

U 3/2022 vp

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönotosta sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU muuttamisesta

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle Euroopan komission 14 päivänä joulukuuta 2021 tekemä ehdotus tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönotosta sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU muuttamisesta sekä ehdotuksesta laadittu muistio.

Helsingissä 3.2.2022

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

Kansainvälisten asioiden neuvos Antti Paasilehto

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ EDUSKUNNALLE KOMISSION EHDOTUKSESTA TIELIIKENTEEN ÄLYKKÄIDEN LIIKENNEJÄRJESTELMIEN KÄYTTÖÖNOTOSTA SEKÄ TIELIIKENTEEN JA MUIDEN LIIKENNEMUOTOJEN RAJAPINTOJEN PUITTEISTA ANNETUN EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIN 2010/40/EU (ITS-DIREKTIIVI) MUUTTAMISESTA

1 Tausta

Tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönotosta sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista 7. päivä heinäkuuta 2010 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU (ITS-direktiivi) ensisijaisena tavoitteena on vauhdittaa älykkäiden liikennejärjestelmien (Intelligent Transport Systems, ITS) koordinoitua käyttöönottoa ja käyttöä tieliikenteessä ja rajapintojen kautta myös muissa liikennemuodoissa kaikkialla Euroopassa. Älykkäillä liikennejärjestelmillä ja ITS-järjestelmillä tarkoitetaan direktiivissä mm. tieliikenteen infrastruktuuriin, ajoneuvoihin, käyttäjiin, liikenteen ja liikkuvuuden hallintaan sekä rajapintoihin liittyviä järjestelmiä, joissa sovelletaan tieto- ja viestintäteknologiaa.

Direktiivin mukaisilla toimilla EU on kehittänyt yhteistä eurooppalaista toimintaympäristöä uusien digitaalisten palvelujen ja liikenteen automaation yhteen toimivuuden varmistamiseksi ja avoimeen syrjimättömään pääsyyn perustuvan markkinan edistämiseksi. Direktiivi on osaltaan ollut merkittäväällä tavalla myötävaikuttamassa siihen, että EU on kyennyt vahvistamaan kilpailukykyään liikenteen ja liikkumisen toimialalla.

Euroopan vihreän kehityksen ohjelman (COM(2019) 640 final) sekä EU:n digitalisaatiopakettien (COM(2020) 67 final sekä COM(2020) 66 final) määrittämän laajemman viitekehyksen sekä kehityssuunnan mukaisesti Euroopan komissio on päättänyt esittää ITS-direktiivin muuttamista, jotta direktiivin sääntely olisi linjassa ja tukisi nykyistä paremmin EU:n kestäväan kehitykseen sekä digitaaliseen siirtymään liittyviä tavoitteita. Komissio julkaisi lokakuussa 2020 ITS-direktiivin uudelleentarkastelua käsittelevän tiekartta-asiakirjan, jossa oli kuvattu tiiviisti uudelleentarkastelun perusteet, tavoitteet sekä ne asiakokonaisuudet, joihin uudelleentarkastelussa tulitai-siin erityisesti keskittymään. Tästä tiekartta-asiakirjasta laadittiin eduskunnalle E-kirje (E2 /2021 vp.)

Joulukuussa 2020 julkaistussa EU:n kestäväan ja älykkään liikkuvuuden strategiassa (COM(2020) 789 final) todetaan, että liikennealan kestäväan, älykkään ja sopeutumiskykyisen kehityksen turvaaminen edellyttää eurooppalaisen liikennejärjestelmän kokonaisvaltaista uudistamista. Tässä muutostyössä liikenteen digitalisaatio on avaintekijä. Strategiassa korostetaan älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton keskeistä merkitystä edistettäessä sekä digitaalisten, multimodaalisten liikkumispalveluiden kehitystä että vuorovaikutteista, verkkoon liitettyä ja automatisoitua liikkumista. Kestäväan liikkumisen lisääminen edellyttää myös eri liikennemuotojen välisen yhteen toimivuuden parantamista (multimodaalisuus). Eri liikennemuotojen saumaton yhteistoiminta mahdollistaa tehokkaat ja helppokäyttöiset matkakaketjut, lisää erilaisten liikennemuotojen valinnan helppoutta sekä parantaa uusien liikkumispalveluiden houkuttelevuutta ja hyödynnettävyyttä vaihtoehtona yksityisautoilulle. EU:n kestäväan ja älykkään

liikkuvuuden strategiassa on esitetty etenemissuunnitelma, jolla eurooppalainen liikenne ohjataan vahvasti oikealle raiteelle kohti kestävä ja älykästä tulevaisuutta. Vision toteuttamiseksi siinä esitetään 10 lippulaivahanketta sekä toimintasuunnitelma, jotka ohjaavat työtä tulevina vuosina. ITS-direktiivin uudistaminen on nostettu yhdeksi toimintasuunnitelman keskeiseksi toimenpiteeksi (lippulaivahanke 6 – automatisoidun ja verkottuneen multimodaaliliikenteen toteuttaminen, toimenpide nro 38). EU:n kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategiasta on laadittu eduskunnalle E-kirje (E5/2021 vp.).

Liikenteen digitalisaatio ja älykkäät liikennejärjestelmät edesauttavat myös liikkumisen sujuvuuden tehostamista niin matkustaja- kuin myös tavaraliikenteessä. EU-alueen liikenneuhkien ja tästä aiheutuvien välittömien ja välillisten yhteiskuntataloudellisten kustannusten on arvioitu olevan vuosittain kokonaisarvoltaan noin 1 % EU:n BKT:sta (”Measuring Road Congestion”, JRC Scientific and Policy Reports, 2012). Älykkäät liikennejärjestelmät mahdollistavat olemassa olevan liikenneinfrastruktuurin paremman ja tehokkaamman hyödyntämisen sekä entistä tehokkaamman liikenteenohjauksen ja -hallinnan. Samalla ne luovat edellytykset parantaa liikenneturvallisuutta sekä liikkumisen mukavuutta auttamalla liikenteen käyttäjiä tekemään oikeita päätöksiä ja sopeuttamaan omaa liikkumistaan vallitsevan liikennetilanteen mukaan.

Älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevan EU-sääntelyn uudistamista tukevat myös komission ITS-direktiivin toimeenpanon seurannasta (COM(2019) 464 final) ja jälkiarvioinnista (SWD(2019) 368 final sekä SWD(2019) 369 final) saadut tulokset, joiden mukaan älykkäiden liikennejärjestelmien kehityksen ja niiden laaja-alaisemman käyttöönoton edistäminen unionissa edellyttää toimintaa koskevan sääntely-ympäristön kehittämistä. Komission arvion mukaan erityisesti keskeisten liikennetietojen saatavuutta tulisi parantaa koko EU:n laajuisen tieliikenneverkon osalta. Samalla myös toimintaan liittyvää EU-tasoista koordinaatiota olisi tarkoituksenmukaista tehostaa. Komission näkemyksen mukaan ITS-direktiivin mukaista sääntelyä tulisi myös ajantasaistaa ja kehittää, jotta se paremmin tukisi erilaisten automaatiota ja tekoälyä hyödyntävien ratkaisujen ja palvelujen käyttöönottoa sekä edistäisi laajempaa ja nopeampaa digitaalista transformaatiota tieliikenteessä ja sen rajapinnoilla muiden liikennemuotojen kanssa.

Uudelleentarkastelun laajempi viitekehys ja tavoitteenasettelu pohjautuvat komission Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa (European Green Deal) koskevaan aloitteeseen ja helmikuussa 2020 annettuun EU:n digitalisaatiopakettiin sekä saman vuoden joulukuussa annettuun EU:n kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategiaan. ITS-direktiivin uudistamista koskevan lainsäädäntöehdotuksen valmistelussa komissio on kiinnittänyt erityistä huomiota siihen, että esitettävät muutokset ovat linjassa muiden jo annettujen tai parhaillaan valmisteltavana olevien EU:n vihreää ja digitaalista siirtymää edistävien aloitteiden kanssa. Tehokkaalla koordinaatiolla varmistetaan, että kaikki EU-toimet vievät kehitystä johdonmukaisesti ja kokonaisvaltaisesti suuntaan, joka tukee EU:n kestävä kehitystä ja digitaalisen sisämarkkinan luomista koskevia tavoitteita.

2 Ehdotuksen tavoite

ITS-direktiivin uudistamista koskevassa lainsäädäntöehdotuksessa (COM(2021) 813 final) komissio on tunnistanut kolme keskeistä toimintakokonaisuutta, joiden osalta komissio on päättänyt esittää muutoksia direktiivin mukaiseen sääntelyyn kestävä liikkumisen sekä liikennealan kehityksen ja kilpailukykyyn turvaamiseksi ja vauhdittamiseksi.

Kiteytetysti komission 14.12.2021 julkaiseman ITS-direktiivin uudistamista koskevan lainsäädäntöehdotuksen ensisijaiset tavoitteet ovat:

U 3/2022 vp

1. Parantaa älykkäiden liikennejärjestelmien digitaalista yhteen toimivuutta ja rajat ylittävää jatkuvuutta niin järjestelmätasolla kuin myös palveluissa;
2. Lisätä EU-tason yhteistyötä eri sidosryhmien välillä sekä tehostaa toiminnan koordinaatiota;
3. Laajentaa liikenteen uusien palvelujen kehitystä tukevien tietovarantojen saatavuutta sekä hyödynnettävyyttä.

Komission ensimmäisenä tavoitteena on älykkäiden liikennejärjestelmien digitaalisen yhteen toimivuuden sekä rajat ylittävän jatkuvuuden parantaminen sekä järjestelmätasolla että palveluissa. Tämän osalta komissio katsoo tarkoituksenmukaiseksi ajantasaistaa direktiivin mukaisia prioriteettialueita koskevia määrittelyjä sekä vahvistaa näihin liittyviä säännöksiä.

