säädökset

Datatyyppi	Maantieteellinen kattavuus	6 a artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettu päivämäärä	6 a artiklan 1 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitettu päivämäärä
<p>Alaluokka:</p> <ul style="list-style-type: none"> – vaihtuvasuuntaisten kaistojen ajosuunta 	<p>Euroopan laajuinen ydinverkko ja kattava Euroopan laajuinen verkko teille, muille moottoriteille ja pääteiden osuiksille, joilla keskimääräinen päivittäinen kokonaisliikenne on vuosittain yli 8 500 ajoneuvoa, sekä kunkin, asetuksen (EU) N:o 1315/2013 3 artiklan p alakohdassa määritellyn ja kyseisessä asetuksessa mainitun kaupunkisolmukohtien keskiosassa olevien kaupunkien kaikille teille, kaupunkien hallinnoimat tiet mukaan luettuina. Jäsenvaltio voi päättää rajoittaa kattavuuden kaupunkisolmukohtien keskiosassa sijaitsevissa kaupungeissa kaduille, joilla keskimääräinen päivittäinen liikenne on vuosittain yli 7 000 ajoneuvoa. Kyseisen päätöksen tekvän jäsenvaltion on ilmoitettava siitä komissiolle viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2026.</p>	<p>31. joulukuuta 2026</p>	<p>7 artiklan 1 a kohdan a, b ja c alakohdan nojalla annettavat delegoidut säädökset</p>

Datatyyppi	Maantieteellinen kattavuus	6 a artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettu päivämäärä	6 a artiklan 1 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitettu päivämäärä
<p>Alaluokka:</p> <ul style="list-style-type: none"> – liikennevirtasuunnitelmat 	<p>Euroopan laajuinen ydinverkko ja kattava Euroopan laajuinen verkko teille, muille moottoriteille ja pääteiden osuiksille, joilla keskimääräinen päivittäinen kokonaisliikenne on vuosittain yli 8 500 ajoneuvoa, sekä kunkin, asetuksen (EU) N:o 1315/2013 3 artiklan p alakohdassa määritellyn ja kyseisessä asetuksessa mainitun kaupunkisolmukohtien keskiosassa olevien kaupunkien kaikille teille, kaupunkien hallinnoimat tiet mukaan luettuina. Jäsenvaltio voi päättää rajoittaa kattavuuden kaupunkisolmukohtien keskiosassa sijaitsevissa kaupungeissa kaduille, joilla keskimääräinen päivittäinen liikenne on vuosittain yli 7 000 ajoneuvoa. Kyseisen päätöksen tekvän jäsenvaltion on ilmoitettava siitä komissiolle viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2028.</p>	<p>31. joulukuuta 2028</p>	<p>7 artiklan 1 a kohdan a, b ja c alakohdan nojalla annettavat delegoidut säädökset</p>

Datatyyppi	Maantieteellinen kattavuus	6 a artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettu päivämäärä	6 a artiklan 1 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitettu päivämäärä
<p>Alaluokka:</p> <p>– pysyvät käyttörajoitukset</p>	<p>Euroopan laajuinen ydinverkko ja kattava Euroopan laajuinen verkko teille, muille moottoriteille ja pääteiden osuiksille, joilla keskimääräinen päivittäinen kokonaisliikenne on vuosittain yli 8 500 ajoneuvoa, sekä kunkin, asetuksen (EU) N:o 1315/2013 3 artiklan p alakohdassa määritellyn ja kyseisessä asetuksessa mainitun kaupunkisolmukohtien keskiosassa olevien kaupunkien kaikille teille, kaupunkien hallinnoimat tiet mukaan luettuina. Jäsenvaltio voi päättää rajoittaa kattavuuden kaupunkisolmukohtien keskiosassa sijaitsevilla kaupungeilla kaduille, joilla keskimääräinen päivittäinen liikenne on vuosittain yli 7 000 ajoneuvoa. Kyseisen päätöksen tekvän jäsenvaltion on ilmoitettava siitä komissiolle viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2026.</p>	<p>31. joulukuuta 2026</p>	<p>7 artiklan 1 a kohdan a, b ja c alakohdan nojalla annettavat delegoidut säädökset</p>

Datatyyppi	Maantieteellinen kattavuus	6 a artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettu päivämäärä	6 a artiklan 1 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitettu päivämäärä
<p>Alaluokka:</p> <ul style="list-style-type: none"> – rajoitus-, kielto- tai velvoitealueiden rajat, säännellyillä liikennevyöhykkeillä liikennöintiä koskevat ehdot sekä kyseisille vyöhykkeille pääsyn vallitseva tilanne 	<p>Euroopan laajuinen ydinverkko ja kattava Euroopan laajuinen verkko teille, muille moottoriteille ja pääteiden osuiksille, joilla keskimääräinen päivittäinen kokonaisliikenne on vuosittain yli 8 500 ajoneuvoa, sekä kunkin, asetuksen (EU) N:o 1315/2013 3 artiklan p alakohdassa määritellyn ja kyseisessä asetuksessa mainitun kaupunkisolmukohtien keskiosassa olevien kaupunkien kaikille teille, kaupunkien hallinnoimat tiet mukaan luettuina. Jäsenvaltio voi päättää rajoittaa kattavuuden kaupunkisolmukohtien keskiosassa sijaitsevissa kaupungeissa kaduille, joilla keskimääräinen päivittäinen liikenne on vuosittain yli 7 000 ajoneuvoa. Kyseisen päätöksen tekevän jäsenvaltion on ilmoitettava siitä komissiolle viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2026.</p>	<p>31. joulukuuta 2026</p>	<p>7 artiklan 1 a kohdan a, b ja c alakohdan nojalla annettavat delegoidut säädökset</p>

