

TIO Paasilehto Antti, Lähde
Noora(LVM), Iiskola Altti(LVM)

01.02.2021

Asia

Tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU uudelleentarkastelu

Kokous

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Komissio käynnisti tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annetun direktiivin 2010/40/EU (nk. ITS-direktiivi /Intelligent Transport Systems, ITS) uudelleentarkasteluun tähtäävän EU-tason valmisteluprosessin 8.10.2020 julkaisemalla hanketta koskevan tiekartta-asiakirjan. Tässä tiekartta-asiakirjassa komissio on kuvannut tiiviisti direktiivin uudelleentarkastelun perusteet, tavoitteet sekä asiakokonaisuudet, joihin uudelleentarkastelussa erityisesti keskitytään. ITS-direktiiviä ei ole kertaakaan uudistettu sen voimaantulon jälkeen (27.8.2010).

Komissio on käynnistänyt konsulttivetoisen selvitystyön, jossa arvioidaan komission tiekartassa esitettyjen muutosten mahdollisia vaikutuksia. Lisäksi komissio tulee järjestämään jäsenvaltioille ja muille toimijoille suunnattuja julkisia kuulemisia, kyselytutkimuksia, haastatteluja ja työpajoja, joista kerätään taustatietoa ja näkemyksiä uudelleentarkastelutyön tueksi. Tämän taustoittavan valmistelutyön pohjalta komissio tulee laatimaan lainsäädäntöehdotuksen ITS-direktiivin muuttamisesta. Komission tavoitteena on antaa lainsäädäntöehdotus syksyllä 2021 (Q3/2021).

Uudelleentarkastelun laajempi viitekehys ja tavoitteenasettelu pohjautuvat komission Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa (European Green Deal) koskevaan aloitteeseen ja helmikuussa 2020 annettuun EU:n digitalisaatiopakettiin sekä joulukuussa annettuun EU:n kestävän ja älykkään liikenteen strategiaan. Uudelleen tarkasteluun liittyy läheisesti myös muut EU:n digitalisaatiota edistävät aloitteet kuten EU:n datahallinta-asetus.

Suomen kanta

Suomi kannattaa ITS-direktiivin uudelleentarkastelua. Suomen näkemyksen mukaan ITS-direktiivin uudelleentarkastelussa keskeisenä tavoitteena tulee olla EU-tason sääntelyn saattaminen ajan tasalle niin, että sääntely 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 tulisi edistää laajempaa ja nopeampaa digitaalista transformaatiota tieliikenteessä ja sen rajapinnoilla muiden liikennemuotojen kanssa.

Suomi pitää tärkeänä, että direktiivin mukaisella sääntelyllä pyritään entisestään parantamaan tiedon saatavuutta ja uudelleenkäytettävyyttä oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin. Sääntelyn tulisi edistää saumatonta ja turvallista tiedon jakamista ja hyödyntämistä sekä vauhdittaa toimintaa tukevien infrastruktuurien, teknologioiden ja toimintamallien kehitystä mahdollisimman laajalti. Tiedon hallintaa ja käyttöä koskevien direktiivimuutosten osalta tulee huolehtia, että ne ovat linjassa EU:n digitalisaatiopakettissa esitettyjen tavoitteiden kanssa.

Liikennetietojen laatua, saatavuutta ja käyttöoikeuksien hallintaa koskevat ratkaisut tulee toteuttaa mahdollisimman pitkälti generisten mallien pohjalta, jotta liikenteessä hyödynnettävä ja kerättävä tieto, sektorikohtaiset viranomais-toiminnot sekä digitaaliset palvelut mahdollistavat kytkeytymisen laajemmin datatalouden ja muiden sektoreiden digitaalisten palveluiden ratkaisuihin. Keskeisessä asemassa on käyttöoikeuksien hallinnan kehittäminen.

ITS-direktiivin puitteissa tulisi koko EU:n laajuisesti pyrkiä hyödyntämään ja ottamaan käyttöön MyData-periaatteen mukaisia tiedon hallintamalleja, sillä se tukisi ihmiskeskeisen datatalouden evoluutiota sekä edistäisi liikenteen käyttäjille tarjottavien lisäarvopalvelujen kehitystä.

Uusien teknologioiden ja dataan perustuvien palveluiden käyttöön liittyvän luottamuksen sekä korkean tason turvallisuuden säilyttäminen on keskeistä uutta sääntelyä ja toimintaympäristöä kehitettäessä. Tässä suhteessa on tärkeää pyrkiä huolehtimaan kokonaisvaltaisesti tiedon tuotanto- ja arvoketjujen läpi ulottuvan kyberturvallisuuden varmistamisesta, jossa on huomioitu niin tietoturva- ja tietosuojanäkökohdat kuin myös tiedon eheys, luotettavuus ja saatavuus.

ITS-direktiivin uudelleentarkastelussa tulee parantaa eri liikennemuotojen välistä yhteistoimintaa (multimodaalisuus) lisäämällä henkilö- ja tavaraliikenteen palveluiden, näitä tukevien liiketoimintamallien sekä eri alustojen ja ekosysteemien välistä toiminnallista ja teknistä yhteentoimivuutta. Uusien teknologioiden ja tiedon hyödyntämisen keinoin tulee edistää avoimen ja kilpaillun liikenteen ja liikkumisen palveluiden sisämarkkinan kehittämistä ja tukea kestävästi eri liikennemuotojen käyttöä ja sujuvaa yhdistämistä. ITS-direktiivin uudelleentarkastelussa tulee suhteellisuusperiaatteen mukaisesti huomioida myös paikalliset, alueelliset, kansalliset ja eurooppalaiset erityispiirteet.