Toinen komission ITS-direktiivin muuttamiseen liittyvä tavoite on parantaa EU-tason yhteistyötä direktiivin soveltamisalaan liittyvissä asioissa. Komissio katsoo, että niin jäsenvaltioiden kuin myös liikennealan toimijoiden välistä yhteistyötä ja koordinaatiota on vahvistettava samalla, kun toimintaan liittyvää EU-tason ohjausta lisätään. Komissio esittää myös muutoksia direktiivin edellyttämään raportointiin, jotta se palvelisi nykyistä tehokkaammin direktiivin mukaisen toiminnan seurantaan, ohjausta sekä valvontaa ja samalla keventäisi jäsenvaltioihin kohdistuvaa raportointitaakkaa.

Kolmas direktiivin uudistamiseen liittyvä tavoite koskee liikenteen uusien palvelujen kehitystä tukevien tietovarantojen saatavuuden ja hyödyntämisen lisäämistä. Komissio haluaa vahvistaa ITS-palveluntarjoajien oikeuksia ja velvollisuuksia koskevia säännöksiä, joilla mahdollistetaan tasapuoliset, oikeudenmukaiset ja syrjimättömät edellytykset ITS-palveluiden tarjoamiseen (esim. MaaS-palveluissa). Tämän lisäksi komissio esittää, että jäsenvaltiot ja liikennealan toimijat velvoitettaisiin tuottamaan tiettyjä, olennaiseksi katsottuja liikennetietoja sekä varmistamaan liikenteen turvallisuuden, sujuvuuden, automaation, kestäväen kehityksen sekä eri liikennemuotojen välisen yhteistoiminnan lisäämisen kannalta merkittävimpien ITS-palvelujen tarjoaminen.

3 Ehdotuksen pääasiallinen sisältö

Komission ehdotus ITS-direktiivin muuttamisesta sisältää kaikkiaan neljä artiklaa. Ehdotuksen ensimmäiseen artiklaan on koottu kaikki ne muutokset, joita komissio esittää ITS-direktiivin säännöksiin. Ehdotuksen toinen artikla käsittelee direktiivin säännösten saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä. Kolmannessa artiklassa säädetään direktiivin voimaantulosta ja neljännessä, viimeisessä artiklassa on esitetty direktiiviehdotuksen osoitus.

Komission ITS-direktiivin muuttamista koskevan lainsäädäntöehdotuksen 1 artiklassa esitetään seuraavia muutoksia direktiivin säännöksiin.

Kohde ja soveltamisala (1 artikla)

Komissio esittää, että direktiivin soveltamisalaa laajennettaisiin niin, että direktiivissä säädettäisiin myös tietojen saatavuudesta ja ITS-palvelujen käyttöönotosta direktiivissä määritellyillä ensisijaisilla aloilla (2 artikla), joilla on erityinen maantieteellinen kattavuus direktiiviin lisättäväksi ehdotetuissa uusissa liitteissä III ja IV määritellyllä tavalla. Tällä muutoksella multimodaaliset digitaaliset liikkumispalvelut saataisiin kytkettyä osaksi direktiivin mukaista sääntelyä.

Tämä loisi edellytykset kehittää multimodaalisten liikkumispalveluiden käyttöönottoa, palvelujen jatkuvuutta, eri liikennemuotojen välillä tuotettujen tietojen yhteen toimivuutta sekä edesauttaa toimintaan liittyvän ITS-infrastruktuurin kehitystä (mm. standardit).

Ensisijaiset alat (2 artikla)

Komissio esittää, että direktiivissä määritettyjen neljän (4) ensisijaisen alan otsikot muutettaisiin, jotta ne olisivat linjassa alan yleisen ja teknologisen kehityksen kanssa sekä auttaisivat paremmin kohdentamaan sääntelyllä annetut määräykset direktiivin soveltamisalaan kuuluviin toimiin.

Uudet, ensisijaisille aloille esitetyt otsikot on listattu alle (vanha otsikko suluissa) samoin kuin komission perustelut muutoksille.

I. Tietoja ja liikkumista koskevat ITS-palvelut (tie-, liikenne- ja matkatiedon optimaalinen käyttö)

Ensisijaisen alan määritelmää laajennetaan sen varmistamiseksi, että se kattaa selkeästi eri liikennemuotojen yhteistoimintaa (multimodaaliset) tukevat palvelut. Lisäksi uusi otsikointi luo paremmat mahdollisuudet asiaankuuluvan ITS-infrastruktuurin käyttöönoton sekä palvelujen jatkuvuuden tukemiseen, lisää eri liikennemuotojen välillä tuotettujen tietojen yhteen toimivuutta sekä edistää tarvittavien teknisten määritelmien kehittämistä mm. standardoinnin alalla.

II. Matka-, kuljetus- ja liikenteenhallinnan ITS-palvelut (liikenteen ja rahtitoimintojen hallintaan liittyvien ITS-palvelujen jatkuvuus)

Uusi otsikointi tuo yhteen liikkumispalvelut sekä liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut, jotka jatkossa muodostaisivat eheän ja loogisen liikkuvuuden hallinnan kokonaisuuden. Tämän kokoaivan otsikoinnin toivotaan erityisesti edesauttavan liikenneviranomaisten toimintaa, kun liikkumisen hallintaa sekä tähän liittyvän ITS-infrastruktuurin käyttöönottoa koskevat määräykset on keskitetysti koottu saman otsikon alle. Lisäksi järjestely parantaa mahdollisuuksia kehittää EU-tasoisista, koordinoitua liikkumisen hallintaa osana liikenteen digitalisaatio- ja automaatiokehitystä.

III. Liikenneturvallisuutta sekä tieto- ja järjestelmäturvallisuutta koskevat ITS-palvelut (tieliikenteen turvallisuuteen ja turvaamiseen liittyvät ITS-sovellukset)

Liikenneturvallisuuden rinnalla myös liikenteen tieto- ja järjestelmäturvallisuuden merkitys kasvaa jatkuvasti, kun liikenteen digitalisaatio- ja automaatioaste nousevat. Luottamus tietoturvaan, yksityisyyden suojaan, toimintavarmoihin teknologisiin ratkaisuihin sekä turvalliseen tiedonsiirtoon ovat keskeisessä asemassa uutta digitaalista toimintaympäristöä luotaessa. Tietoa ja uusia innovaatioita hyödyntävä liikenne vaatii toimiakseen vahvaa luottamusta. Digitaalisen toimintaympäristön merkitys korostuu, kun vuorovaikutteinen, verkkoon liitetty ja automatisoitu liikkuminen liikenneverkoilla lisääntyy. Näin ollen komissio katsoo perustelluksi laajentaa tämän ensisijaisen alan määrittäystä.

IV. Yhteistoiminnallisen, yhteen liitetyn ja automatisoidun liikenteen palvelut (ajoneuvon yhdistäminen liikenneinfrastruktuuriin)

Vuorovaikutteisen, verkkoon liitetyn ja automatisoidun liikkumisen merkitys korostuu, kun erilaiset kuljettajaa avustavat, tekoälyn hyödyntämiseen perustuvat järjestelmät ajoneuvoissa

yleistyvät ja liikenteen käyttäjille tarjottavat digitaaliset palvelut lisääntyvät samalla, kun ajoneuvojen kyvykkyyttä yhä autonomisempaan toimintaan pyritään lisäämään. Tämä on alue, jolla EU pyrkii aktiivisesti edistämään EU-tasoista yhteistyötä ja johon on myös kanavoitu tukea EU:n rahoitusinstrumenteista uusien palvelujen, teknologisten ratkaisujen ja sovellusten kehittämiseksi. Ensisijaisen alan otsikon muuttaminen yhteneväiseksi EU-toiminnan puitteissa käytetyn terminologian kanssa antaa paremmat edellytykset johdonmukaiseen toimintaan ja luo selkeyttä toiminnallisen kokonaisuuden hahmottamiseen.

Ensisijaisten alojen osalta on syytä huomioida direktiivin soveltamisalaan (1 artikla) esitetty muutos, jonka mukaisesti ensisijaisten alojen soveltamisala laajenisi kattamaan nykyisen direktiivin mukaisten standardien ja määritysten lisäksi myös olennaiset liikennetiedot ja ITS-palvelut, joilla on erityinen maantieteellinen kattavuus direktiiviin lisättäväksi ehdotetuissa uusissa liitteissä III ja IV määrittelyllä tavalla.

Määritelmät (4 artikla)

Komissio esittää direktiivin 'standardi' –termin määritelmää muutettavaksi siten, että määritelmän sisältämä viittaus standardointia koskevaan EU-sääntelyyn muutetaan vastaamaan ajantasaista voimassa olevaa eurooppalaista standardointia koskevaa asetusta (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 1025/2012 eurooppalaisesta standardoinnista).

Lisäksi komissio esittää, että direktiiviin sisällytettäisiin kaikkiaan kuusi uutta määritelmää, jotka olisivat.

'Vuorovaikutteinen, verkkoon liitetty ja älykäs liikennejärjestelmä', jolla tarkoitetaan älykästä liikennejärjestelmää, jonka avulla ITS:n käyttäjät voivat olla vuorovaikutuksessa sekä välittää suojattuja ja luotettuja viestejä (vapaa käännös).

'C-ITS palvelu', jolla tarkoitetaan ITS-palvelua, joka tarjotaan vuorovaikutteisen, verkkoon liitetyn ja älykkään liikennejärjestelmän puitteissa (vapaa käännös).

'Tiedon saatavuus', jolla tarkoitetaan tietojen olemassaoloa digitaalisessa, koneellisesti luettavassa muodossa (vapaa käännös).

'Kansallinen yhteyspiste', jolla tarkoitetaan jäsenvaltion perustamaa käyttöliittymä, jossa tietoja voidaan käyttää direktiivin 6 artiklan nojalla hyväksytyjen määritelmien mukaisesti (vapaa käännös).

'Tietojen käytettävyys', jolla tarkoitetaan mahdollisuutta pyytää ja saada tietoja digitaalisessa koneellisesti luettavassa muodossa kansallisten yhteyspisteiden kautta (vapaa käännös)

'Multimodaalinen digitaalinen liikkumispalvelu', jolla tarkoitetaan multimodaalista liikkumista tukevaa, tarjoavaa tai mahdollistavaa digitaalista palvelua, joka tarjoaa informaatiota liikenne- ja matkatiedoista, kuten liikkumispalveluiden sijainnista, aikatauluista, saatavuudesta tai hinnoista useammalle kuin yhdelle liikennemuodolle ja joka voi sisältää ominaisuuksia, jotka mahdollistavat varauksen, tilaamisen tai maksun tai lippujen myöntämisen (vapaa käännös).