Datatyyppi _____	Maantieteellinen kattavuus	6 a artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettu päivämäärä	6 a artiklan 1 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitettu päivämäärä
1.2 Verkon tilaa koskevan datan tyypit:			
Alaluokka: – tien sulkeminen – kaistan sulkeminen – tietyöt	Euroopan laajuinen maanteiden ydinverkko	31. joulukuuta 2025	Ei sovelleta (huomautus 1)
	Euroopan laajuinen maanteiden kattava verkko	31. joulukuuta 2026	Ei sovelleta (huomautus 1)
Alaluokka: – tilapäiset liikenteenhallintatoimenpiteet	Euroopan laajuinen maanteiden ydinverkko ja kattava verkko	31. joulukuuta 2028	Ei sovelleta (huomautus 1)

Datatyyppi	Maantieteellinen kattavuus	6 a artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettu päivämäärä	6 a artiklan 1 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitettu päivämäärä
2. Data, joka koskee kuorma-autoille ja hyötyajoneuvoille tarkoitettujen turvallisten ja valvottujen pysäköintipaikkojen tieto- ja varausspalveluja (liitteessä I olevassa ensisijaisessa alassa III olevassa 3.2 kohdassa tarkoitettu):			
Luokka: staattiset tiedot Alaluokka: – pysäköintialueita koskeva staattinen data – tiedot pysäköintialueen turvallisuudesta ja varustustasosta	Euroopan laajuinen maanteiden ydinverkko	31. joulukuuta 2025	31. joulukuuta 2026
	Euroopan laajuinen maanteiden kattava verkko	31. joulukuuta 2026	31. joulukuuta 2027
Luokka: dynaamiset tiedot Alaluokka: – dynaaminen data käytävissä olevista pysäköintipaikoista, mukaan lukien se, onko pysäköintialue täynnä tai suljettu sekä käytävissä olevien vapaiden paikkojen määrä.	Euroopan laajuinen maanteiden ydinverkko ja kattava verkko	31. joulukuuta 2027	Ei sovelleta (huomautus 1)

Datatyyppi	Maantieteellinen kattavuus	6 a artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettu päivämäärä	6 a artiklan 1 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitettu päivämäärä
3. Data, joka koskee havaittuja liikenneturvallisuuteen liittyviä tapahtumia tai olosuhteita ja joka liittyy liikenneturvallisuuteen liittyviin yleisiin vähimmäisliikennetietoihin (liitteessä I olevassa ensisijaisessa alassa III olevassa 3.3 kohdassa tarkoitettu):			
Luokka: dynaamiset tiedot Alaluokka: <ul style="list-style-type: none"> – tilapäisesti liukas tie – eläimiä, ihmisiä, esteitä tai rojua tiellä – suojaamaton onnettomuuspaikka – lyhytaikaiset tietyöt – väärään suuntaan ajava kuljettaja – hallitsematon tiesulku 	Euroopan laajuinen maanteiden ydinverkko ja kattava verkko ja muut kyseiseen verkkoon kuulumattomat moottoritiet	31. joulukuuta 2025	Ei sovelleta (huomautus 1)
Alaluokka: <ul style="list-style-type: none"> – heikentynyt näkyvyys – poikkeukselliset sääolosuhteet 	Euroopan laajuinen maanteiden ydinverkko ja kattava verkko ja muut kyseiseen verkkoon kuulumattomat moottoritiet	31. joulukuuta 2026	Ei sovelleta (huomautus 1)

Datatyyppi	Maantieteellinen kattavuus	6 a artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettu päivämäärä	6 a artiklan 1 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitettu päivämäärä
4. Staattinen multimodaalinen liikennedata EU:n laajuisia multimodaalisia matkatietopalveluja varten (liitteessä I olevassa ensisijaisessa alassa I olevissa 1.1 ja 1.3 kohdassa tarkoitettu):			
Luokka Yksilöityjen liityntäpisteiden sijainti kaikissa suunnitelluissa liikennemuodoissa, mukaan lukien tiedot liityntäpisteiden sekä vaihtopaikkojen kulkuväylien esteettömyydestä (kuten tiedot hisseistä ja liukuportaista)	Asetuksen (EU) N:o 1315/2013 3 artiklan p alakohdassa määritellyt ja kyseisessä asetuksessa mainitut kaupunkisolmukohdat, mukaan lukien kaupunkien hallinnoimat solmukohdat	31. joulukuuta 2026	7 artiklan 1 a kohdan a, b ja c alakohdan nojalla annettavat delegoidut säädökset
	Unionin liikenneverkko kokonaisuudessaan	31. joulukuuta 2028	7 artiklan 1 a kohdan a, b ja c alakohdan nojalla annettavat delegoidut säädökset

HUOMAUTUS 1: ”Ei sovelleta: ei velvollisuutta asettaa 6 a artiklan 1 kohdan mukaisesti saataville ennen tämän liitteen kolmannessa sarakkeessa vahvistettua päivämäärää luotu tai päivitettyä dataa.”.

LIITE IV

”LIITE IV

Luettelo ITS-palveluista

Palvelu	Maantieteellinen kattavuus	Päivämäärä
Liikenneturvallisuuteen liittyvä yleinen vähimmäistason liikennetietopalvelu (liitteessä I olevassa ensisijaisessa alassa III olevassa 3.3 kohdassa tarkoitettu)	Euroopan laajuinen maanteiden ydinverkko ja kattava verkko	31. joulukuuta 2026

”.