Komission näkemyksen mukaan direktiivin määritelmien luettelo tulee laajentaa ottaen huomioon muutetun direktiivin soveltamisalaan ja säännöksiin tehdyt yleiset muutokset. Uudet, esitetyt määritelmät ovat tarpeen, jotta kyetään muodostamaan yksiselitteinen ja direktiivin toimeenpanoa selventävä sekä ohjaava ymmärrys käsitteistä, joita säädöksissä käytetään.

ITS-järjestelmien käyttöönotto (5 artikla)

ITS-järjestelmien käyttöönottoa koskevan artiklan osalta komissio esittää laajennettavaksi jäsenvaltioita koskevia vaatimuksia, jotka edellyttäisivät jäsenvaltioita tekemään laaja-alaisempaa yhteistyötä ITS-palvelujen käyttöönotossa. Jäsenvaltioiden tulee tehdä yhteistyötä komission hyväksymien määritelmien täytäntöönpanoon ja noudattamiseen liittyvissä toiminnallisissa näkökohdissa, kuten esimerkiksi standardeihin, palvelujen laatuvaatimuksiin, metatietoihin sekä kansallisten yhteyspisteiden yhteen toimivuuteen liittyvissä kysymyksissä.

Määritykset (6 artikla)

Komissio esittää lisättäväksi ITS-direktiivin määräyksiä käsittelevään artiklaan kaksi uutta artiklakohdtaa, jonka mukaisesti jäsenvaltiot olisivat jatkossa velvollisia varmistamaan direktiivin liitteessä III listattujen tietolajien saatavuuden sekä käytettävyyden kansallisen yhteyspisteen kautta sekä varmistamaan direktiiviin liitteessä IV lueteltujen ITS-palvelujen käyttöönoton. Komissio katsoo, että liikenteen olennaisten tietojen saatavuuden varmistaminen on tärkeää eri liikennemuotojen yhteistoiminnan lisäämiseksi, multimodaalisten matkaketjujen mahdollistamiseksi, liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantamiseksi sekä uudenlaisten digitaalisten liikkumispalvelujen ja tähän liittyvän markkinan kehittämiseksi.

Nykyisen direktiivin mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava direktiivin ja sen nojalla annettujen delegoitujen asetusten soveltamisalaan kuuluvien tietolajien käytettävyys, sikäli kun kyseessä on liikenne- ja matkustustietoja jäsenvaltioissa kerätään ja ne ovat digitaalisesti saatavilla. Nyt komissio esittää, että ITS-direktiivin liitteessä III listattujen tietolajien saatavuus on varmistettava liitteessä esitetyn maantieteellisen kattavuuden ja aikataulun mukaisesti. Toisin sanoen, jäsenvaltiot ovat velvollisia tuottamaan liitteessä listattuja liikenne- ja matkatietoja niille määritetyn maantieteellisen kattavuuden ja aikataulun mukaisesti, riippumatta siitä, kerätäänkö näitä tietoja tällä hetkellä jäsenvaltioissa vai ei. Tämä on yksi merkittävimmistä muutoksista, joita komissio ITS-direktiiviin nyt ehdottaa, sillä se muuttaa merkittäväällä tavalla direktiivin soveltamiseen liittyvää logiikkaa. Tietojen tuottamista koskevaa velvoitetta ei direktiivissä ole aiemmin ollut.

Liitteen III mukaisesti jäsenvaltiot olisivat jatkossa velvollisia tuottamaan tietoja tieliikenteen voimassa olevista rajoituksista ja määräyksistä (delegoitu asetus EU 2015/962), tietoja tieliikenneverkon tilasta (delegoitu asetus EU 2015/962), kuorma-autojen ja hyötyajoneuvojen turvallisuudesta ja valvotuista pysäköintialueista (delegoitu asetus EU 885/2013), liikenteen turvallisuuteen liittyviä vähimmäistason liikennetietoja (delegoitu asetus EU 886/2013) sekä multimodaalisia staattisia matkatietoja (delegoitu asetus EU 2017/1926).

Komissio myös esittää 6 artiklaa muutettavaksi siten, että artiklakohdan 5. kappaleen EU-sääntelyä koskeva kirjaus sovellettavista menettelyistä muutetaan viittaamaan teknisiä määräyksiä ja tietoyhteiskunnan palveluja koskevia määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä annettuun direktiiviin (EU) 2015/1535. Lisäksi artiklakohdan 6. kappaleella komissio esittää muutettavaksi siten, että annettaviin määritelmiin tulisi tarvittaessa, ja erityisesti turvallisuuden ja yhteen toimivuuden turvaamisen sitä edellyttäessä, sisällyttää säännöt vaatimustenmukaisuuden arvioinnista ja markkinavalvonnasta, mukaan lukien suojalauseke, päätöksen 768/2008/EY mukaisesti.

Delegoidut säädökset (7 artikla)

Komissio esittää lisäystä artiklaan, joka antaisi komissiolle valtuudet ajantasaistaa direktiiviin lisättäväksi ehdotettujen liitteiden III ja IV säännöksiä delegoiduilla säädöksillä edellyttäen, että

esitetyistä muutoksista tehdään vaikutustenarviointi etukäteen, mukaan lukien kustannus-hyötyanalyysi.

Lisäksi komissio esittää, että lisättäisiin uusi artiklakohta, jonka nojalla komissiolla olisi hätätilanteessa, jolla katsotaan olevan vakava suora vaikutus liikenneturvallisuuteen, kyberturvallisuuteen tai ITS-palvelujen saatavuuteen ja eheyteen ja joka voi vaarantaa unionin liikennejärjestelmän turvallisen ja asianmukaisen toiminnan, toimivalta tilanteen korjaamiseksi hyväksyä välittömästi sovellettavia täytäntöönpanosäädöksiä, joilla keskeytetään tai vahvistetaan velvoitteita direktiivin 2 artiklassa asetettujen ensisijaisten alojen puitteissa. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään direktiivin 15 artiklan mukaista komiteamenettelyä noudattaen. Tällaisten täytäntöönpanosäädösten tulisi rajoittua tiukasti hätätilanteiden syihin ja seurauksiin puuttumiseen.

Standardit (8 artikla)

Standardeja koskevan artiklan sisältämä EU-säädösviittaus esitetään muutettavaksi siten, että se viittaisi teknisiä määräyksiä ja tietoyhteiskunnan palveluja koskevia määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä annettuun direktiiviin (EU) 2015/1535.

Tietosuojaa, tietoturvaluutta ja tietojen uudelleenkäyttöä koskevat säännöt (10 artikla)

Komissio esittää, että tietosuojaa, tietoturvaluutta ja tietojen uudelleenkäyttöä käsittelevä artikla päivitetään voimassa olevia tietosuojaa ja yksityisyyttä koskevia säännöksiä vastaavaksi.

Komissio myös ehdottaa lisättäväksi uuden artiklakohtaan, joka nojalla komissiolle annettaisiin hoidettavaksi EU:n C-ITS-järjestelmien turvatunnusten hallintajärjestelmään liittyvät C-ITS-yhteyspisteen hallinnoijan, luotetun luettelon hallinnoijan ja C-ITS varmennepolitiikkaviranomaisen tehtävät.

Siirretyn säädösvallan käyttäminen (12 artikla)

Direktiivin 12 artiklan 2 kohdassa todettu päivämäärä 27.10.2017 tullaan korvaamaan direktiivin voimaantuloa koskevalla päivämäärällä.

Voimassa olevan ITS-direktiivin nojalla unionin lainsäätäjä on siirtänyt Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 290 artiklan mukaisesti Euroopan komissiolle säädösvaltaa antaa delegoituja säädöksiä direktiivissä määritettyjen ensisijaisten alojen ja ensisijaisten toimien osalta. Tämä säädösvalta on siirretty komissiolle määräaikaaisesti.

Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat 12.12.2017 tekemällään päätöksellä (EU) 2017/2380 sopineet siirtävänsä viiden vuoden ajaksi komissiolle toimivallan antaa ITS-direktiivin artikla 7 mukaisia delegoituja säädöksiä. Näin ollen komission nykyinen mandaatti on voimassa 27.8.2022 asti. Uudesta toimintamandaatista päätetään ITS-direktiiviehdotuksen käsittelyyn puitteissa ja sen tarkka voimassaoloaika määräytyy direktiiviehdotuksen hyväksymisen ja voimaantulon mukaan.

Komiteamenettely (15 artikla)

Komissio esittää, että komiteamenettelyä koskevaa direktiivin 15 artiklaa päivitetäisiin uusilla viittauksilla voimassa olevaan lainsäädäntöön sekä lisäämällä viittaus tarkastelumenettelyyn sekä menettelyihin, joita noudatetaan direktiiviehdotuksen artiklan 7 mukaisia välittömästi sovellettavia täytäntöönpanosäädöksiä hyväksyttäessä. Näistä menettelyistä on säädetty (EU)

182/2011 asetuksessa, joka käsittelee yleisiä sääntöjä ja periaatteita, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (tarkastusmenettelystä artiklassa 5 sekä välittömästi sovellettavista täytäntöönpanosäädöksistä artiklassa 8).

Lisäksi komissio esittää, että artiklakohtaan lisättäisiin viittaus, jonka mukaan hätätilanteessa komission hyväksymät, välittömästi sovellettavat täytäntöönpanosäädökset, jotka komissio on hyväksynyt ITS-direktiiviehdotuksen artiklan 7 nojalla, ja joihin on sovellettu (EU) 182/2011 asetuksen 5 ja 8 artiklojen mukaisia menettelyjä, olisivat voimassa siihen asti, kunnes ne kumotaan. Lisättäväksi esitetyn artiklakohdan mukaan komissio kumoaisi kyseiset säädökset, kun hätätilanne on päättynyt tai ITS-direktiiviä täydentävää delegoitua säädöstä muutetaan tilanteen korjaamiseksi sen mukaan, kumpi tulee ensin.

Artiklakohtaan esitetään lisättäväksi myös kohta, jossa todetaan, että mikäli komission hyväksymän, välittömästi sovellettavan täytäntöönpanosäädöksen (EU) 182/2011 asetuksen 5 artiklan mukaisen tarkastusmenettelyn puitteissa komitealta pyydetään lausuntoa kirjallisella menettelyllä, niin menettely päätetään ilman tulosta, jos komitean puheenjohtaja lausunnon antamiselle asetetussa määräajassa niin päättää tai komitean jäsenten yksinkertainen enemmistö tätä vaatii. Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi. Tällöin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa, joka käytännössä tarkoittaa samaa, kuin että komitean jäsenten yksinkertainen enemmistö vastustaisi ehdotusta.

Raportointi (17 artikla)

Komissio esittää, että direktiivin raportointia koskevaa artiklaa muutettaisiin. Ehdotettujen uusien velvoitteiden mukaisesti jäsenvaltioiden tulisi toimittaa komissiolle direktiivin voimaantulosta lukien 12 kuukauden kuluessa kertomus direktiivin ja kaikkien sitä täydentävien delegoitujen säädösten täytäntöönpanosta, ensisijaisia aloja koskevista kansallisista toimistaan ja hankkeistaan sekä direktiivin täytäntöönpanosta olennaisten liikennetietojen sekä ITS-palvelujen osalta direktiivin liitteiden III ja IV mukaisesti.

Tämän jälkeen jäsenvaltioiden on raportoitava joka kolmas vuosi direktiivin ja sitä täydentävien delegoitujen säädösten täytäntöönpanon edistymisestä.

Raportoinnissa on käytettävä komission laatimaa mallia, jonka komissio vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä. Käytettävä raportointimalli tulee sisältämään myös luettelon keskeisistä suorituskriteereistä, jotka on esitettävä kertomuksissa. Raportointia koskevat täytäntöönpanosäädökset hyväksytään ITS-direktiivin 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoo-antavaa menettelyä noudattaen.

Jokaisen raportointikierron jälkeen, kun jäsenvaltiot ovat esittäneet komissiolle omat kansalliset kertomuksensa, komissio toimittaa 18 kuukauden kuluessa raportointikierron päättymisestä Euroopan parlamentille ja neuvostolle oman kertomuksensa direktiivin täytäntöönpanon edistymisestä. Komission tulee liittää kertomukseensa analyysi direktiivin 5–11 ja 16 artiklan toiminnasta ja täytäntöönpanosta, mukaan lukien käytetyt ja tarvittavat taloudelliset resurssit, sekä esittää tarvittaessa näkemyksensä mahdollisista tarpeista uudistaa direktiiviä.

Direktiivin voimaantulosta lukien 12 kuukauden kuluessa komission tulee hyväksyä täytäntöönpanosäädöksellä ITS-direktiiviä koskeva työohjelma kuultuaan ensin asianomaisia sidosryhmiä. Tämä täytäntöönpanosäädös hyväksytään direktiivin 15 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua

tarkastelumenettelyä noudattaen. Työohjelmaan on sisällyttävä tavoitteet ja sen toteuttamispäivämäärät vuosittain sekä luettelo tietoluokista ja ITS-palveluista, joiden osalta komissio voi antaa delegoituja säädöksiä direktiivin 7 artiklan 1 a ja 1 b kohdan mukaisesti.

Tämän jälkeen komission tulee antaa täytäntöönpanosäädöksellä uusi työohjelma ennen jokaista kertaa, kun komissiolle määräajaksi siirretyn toimivallan käyttöoikeutta jatketaan.

Liite I Ensisijaiset alat ja toimet

Direktiivin liitettä I komissio esittää muutettavaksi siten, että se vastaisi rakenteeltaan direktiiviehdotuksen artikla 2 määrittämiä ensisijaisia aloja. Lisäksi komissio esittää lukuisia lisäyksiä ja tarkennuksia direktiivin ensisijaisia aloja koskeviin tavoitteisiin ja toimiin, jotka komission arvion mukaan ovat tarpeellisia huomioiden mm. liikennealan teknologinen kehitys, lisääntynyt automaatio sekä EU:n kestävä kehitys ja digitaalisen siirtymän mukaiset pyrkimykset.

Liite II ITS-järjestelmien määräytysten ja käyttöönoton periaatteet

Komissio esittää lisättäväksi direktiivin II liitteeseen eräitä uusia periaatteita, joiden katsotaan olevan merkittäviä ITS-järjestelmien koordinoitun käyttöönoton ja yhteen toimivuuden varmistamiseksi. Näissä korostuvat mm. teknologisen kehityksen tukeminen, eri liikennemuotojen välisen yhteistoiminnan entistä johdonmukaisempi kehittäminen, alueellisten ja paikallisten erityispiirteiden huomioiminen sekä tarve varmistaa tasapuoliset toimintapuitteet ja mahdollisuudet kaikille toimijoille.

Liite III (uusi) Lista tietolajeista

Komissio esittää, että direktiiviin lisättäisiin uusi liite (liite III), johon on listattu kaikki komission näkemyksen mukaan ITS-direktiivin mukaisen toiminnan kannalta olennaiset liikennetiedot, joiden saatavuudesta kansallisen yhteyspisteen kautta jäsenvaltioiden tulisi huolehtia liitteessä määritetyn maantieteellisen kattavuuden sekä aikataulun mukaisesti. Olennaisiksi liikennetiedoiksi komissio katsoo ajoneuvojen pääsyn alueellista rajoittamista koskevat tiedot (nk. alueellinen geofencing), autonomista liikennettä tukevat tiedot (esim. teiden ja kaistojen sulke-
miset, tietyöt ja muut väliaikaiset liikenteenohjaustoimet) liikennesäännöt ja -määräykset sekä kiertotiet, staattiset nopeusrajoitukset, pysäköintipaikkoja koskevat tiedot, liikenneturvallisuuden kannalta olennaiset tiedot (esim. liukas tienpinta, eläin tai muu este tiellä, heikko näkyvyys) sekä liikenteen solmupisteet. Kaikki liitteessä esitetyt tietolajit perustuvat ITS direktiivin nojalla jo annettujen delegoitujen asetusten mukaisiin määräyksiin, pois lukien tieliikenteen voimassa olevia rajoituksia ja määräyksiä, kiertoteitä, tieliikenneverkon tilaa sekä ajoneuvojen pääsyn alueellista rajoittamista koskevat tiedot, joita koskevat määräykset vahvistetaan vuoden 2022 alussa, kun komissio antaa uuden delegoidun asetuksen tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamisesta (voimassa oleva delegoitu asetus (EU) 2015/962).

Liite IV (uusi) Lista ITS-palveluista

Komissio esittää, että direktiiviin lisättäisiin uusi liite (liite IV), johon listattaisiin olennaiset ITS-palvelut, joiden käyttöönotto jäsenvaltioiden tulisi varmistaa. Komission esittämä uusi liite IV sisältää yhden, olennaiseksi määritetyn ITS-palvelun, joka on komission delegoidun asetuksen (EU) 886/2013 mukainen käyttäjille ilmaiseksi tarjottava liikenneturvallisuuteen liittyvä yleinen vähimmäisliikennetietopalvelu.

4 Ehdotuksen oikeusperusta ja suhde suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteisiin

ITS-direktiivin oikeusperustana on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 91 artikla (liikenne). Tämän artiklan mukaisesti Euroopan parlamentti ja neuvosto tavallista lainsäädäntöjärjestystä noudattaen antavat yhteisiä sääntöjä perussopimusten tavoitteita toteuttavan yhteisen liikennepolitiikan mukaisesti.

Komissio katsoo lainsäädäntöehdotuksen olevan Euroopan unionista tehdyn sopimuksen (SEU) 5 artiklan kohdassa 3 tarkoitetun toissijaisuusperiaatteen mukainen. ITS-direktiivin sekä siihen nyt ehdotettujen muutosten mukaisia tavoitteita jäsenvaltioiden yhteistyön ja rajat-ylittävän toiminnan kehittämiseksi sekä tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien koordinoitun käytönnoton ja rajat ylittävän yhteen toimivuuden varmistamiseksi koko unionin laajuisesti, ei voida saavuttaa pelkästään jäsenvaltioiden aloitteesta, vaan ne edellyttävät EU-tason toimia. Toissijaisuusperiaatteen mukaisen puitedirektiivin (ITS direktiivi) käyttö on tässä tarkoituksenmukaisin tapa saavuttaa asetut tavoitteet.

Direktiivin 7 artiklan mukaisesti tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien toteuttamisen yleisperiaatteet ja mahdollistavat ehdot määritetään komission delegoiduilla asetuksilla annettavilla säädöksillä, jota koskevan säädösvallan unionin lainsäätäjä on direktiivillä komissiolle määräaikaaisesti siirtänyt. Komissio valmistele delegoiduilla asetuksilla annettavat säädökset yhteistyössä jäsenvaltioiden nimeämien asiantuntijoiden kanssa.

Uutena elementtinä direktiiviehdotuksen 7 artiklan mukaisen siirretyn säädösvallan puitteissa komissio voisi jatkossa delegoiduilla asetuksilla myös ajantasaistaa direktiiviin esitettyjen uusien liitteiden (liite III ja liite IV) mukaisia säännöksiä, jotka koskevat jäsenvaltioissa käyttöönotettavia ITS-palveluita sekä tietolajeja, joiden osalta jäsenvaltioiden tulisi jatkossa varmistaa tietojen saatavuus ja käytettävyys kansallisen yhteyspisteen kautta.

Direktiiviehdotuksessa komissio esittää myös, että sille annettaisiin valtuudet täytäntöönpanosäädöksillä määrittää yhteinen malli, jonka mukaisesti jäsenvaltioiden tulisi säännöllisesti raportoida komissiolle direktiivin ja sitä täydentävien delegoitujen asetusten täytäntöönpanon edistymisestä. Komissio myös ehdottaa, että direktiiviä koskeva EU-tasoinen työohjelma hyväksyttäisiin komission antamalla täytäntöönpanosäädöksellä. Lisäksi komissio ehdottaa, että sille siirrettäisiin toimivaltuudet, antaa välittömästi sovellettavia täytäntöönpanosäädöksiä hätätilanteissa, jotka voivat vaarantaa unionin liikennejärjestelmän turvallisen ja asianmukaisen toiminnan. Hätätilanteissa annettavilla täytäntöönpanosäädöksillä keskeyttäisiin tai vahvistettaisiin velvoitteita direktiivin 2 artiklassa asetettujen ensisijaisten alojen puitteissa. Kaikkien direktiivin mukaisten täytäntöönpanosäädösten hyväksyminen tapahtuisi direktiivin 15 artiklan mukaista komiteamenettelyä noudattaen.

Delegoitujen asetusten käyttö direktiiviehdotuksen uusia liitteitä III ja IV koskevien säädösten ajantasaistamisessa on tarkoituksenmukaista toimintamallin tarjoaman joustavuuden vuoksi ottaen huomioon liikennealan nopea teknologinen kehitys ja liikenteen automaation lisääntynyt käyttö sekä pyrkimys edistää liikennealan digitaalista siirtymää osana EU:n digitaalisten sisämarkkinoiden kehitystä. EU-tasoinen ITS-työohjelman ja raportointimallin hyväksyminen komission esittämän täytäntöönpanosäädöksen pohjalta on perusteltu toimintamalli, koska ne tukevat direktiivin operatiivista toimeenpanoa sekä lisäävät yhdenmukaisuutta direktiiviä koskevissa EU-tasoisissa prosesseissa.

Komission ehdotus sille annettavista uusista toimintavaltuuksista antaa hätätilanteissa direktiivin puitteissa välittömästi sovellettavia täytäntöönpanosäädöksiä on ymmärrettävä ja lähtökohdaisesti periaatteena kannatettava. ITS-direktiivin nojalla komissiolle annettava toimintamandaatti tulisi kuitenkin olla tarkkarajaisempi sekä toimintavaltuuksiltaan ja menettelyn käyttöönoton mukaisen hätätilan määrittelyn osalta selkeämpi. Direktiivin mukaisella sääntelyllä tulisi

erityisesti parantaa EU:n toimintaedellytyksiä varautua etukäteen automatisoituvan liikenteen erilaisiin turvallisuusriskeihin ja hätätilanteisiin. Samalla tulisi huolehtia siitä, että ITS-direktiiviin mahdollisesti sisällytettävät varautumista koskevat säädökset ovat yhtenevät muun varautumistoimintaa koskevan EU-sääntelyn kanssa.

Komission mukaan lainsäädäntöehdotus on SEU 5 artiklan 4 kohdassa tarkoitetun suhteellisuusperiaatteen mukainen, eikä se ylitä sitä, mikä on tarpeen tavoitteiden saavuttamiseksi. Komission esitykset direktiivin muuttamiseksi, joilla parannetaan älykkäiden liikennejärjestelmien digitaalista yhteen toimivuutta, eri toimijoiden välistä yhteistyötä sekä liikenteen uusien palvelujen kehitystä tukevien tietovarantojen saatavuutta ovat tarpeen, jotta EU:n oikeudellinen sääntelykehys tukisi mahdollisimman tehokkaasti liikenteen kestävästä kehitystä, ihmisten turvallista ja sujuvaa liikkumista, tehokasta tavarankuljetusta ja logistiikkaa sekä erilaisten automaatiota ja tekoälyä hyödyntävien ratkaisujen ja palvelujen käyttöönottoa direktiivin tavoitteiden mukaisesti.

Komission laaja-alaisen vaikutustenarviointityön pohjalta johdetut, direktiiviä koskevat muutosehdotukset voidaan valtioneuvoston näkemyksen mukaan katsoa laaditun siten, että ne ovat perusteltuja ja oikeasuhtaisia direktiivin mukaisten tavoitteiden saavuttamisen kannalta.

Valtioneuvosto katsoo, että komission oikeusperustaa sekä toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatetta koskevat näkemykset ovat asianmukaisia.

5 Ehdotuksen vaikutukset

Komission ehdotus ITS-direktiivin uudistamisesta sisältää merkittävän periaatteellisen muutoksen direktiivin mukaiseen sääntelyyn. Nykyisen ITS-direktiivin mukaan jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että delegoiduissa säädöksissä annettuja määrittäviä sovelletaan yleisiä, vahvistettuja periaatteita noudattaen silloin, kun direktiivin mukaisia ITS-sovelluksia ja -palveluita otetaan käyttöön. Direktiivi ei ole rajoittanut jäsenvaltioiden oikeutta päättää itse sovellusten ja palveluiden käyttöönotosta alueillaan. Sama toimintalogiikka on ollut myös perustana tietojen käytettävyyden varmistamista koskevien velvoitteiden osalta. Jäsenvaltiot ja delegoiduissa asetuksissa erikseen mainitut toimijat ovat olleet velvollisia huolehtimaan direktiivin ja sen nojalla annettujen delegeoitujen asetusten soveltamisalaa kuuluvien tietojen käytettävyydestä EU-sääntelyn edellyttämällä tavalla, mikäli sääntelyn tarkoittamat tiedot ovat digitaalisesti saatavilla koneluettavassa muodossa.

Nyt annetussa ITS-direktiivin muuttamista koskevassa komission lainsäädäntöehdotuksessa esitetään, että jäsenvaltiot olisivat velvollisia varmistamaan direktiivin ja sen nojalla annettujen delegeoitujen asetusten mukaisten olennaisten tietojen saatavuus sekä varmistamaan olennaisten ITS-palvelujen käyttöönotto.

Direktiiviehdotuksen liitteessä III listattujen olennaisten tietojen saatavuuden varmistaminen sekä liitteeseen IV listatun olennaisen ITS-palvelun käyttöönoton varmistaminen liitteissä määritetyn maantieteellisen kattavuuden mukaisesti, tulee edellyttämään jonkin verran viranomaisiin kohdistuvaa lisäresursointia ja työtä, jotta kansallisen tason toiminta Suomessa olisi direktiivin ja sen nojalla annettujen delegeoitujen asetusten edellyttämällä tavalla.

Toisaalta olennaisten tietojen saatavuuden varmistaminen luo edellytykset kehittää liikenteen automaation tasoa ja uusien digitaalisten palveluiden käyttöönottoa liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden sekä kestävästä liikkumisesta edistämiseksi. Olennaisten tietojen saatavuuden varmistaminen mahdollistaa eri liikennemuotojen välisen yhteistoiminnan sekä uusien, helpokäyttöisten matka- ja kuljetusketjujen kehittämisen. Tietojen saatavuuden paraneminen vauhdittaa

myös uusien tekoälyn hyödyntämiseen perustuvien teknologisten ratkaisujen laajempaa käyttöönottoa ja hyödyntämistä liikenteessä sekä edistää uusien innovaatioiden syntymistä.

5.1 Komission vaikutustenarviointi

5.1.1 Toimenpiteiden tarve

Direktiivimuutos pyrkii parantamaan tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen yhteen toimivuutta vähentäen tieliikenteen negatiivisia ulkoisvaikutuksia sekä lisäämään älykkäiden liikenteen palvelujen yleistymistä ja käyttöä EU:ssa tieliikenteen turvallisuuden ja tehokkuuden parantamiseksi ja multimodaalisen liikennejärjestelmän edistämiseksi. Eesityksen erityisiä tavoitteita ovat palvelujen parempi yhteen toimivuus, tehokkaan koordinoituneen luominen ITS-järjestelmien sidosryhmille sekä ITS-palvelujen tarvitseman datan saatavuuden ja saavutettavuuden parantaminen. Nämä tavoitteet edistävät kahta kestävän ja älykkään liikkumisen prioriteettia, eli EU:n liikennesektorin vihertymistä ja digitalisoitumista. Samalla edistetään liikenneturvallisuuden nollavision (lähes nolla kuolemaa) toteutumista vuoteen 2050 mennessä sekä sisämarkkinan vahvistamista kaikille liikennejärjestelmän käyttäjille yhteen kytkeytyvällä automatisoidulla liikkumisella. Ne ovat edellytyksiä Euroopan vihreän kehityksen tavoitteiden toteuttamiselle liikenteen kasvihuonekaasujen vähentämiseksi ja yhteisen liikennemarkkinan kehittämiseksi. Tämä on mahdollista vain yhteisellä lainsäädännöllä. Uudistus edistää kehityksessä tarvittavan infrastruktuurin yleistymistä, datan yhteen toimivuuden varmistamista ja yhtenäisten palvelujen tarjontaa loppukäyttäjille.

5.1.2 Ratkaisut

Komissio on arvioinut kolmea politiikkavaihtoehtoa taloudellisten, sosiaalisten ja ympäristövaikutusten osalta.

Kaikkiin politiikkavaihtoehtoihin sisältyy (perustaso 1):

- i) koordinoinnin ja käyttöönoton periaatteiden vahvistaminen ja
- ii) direktiivin soveltamisalan laajentaminen uusiin ja tulossa oleviin älyliikennepalveluihin.

Lisäksi sidosryhmien yhteistoimintaa vahvistetaan kaikissa politiikkavaihtoehtoissa toimilla, jotka parantavat koordinoitua ja varmistavat direktiivin säännösten yhteensopivuutta olemassa olevan lainsäädännön kanssa.

Politiikkavaihtoehto 2 tähtää olennaisen datan velvoittavaan käytettävissä oloon ja saavutettavuuteen. Tämä on askel kohti datan laadun parantamisesta, datan saantia, datan vaihtoa ja datan käyttöä ITS-palveluissa. Politiikkavaihtoehto 3 etenee pidemmälle pyrkien velvoittamaan olennaisten ITS-palvelujen tarjontaa nojaten taloudellisiin hyötyihin datan parantuneessa saatavuudessa, laadussa ja käytössä, edistäen samalla etenkin tieliikenteen turvallisuuteen keskittyneiden palvelujen käyttöönottoa. Politiikkavaihtoehto 3 on parhaimpana pidetty, kunnianhimoisin ja vaikuttavin vaihtoehto, joka toteuttaa direktiivin erityiset tavoitteet ja varmistaa sujuvien ja yhtenäisten ITS-palvelujen käyttöönoton parhaiten.

Komission konsultaation tulokset osoittavat, että sidosryhmät ymmärtävät politiikkavaihtoehdon 3 tarjoamat mahdollisuudet ja yhteiskunnalliset hyödyt ja tukevat sitä. Viranomaiset ovat ymmärtäneet digitalisaation ja liikennejärjestelmän älykkäämmäksi tekemisen keinoina paran-

taa kestävyttä ja edistää vihreän kehityksen tavoitteita liikenteessä. Teollisuus odottaa saavansa tuottoa investoinneille politiikkavaihtoehdon 3 mukaisiin palveluihin ja järjestelmiin. Nämä sidosryhmät näkevät liiketoimintamahdollisuuksia uusilla alueilla, kuten yhteen toimivassa automaattisessa liikenteessä. Liikennejärjestelmän käyttäjät toivottavat turvallisemman ja yhtenäisemmän liikennejärjestelmän tervetulleeksi.

5.1.3 Vaikutukset

Politiikkavaihtoehdon 3 odotetaan tuottavan koko yhteisön tasolla vuosina 2021–2040 yhteensä 179,1 mrd. euron hyödyt perusskenaarioon verrattuna. Hyödyt muodostuvat onnettomuuksien vähenemisestä (29,5 mrd. euroa), aikasäästöistä (144,5 mrd. euroa), hiilidioksidipäästöjen vähenemisestä (2,4 mrd. euroa), muiden päästöjen vähenemisestä (0,3 mrd. euroa), polttoaineiden säästöistä (2,4 mrd. euroa) ja bruttokansantuotteen lisäyksestä (17,3 mrd. euroa). Vaihtoehtoon liittyy tarkemmin määrittämättömiä kustannuksia raportointivaatimusten ajantasaistamisessa ja virtaviivaistamisessa, raportoinnin ja seurantaindikaattoreiden yhtenäistämässä sekä toimenpiteissä, joilla parannetaan ITS-direktiivin yhtenevyyttä olemassa olevien puitteiden ja aloitteiden kanssa. Tältä osin jäsenvaltioiden ja sidosryhmien hallinnollisten kustannusten odotetaan alenevan.

Parhaimmaksi katsotun politiikkavaihtoehdon odotetaan maksavan (vuosina 2021–2040) yhteensä 20,8 mrd. euroa. Kustannuksia syntyy tievarsivarusteista (1,1 mrd. euroa), tienvarren infrastruktuureista (3,3 mrd. euroa), kansallisista yhteyspisteistä (0,4 mrd. euroa), ITS:n tietoteknisistä järjestelmistä (0,6 mrd. euroa) ja ajoneuvojärjestelmistä (15,4 mrd. euroa). Hallinnolliset kustannukset sekä älypuhelin- ja sovelluskustannukset ovat vähäiset. Poliitiikkavaihtoehdon hyöty-kustannussuhde on arviolta 8,6.

Politiikkatoimet eivät kohdistu erityisesti pieniin ja keskisuuriin yrityksiin, eikä ole viitteitä siitä, että toimet kohtelisivat erikokoisia yrityksiä eri tavoin. Hajanainen markkina, joka toteutuisi ilman uusia dataan kohdistuvia vaatimuksia, uusia standardivaatimuksia ja kansallisia yhteyspisteitä, saattaisi tuottaa suhteellista etua suuryrityksille. Yhtenäisillä markkinoilla ja yhtenäisin standardein pienet ja keskisuuret yritykset hyötyvät alhaisemmista toiminnan laajentamisen kynnyksistä ja ne voivat kilpailla suuryritysten kanssa tasavertaiselta pohjalta.

Jäsenvaltioiden kansallisessa täytäntöönpanossa tehtävistä valinnoista riippuen odotettavissa olevia kustannuksia kohdistuu julkiseen hallintoon investointeina tienvarren infrastruktuuriin, yhteyspisteisiin ja ITS:n tietotekniseen järjestelmään. Nämä kustannukset ovat yhteensä 13,2 mrd. euroa tai 5,3 mrd. euroa perusskenaarion lisäksi.

Parhaan politiikkavaihtoehdon odotetaan synnyttävän innovaatiovaikutuksia avoimen datan piirissä sekä edistävän datan parempaa saatavuutta ja laatua. Terveysyötyjä syntyy ilmansaasteiden vähenemisen myötä. Työllistävyyttä on odotettavissa infrastruktuurien käyttöönotossa ja datan keräämisessä samalla kun ITS:n kiihtyvä käyttöönotto hyödyttää sisämarkkinoita ja elinkeinojen kilpailukykyä. Liikuntarajoitteiset ihmiset hyötyvät multimodaalisia liikennepalveluja koskevan informaation paremmasta saatavuudesta.

ITS-sektorin nopean kehityksen vuoksi komissio suunnittelee raportoivansa direktiivin täytäntöönpanosta ja täytäntöönpanoasetuksista Euroopan parlamentille ja neuvostolle joka kolmas vuosi ottaen huomioon kansallisten ITS-raporttien analyysin.

5.2 Kansallinen vaikutustenarviointi

Komission esityksestä seuraa sekä panostusten tarpeita, että mahdollisuuksia kehittää liikennejärjestelmää kansalaisten, elinkeinojen ja yleisesti yhteiskunnan tarpeiden ja tavoitteiden mukaisesti. Kansallisia panostuksia ja niillä aikaan saatavia hyötyjä voidaan arvioida tässä vaiheessa laadullisesti, ei rahamääräisesti. Suomen liikennejärjestelmän ominaisuuksien vuoksi esityksen hyödyt eivät oletettavasti muodostuisi panostuksiin nähden yhtä suuriksi kuin komission arviossa, jossa tulevat esille vaikutukset EU:n merkittävästi kuormittuneissa liikennejärjestelmän osissa.

Henkilö- ja tavaraliikenteen turvallisuus voi parantua tie- ja katuverkoilla ajantasaiseen ennakoiwaan liikennetietoon perustuvien sovellusten ja palvelujen myötä. Suomessa talven sää- ja keliolosuhdetiedoilla on erityistä merkitystä riskien vähentämiselle. Aikaa myöten laajentuvan automaation hyödyntäminen vähentää myös onnettomuusriskejä, joskin vaikutukset ehkä painottuvat katuverkoille.

Ajantasaisen tie- ja katuverkon tilannekuvan myötä matka- ja kuljetusaikojen luotettavuus ja ketjujen hallittavuus voivat parantua. Häiriötilanteiden hallinnalla on erityistä merkitystä. Vaikutusten toteutuminen edellyttää aktiivista tiedon tarjontaa ja hyödyntämistä matka- ja kuljetusketjuissa ja solmupisteissä. Nykyisin suhteellisen vähäisten ruuhkien ja häiriötilanteiden olosuhteissa parannukset ovat valtakunnallisessa mittakaavassa ehkä vähäisiä.

Liikenne- ja viestintäministeriölle tehtyjen selvityksien mukaan matkaketjujen tehostumisen, liikenteen palveluistumisen ja henkilöautoilun vähenemisen on arvioitu vähentävän henkilöliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä noin 80 000 tonnia vuonna 2030. Se vastaa 4,8 prosenttia liikenteen päästövähennystavoitteesta. Tavarakuljetusten sujuvuuden parantuminen pienentää kuljetuksista aiheutuvia päästöjä. Yhdistettyjen kuljetusten on arvioitu vähentävän kasvihuonekaasupäästöjä enintään 30 000 tonnia vuodessa. Se vastaa 1,8 prosenttia liikenteen päästövähennystavoitteesta vuonna 2030. Lisäksi käytettävissä olevan uuden tutkimustiedon mukaan tieliikenteen automaation kokonaisvaikutukset liikenteen sujuvuuteen ja päästöihin EU-tasolla ovat suhteellisen pienet. Vaikutukset myös riippuvat monista muista liikennejärjestelmätason ratkaisuista. Lisäksi myös kansalliset selvitykset sekä Suomen suhteellisen vähäliikenteinen tieverkko puoltavat komission vaikutustenarviointia maltillisempia vaikutuksia.

Matka- ja kuljetusketjujen sujuvoittamiseen voi syntyä liikennepalveluihin liittyvää liiketoimintaa ja myös vientituotteita. Jotkut liikennetietojen lajit, kuten esimerkiksi sää- ja keliolosuhdetiedot tarjoavat yhtä aikaa liikennetoiminnan mahdollisuuksia ja alentavat liikenteen toimintakustannuksia. EU-laajuiset multimodaalien liikennepalveluiden standardit lisäävät kaupallisten toimijoiden mahdollisuutta rakentaa yhteisiä palveluketjuja.

Tyytyväisyys liikenneverkon toimivuuteen voi parantua. Varaus- ja maksuratkaisujen standardit lisäävät matkustajien mahdollisuutta hyödyntää liikennepalveluita. Tarkemman toiminnan suunnittelun mahdollisuudet paranevat matkustamisessa ja kuljetuksissa.

Matka- ja kuljetusaikojen lyhenemisellä, täsmällisyyden paranemisella, häiriöiden vähenemisellä ja polttoainekustannusten vähenemisellä on suotuisaa merkitystä kansalaisten elinkustannuksille, elinkeinojen toimintakustannuksille, resurssien kohdentumiselle ja kansantalouden tuottavuudelle. Päästö- ja onnettomuuskustannusten väheneminen on kansantaloudelle ja hyvinvoinnille suotuisaa. Liikennetietoon liittyvät arvoketjut luovat uusia työpaikkoja, mutta koska ne perustuvat pitkälti skaalautuviin toteutuksiin, vaikutukset ovat oletettavasti pienet.

Direktiiviehdotuksen liitteessä III komissio on esittänyt delegoitujen asetusten olennaisia tietotyyppejä, joiden osalta jäsenvaltioiden on varmistettava tietojen saatavuus liitteessä määritetyn

maantieteellisen kattavuuden ja aikataulun mukaisesti. Liikenne- ja viestintäministeriö on tullut kinnut komission esitystä niin, että listattujen olennaisten tietojen osalta tieto tulee olla saatavilla kansallisen yhteyspisteen kautta sillä tarkkuudella ja laatutasolla, kuin tietoa muutoinkin kerätään tai havainnoidaan nykyisillä tai tulevaisuudessa kansallisin perustein kehitetyillä menetelmillä. Näin ollen komission esityksen johdosta tiedonkeruukustannus ei tule Suomessa erityisen merkittävästi lisääntymään nykyisestä. Tiedonvälitysprosessi kansalliseen yhteystietopisteeseen on itsessään Suomessa jo hyvin kehittynyt eikä se edellytä toimenpiteitä komission esityksen vuoksi.

Mikäli liitteessä III esitetyt olennaiset tietotyyppejä tulkittaisiin niin, että esitettyjen tietojen osalta tiedonkeruu olisi järjestettävä tarkalla, luotettavalla ja laadukkaalla tavalla niin, että poikkeamia tiedonkeruussa ei sallittaisi, aiheuttaisi järjestely huomattavia kansallisia lisäkustannuksia, koska tällöin tiedonkeruun nykytila joudutaan arvioimaan kaikkien tietotyyppien osalta uudelleen ja määrittämään niille laatutasot sekä toimenpiteet virheettömän laatutason saavuttamiseksi. Tiedonkeruun virheettömän laadun pakollisuudesta saatavat hyödyt olisivat arviolta kuitenkin melko maltillisia, koska liitteen III oleellisten tietotyyppien osalta on tietojen keruu Suomessa jo nyt hyvin korkealla tasolla. Suomessa liikenneturvallisuus- ja sujuvuusongelmien vähäisyys alentaa niihin kohdistuvista toimenpiteistä saatavaa vaikutuspotentiaalia. Lisäksi esitettyjen tietotyyppien maantieteellinen kattavuus painottuu ainakin alkuvaiheessa tietotyypeille, joissa on jo muutoinkin Suomessa erittäin hyvä liikenneturvallisuus- ja sujuvuustaso.

Toimenpiteillä saattaa kuitenkin olla kustannusvaikutuksia kuntien ja valtion viranomaisille sekä liikennealan elinkeinoille, mutta lisäkustannukset eivät välttämättä ole suuret muutoinkin toteutuvaan kehitykseen verrattuna. Toimenpiteistä voi seurata myös mahdollisuuksia säästää julkisia menoja.

Tietojen keräämisen ja avoimen jakamisen velvoitteet lisäävät julkisella sektorilla erityisesti kuntien kustannuksia. Valtion väyläviranomaisen kustannusten ei odoteta lisääntyvän merkittävästi. Multimodaalien liikennepalveluiden standardeista seuraa myös esimerkiksi joukkoliikenneyritysten tietojärjestelmäinvestointeja.

Olosuhdetietoihin panostamisella voi olla positiivisia vaikutuksia erityisesti tie- ja katuverkon talvihoidon kustannuksiin, kun toimenpiteiden ajoittaminen tarkentuu ja kuormitustilanteita voidaan hallita paremmin.

Direktiivin on arvioitu edistävän Euroopan vihreän kehityksen ohjelman (European Green Deal), EU:n digitalisaatiopakettien, EU:n datastrategian sekä joulukuussa 2020 annetun EU:n kestävän ja älykkään liikkumisen strategian mukaisia tavoitteita liikennemuotojen välisen yhteen toimivuuden kehittämisestä (multimodaalisuus), automaation lisäämisestä ja käyttöönotosta liikenteen toimialalla, liikenteeseen liittyvien tietojen saatavuuden parantamista, jakamista ja hyödyntämistä sekä kestävän liikkumisen edellytyksien vahvistamisesta.

Vaikka esityksen hyötyjen ei odoteta realisoituvan Suomessa yhtä voimakkaana kuin komission vaikutustenarvioinnissa koko yhteisön tasolla, nähdään direktiivin uudistuksen vaikutukset Suomessa yleisesti positiivisina. On myös huomioitava, että liikenteen digitalisaatio on systeminen muutos, jota ITS-direktiivin päivitys edesauttaa. Kunnille on odotettavissa kustannuksia direktiivin erityisesti tietojen keräämisen ja jakamisen vaatimuksista, ja niitä tulee arvioida tarkemmin myöhemmin. Eri kokoiset kunnat ovat täytäntöönpanon kannalta varsin erilaisissa asemissa niin liikenteen kysynnän ja liikenteen ominaisuuksien kuin taloudellisten resurssien suhteen.

6 Ahvenanmaan toimivalta

Ahvenanmaan maakunnan itsehallintolain 18 §:n 21 kohdan mukaan teitä ja tieliikennettä koskevat asiat kuuluvat maakunnan lainsäädäntövaltaan. Näin ollen ITS-direktiivin soveltaminen tieliikennettä koskevilta osin määräytyy Ahvenanmaan maakunnassa Ahvenanmaan maakunnan itsehallintolain (1144/1991) perusteella. Sikäli, kun ITS-direktiivissä säädetään muiden liikennemuotojen rajapinnoista, huomioitavaksi tulee, että kauppamerenkulkuun ja ilmailuun liittyvät asiat kuuluvat valtakunnan toimivaltaan, kun taas raideliikenneasiat ovat puolestaan Ahvenanmaan maakunnan omassa lainsäädäntövallassa.

7 Ehdotuksen käsittely Euroopan unionin toimitelmissä ja muiden jäsenvaltioiden kannat

Ehdotuksen käsittely neuvoston yhdistettyjen kuljetusten ja verkkojen työryhmässä (nk. liikenteen intermodaalityöryhmä) aloitettiin tammikuussa 2022. Neuvoston puheenjohtajamaa Ranska on ilmoittanut alustavaksi tavoitteeksi, että komission direktiiviehdotus olisi käyty työryhmässä kertaalleen kokonaisuudessaan läpi helmikuun loppuun mennessä.

Euroopan parlamentissa vastuuvaiokuntana on liikenne- ja matkailuvaiokunta (TRAN). Parlamentti ei ole vielä nimennyt asialle esittelijää. Parlamentti valmistautuu asian käsittelyyn.

Muiden jäsenvaltioiden virallisia kantoja ei ole vielä tiedossa.

8 Ehdotuksen kansallinen käsittely

8.1 ITS-direktiivin uudelleentarkastelun valmistelu

ITS-direktiivin uudelleentarkastelua koskevasta komission tiekartta-asiakirjasta laadittiin vuoden 2020 lopussa E-kirjeluonnos eduskunnan kannan määrittelyä varten.

E-kirjeluonnos käsiteltiin EU22-liikennejaoston kirjallisessa menettelyssä 15.-19.1.2021.

Valtioneuvoston E-kirje ITS-direktiivin uudelleentarkastelusta toimitettiin eduskunnalle 2.2.2021 (E2/2021 vp.)

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaiokunta käsitteli E-kirjettä istunnossaan 4.3.2021.

8.2 Komission lainsäädäntöehdotus ITS-direktiivin muuttamisesta

Ehdotusta ja sitä koskevaa U-kirjelmäluonnosta on käsitelty EU22-liikennejaoston etäkokouksessa 12.1.2022. Lisäksi liikennejaostolla on ollut mahdollisuus kirjallisesti kommentoida U-kirjeluonnosta 11.-17.1.2022.

U-kirjeluonnos valtioneuvoston yleisistunnossa 3.2.2022

9 Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto pitää tärkeänä ja kannatettavana EU:n pyrkimystä vauhdittaa koko unionin laajuista vihreää ja digitaalista siirtymää. Tämä luo edellytykset sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestäväen Euroopan unionin kehittämiseen. Liikkumisen digitaalisen toimintaympäristön kehittäminen sekä automaation ja tekoälyn hyödyntämiseen perustuvien teknologisten ratkaisujen käytön lisääminen liikenteen alalla tarjoavat uusia mahdollisuuksia edistää kestäväää liikkumista sekä parantaa liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta. Valtioneuvosto pitää tärkeänä,

että näiden mahdollisuuksien täysimääräisen hyödyntämisen avulla vauhditetaan myös laajempien yhteiskunnallisten tavoitteiden saavuttamista, kuten esimerkiksi uusien työpaikkojen syntymistä sekä talouden kasvun ja kilpailukyvyn vahvistamista.

Valtioneuvosto kannattaa ITS-direktiivin uudelleentarkastelua. Uudistetun direktiivin tulisi edistää laajempaa ja nopeampaa digitaalista transformaatiota tieliikenteessä ja sen rajapinnoilla muiden liikennemuotojen kanssa.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että multimodaalisen digitaalisen liikkumispalvelun määritelmässä (artikla 4) otetaan huomioon erityisesti ominaisuudet, jotka mahdollistavat varauksen, tilaamisen tai maksun tai lippujen myöntämisen, sillä ne lisäävät multimodaalisten matkaketjujen käytön helppoutta ja houkuttelevuutta asiakkaan näkökulmasta. Määritelmän tulisi kattaa sekä julkiset että yksityiset toimijat, millä edistetään palveluiden kehittymistä ja markkinoiden toimivuutta asettamalla kaikki multimodaalisia digitaalisia liikkumispalveluita tarjoavat operaattorit yhdenvertaiseen asemaan.

Valtioneuvosto pitää myönteisenä komission esittämää muutosta, jonka mukaisesti jäsenvaltiot olisivat jatkossa velvollisia varmistamaan direktiivin liitteessä III listattujen tietolajien saatavuuden sekä käytettävyyden kansallisen yhteyspisteen kautta sekä varmistamaan direktiiviin liitteessä IV lueteltujen ITS-palvelujen käyttöönoton. Liikenteen olennaisten tietojen saatavuuden varmistaminen on tärkeää eri liikennemuotojen yhteistoiminnan lisäämiseksi, multimodaalisten matkaketjujen mahdollistamiseksi, liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantamiseksi sekä uudenlaisten digitaalisten liikkumispalvelujen ja tähän liittyvän markkinan kehittämiseksi. Liikennealan kehittymisen kannalta keskeisen liikkumista koskevan tiedon jakamista pitää edistää jatkossakin avoimen ja maksuttoman datan periaatteiden mukaisesti. Tämä mahdollistaa myös uusien palvelujen kehittymisen. Kansallisten yhteyspisteiden tulisi osaltaan edistää EU:n datastrategiassa kuvatun niin sanotun data-avaruusmallin mukaista hajautettua mutta yhtenäistä datanhallintaa ja yhteen toimivuutta.

Valtioneuvosto pitää kannatettavana komission tavoitetta, että direktiivin artiklassa 7 luodaan komissiolle valtuudet jatkossakin ajantasaistaa direktiivin liitteiden säännöksiä. Valtioneuvosto pitää kuitenkin tärkeänä, että näiden valtuuksien nojalla tehtävistä muutoksista tehdään vaikutustenarviointi etukäteen, mukaan lukien kustannus-hyötyanalyysi ja että liitteiden sisältöä muutettaessa komissio varmistaa, että uudet määritykset ovat teknologianeutraaleja, ja että ne takaavat tasapuolisen toimintaympäristön ja mahdollisuudet kaikille toimijoille.

Valtioneuvosto suhtautuu varauksellisesti ehdotukseen säätää komissiolle valtuudet, joiden nojalla komissiolla olisi hätätilanteessa, jolla katsotaan olevan vakava suora vaikutus liikenneturvallisuuteen, kyberturvallisuuteen tai ITS-palvelujen saatavuuteen ja eheyteen ja joka voi vaarantaa unionin liikennejärjestelmän turvallisen ja asianmukaisen toiminnan, toimivalta tilanteen korjaamiseksi hyväksyä välittömästi sovellettavia täytäntöönpanosäädöksiä, joilla keskeytetään tai vahvistetaan velvoitteita direktiivin 2 artiklassa asetettujen ensisijaisten alojen puitteissa. Vaikka on selvää, että komissiolla tulee olla mahdollisuus reagoida riittävän nopeasti esimerkiksi kyberturvallisuuteen liittyviin uhkiin tai Covid-19 pandemian kaltaisten kriisien liikenteelle aiheuttamiin haasteisiin, tulisi ITS-direktiivin nojalla komissiolle annettava toimintamandaatti olla tarkkarajaisempi ja toimintavaltuuksiltaan sekä menettelyn käyttöönoton mukaisen hätätilan määrittelyn osalta selkeä.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä parantaa sääntelyllä edellytyksiä varautua etukäteen kyberturvallisuusriskeihin ja erilaisiin hätätilanteisiin. Tapahtumien jälkeen toimintatapoja tulisi tarkastella uudelleen. Verkko- ja tietoturvadirektiiviehdotuksessa (niin sanottu NIS2-direktiivi) ei ole vastaavatyypistä hätätilanteita koskevaa sääntelyä kuin mitä ITS-direktiiviehdotuksen artikla 7a

sisältää. Älyliikenteen ohjaus kuitenkin sisältyy nykyisen NIS-direktiivin ja NIS2-direktiiviehdotuksen soveltamisalaan ja tulisi todennäköisesti olemaan NIS2-direktiiviehdotuksen mukaisen ennakkovalvonnan piirissä. Valtioneuvosto katsoo, että ITS-direktiivin tulisi olla yhtenevä NIS2-direktiiviehdotuksen kanssa erityisesti riskeihin varautumisen ja ennakoinnin näkökulmasta.

Valtioneuvosto kannattaa komission tavoitetta päivittää artiklakohdan 10 tietosuoja, tietoturvaluottuutta ja tietojen uudelleenkäyttöä käsittelevät määräykset voimassa olevia tietosuoja ja yksityisyyttä koskevia säännöksiä vastaavaksi.

Valtioneuvosto voi yleisesti hyväksyä komission tavoitteen sisällyttää C-ITS turvatunnusten hallintajärjestelmä osaksi direktiivin mukaista sääntelyä artiklassa 10. Valtioneuvosto pitää kuitenkin keskeisenä, että yhteiseurooppalaisen älyliikenteen luottamusratkaisua (EU C-ITS Security Credential Management System, EU CCMS) koskevia määräyksiä uudelleen tarkastellaan. EU CCMS:n määräyksissä esitetyt nykyiset tietoturva-vaatimusten määräyksiä tulisi tarkastella uudelleen, koska osa vaatimuksista voi mahdollisesti aiheuttaa merkittäviä markkinoille tulo esteitä pienille tai uusille toimijoille ja olla mahdollisesti ITS-direktiiviehdotuksen liitteen II periaatteiden, kuten esimerkiksi kustannustehokkuusperiaatteen vastaisia. Luottamusratkaisun määräyksiä tulisi tarkastella uudelleen myös teknologianeutraalisuuden varmistamiseksi Suomen tavoitteiden mukaisesti soveltumaan myös mobiiliverkkoratkaisuille.

Ilman uudelleen määrittelyä valtioneuvosto suhtautuu varauksellisesti ehdotukseen säätää komissiolle valtuudet, joiden nojalla komissiolle annettaisiin hoidettavaksi EU:n C-ITS-järjestelmien turvatunnusten hallintajärjestelmään liittyvät C-ITS-yhteyspisteen hallinnoijan, luotetun luettelon hallinnoijan ja C-ITS varmennepolitiikkaviranomaisen tehtävät.

Komiteamenettelyssä (artikla 15) hyväksyttävien täytäntöönpanosäädösten osalta valtioneuvosto katsoo, että ITS-direktiivin nojalla annettaville välittömästi sovellettaville täytäntöönpanosäädöksille tulisi aina määrittää tarkka voimassaoloaika. Poikkeuksena tästä, tulisi mahdolliset ITS-direktiiviehdotuksen artikla 7 nojalla hyväksytyt täytäntöönpanosäädökset hätätilanteiden osalta kuitenkin päättää mahdollisimman pian sen jälkeen, kun hätätilanne on päättynyt.

Valtioneuvosto pitää kannatettavana sisällyttää liitteeseen II periaatteet, joiden tehtävänä on ohjata direktiivin mukaisia toimia ITS-järjestelmien koordinoitun käyttöönoton ja yhteen toimivuuden varmistamiseksi. Uusissa periaatteissa korostetut pyrkimykset edistää mm. teknologista kehitystä, eri liikennemuotojen välistä yhteistoimintaa, alueellisten ja paikallisten erityispiirteiden huomiointia sekä tasapuolisten toimintapuitteiden ja mahdollisuuksien varmistaminen kaikille toimijoille, ovat perusteltuja ja johdonmukaisia direktiivin tavoitteiden suhteen.

Valtioneuvosto pitää tarkoituksenmukaisena, että liitteen II periaatteisiin pyrittäisiin sisällyttämään myös teknologianeutraliteetin periaate, jotta tämä periaate ohjaisi komissiota jatkossa sen antaessa delegoituja säädöksiä. Myös voimassaolevan ITS-direktiivin 7 artiklan mukaisesti komission tulee delegoituja säädöksiä antaessaan noudattaa ITS-direktiiviluonnoksen liitteen II periaatteita. Teknologianeutraliteetin periaate tulisi siksi sisällyttää myös uuteen direktiiviin komissiota velvoittavana, jolloin se tukisi myös mahdollisuuksia hyödyntää yhteiseurooppalaista älyliikenteen luottamusratkaisua (EU C-ITS CCMS) sekä 5,9 GHz ITS-taajuusalueilla matkaviestintäteknologioilla että kaupallisissa matkaviestinverkoissa.

Valtioneuvosto kannattaa direktiiviin lisäyksiä (uusi liite III), johon listattujen olennaisten tietojen osalta jäsenvaltioiden on varmistettava tietojen saatavuus liitteessä määritetyn maantieteellisen kattavuuden ja aikataulun mukaisesti. Olennaisten liikennetietojen saatavuuden var-

mistaminen on tärkeää direktiivin mukaisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Liikenteen automaatio ja digitaalisen toimintaympäristön kehittäminen perustuvat tiedon saatavuuteen ja käyttöön, jotka vuorostaan luovat edellytykset kehittää eurooppalaista liikennejärjestelmää EU:ssa yhteisesti määritettyjen tavoitteiden mukaisesti.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että direktiivin vaatimukset joita kansalliselle yhteyspisteelle asetetaan, voidaan toteuttaa nykyiseen toimintamalliin tukeutuen niin, että tieto on saatavilla kansallisen yhteyspisteen kautta sillä tarkkuudella ja laatutasolla, kuin tietoa jo kerätään tai havainnoidaan, tai tieto muutoin siitä välittyy tiedontuotantoprosessin alkuun, josta se analysoidaan, käsitellään ja jaetaan saataville kansalliseen yhteyspisteeseen. Kansallisesti pyritään varmistamaan, ettei direktiivi aiheuta merkittäviä lisäkustannuksia suhteessa nykytilanteeseen.

Valtioneuvosto tukee komission ehdotusta lisätä uusia palveluita (uusi liite IV), johon listattujen olennaisten ITS-palvelujen osalta jäsenvaltioiden tulee varmistaa palvelujen käyttöönotto liitteessä määritetyn maantieteellisen kattavuuden ja aikataulun mukaisesti.

Valtioneuvosto tukee myös komission tavoitetta sisällyttää uutena vaatimuksena käyttäjille ilmaiseksi tarjottava liikenneturvallisuuteen liittyvä yleinen vähimmäisliikennetietopalvelu, joka tulisi ottaa käyttöön 31.12.2026 mennessä TEN-T -verkolla sekä siihen kuulumattomilla moottoriteillä.

Valtioneuvosto yhtyy komission näkemukseen, että liikenteen turvallisuuteen liittyvän tiedon jakaminen liikenteenkäyttäjille on yksinkertainen ja erittäin tehokas tapa lisätä tieliikenneverkolla liikkumisen turvallisuutta. Tietopalvelun tarjoamisessa tulee kuitenkin huomioida maiden erityispiirteet, jotta varmistetaan, että käyttäjille tarjottavat liikenneturvallisuutta koskevat vähimmäistason tietopalvelut ovat luotettavia ja tarkoituksenmukaisia sekä mahdollisuuksien mukaan ilmaiseksi kaikkien käytettävissä.

Direktiivin kansallisesta voimaansaattamisesta voi seurata lisätehtäviä, kustannusvaikutuksia ja resurssipaineita kansallisille toimijoille ja viranomaisille. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että nämä ja muut säädöshankkeeseen liittyvät kustannusvaikutukset yksilöidään mahdollisimman kattavasti ja ennakoivasti asian jatkovalmistelussa, jolloin niihin on mahdollista muodostaa tarkemmat kansalliset kannat. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että ehdotus säilyttää jäsenvaltioille riittävästi kansallista liikkumavaraa, jotta mahdollisuudet direktiivin tarkoituksenmukaiseen ja resurssitehokkaaseen täytäntöönpanoon turvataan ja ne voidaan tehokkaasti käyttää.