Liikenteen lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuuden edistämistä koskevan kehitystyön tulee edetä tavoitteellisesti EU:ssa ja kehitettävissä toimintamalleissa on huomioitava kolmansien osapuolien mahdollisuus käyttää ja hyödyntää olennaisia tietoja sekä järjestelmiä. Liikenteen lippu- ja maksu- sekä uudenlaisten MaaS-palvelujen tarjoajille tulee mahdollistaa pääsy eri liikkumispalveluiden olennaisiin tietoihin, jotka tulisi olla saatavilla avoimen ohjelmointirajapinnan kautta. Samalla tietojen laatua ja ajantasaisuutta tulisi pyrkiä parantamaan. Palvelutarjoajille on myös turvattava pääsy tarvittaviin, yhteentoimiviin maksurajapintoihin. Tavoitteena tulisi olla EU:n laajuisesti yhteentoimivat järjestelmät, mikä edistäisi myös rajat ylittävien matkaketjujen kehittymistä.

Oikein kohdistetuilla ja mitoitetuilla politiikkatoimilla multimodaaliset matkaketjut sekä näiden pohjalta mahdollistuvat uudenlaiset MaaS-palvelut edistäisivät koko liikennejärjestelmän energiatehokkuutta ja vähentäisivät yksityisomisteisten henkilöautojen käyttötarvetta. MaaS-palvelut voivat niin ikään tuoda esimerkiksi kuljetusten yhdistelyn kautta uusia, taloudellisesti kestävämpiä keinoja järjestää harvaan asuttujen alueiden liikkumispalveluita ja ratkaista osin kasvavaa saatavuusongelmaa.

EU-tason toimenpiteillä tulisi parantaa vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin yhtenäisyyttä ja alueellista kattavuutta. Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevan direktiivin (AFID) uudelleentarkastelun yhteydessä komissio tulee harkitsemaan paitsi vaihtoehtoja sitovammille tavoitteille infrastruktuurin käyttöönotossa, myös toimenpiteitä infrastruktuurin käyttöön liittyvien palveluiden yhteentoimivuuden varmistamiseksi. Erityistä huomiota tulee kiinnittää sähköautojen erilaisiin latauspalveluihin ja niiden yhteentoimivuuteen. Sähköautojen älykäs lataus vaatii reaaliaikaista tietoa latauspisteiden saatavuudesta ja käytöstä sekä käyttäjäystävällisiä, toimivia maksukäytäntöjä. Nämä on perusteltua huomioida vahvasti myös ITS-direktiivin uudelleentarkastelussa.

Suomen tavoitteena on edistää kestävää ja tehokasta logistiikkaa digitalisaation avulla. Tämän avulla on mahdollista tarjota nykyistä tehokkaampia ja turvallisempia sekä ilmastovaikutuksiltaan kestävämpiä kuljetuksia. Suomi tavoittelee yhteentoimivuutta ja yhteisiä suuntaviivoja kuljetuskäytävien digitalisoimisessa lähialueilla, EU-tasolla ja globaalilla tasolla. Logistiikan digitalisaation mahdollistamien tehokkuus-, turvallisuus- ja kestävyyshyötyjen saavuttamiseksi tiedonjakoa, hyödyntämistä ja tiedon tuottamista on kehitettävä kuljetusväylillä ja solmupisteissä. Tehokkaalle multimodaalille, rajat ylittävälle digitaaliselle tiedonjaolle on luotava edellytykset lainsäädännön ja verkostomaisen yhteistyön avulla.

Direktiivin uudelleentarkastelussa tulee varmistaa, että uudistettu sääntely-ympäristö säilyy houkuttelevana digitaalisiin teknologioihin ja kyvykkyyksiin kohdennetuille investoinneille, sillä ne ovat tärkeässä asemassa uusien työpaikkojen luomisessa sekä kasvun ja kilpailukyvyn vahvistamisessa. Pyrkimyksenä tulee olla se, että liikennesektori tarjoaisi tasapuoliset toimintaedellytykset kaikille toimijoille. Liikenteeseen kohdennettavaa sektorikohtaista erityissääntelyä ja viranomaisvelvoitteita tulisi asettaa vain niissä tilanteissa, kun se on välttämätöntä direktiivin uudelleentarkastelulle asetettujen yhteiskunnallisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Samalla on huolehdittava, että sääntely on teknologianeutraalia, jotta jo käytössä olevia sekä uusia teknologioita ja innovaatioita kyetään hyödyntämään markkinoilla mahdollisimman tehokkaasti.

Komission tavoite virtaviivaistaa ja kehittää direktiivin sekä sen nojalla annettujen delegoitujen säädösten edellyttämää kansallista raportointia koskevia velvoitteita on erittäin kannatettava. Etenkin ITS-direktiivin nojalla annetuissa delegoiduissa asetuksissa raportointia koskevat määräykset sekä aikataulut poikkeavat jossain määrin toisistaan. Direktiivin uudelleentarkastelun yhteydessä kansallista raportointia koskevia velvoitteita tulisi selkiyttää ja yhdenmukaistaa samoin kuin raportoinnin aikatauluja.

Suomi katsoo, että komission teettämän vaikutustenarvioinnin tulisi sisältää mahdollisimman konkreettiset esitykset eri etenemisvaihtoehtojen vaikutuksista muun muassa kustannuksiin, markkinoihin, kilpailukykyyn liikenneturvallisuuteen, ympäristöön, tietoturvaan sekä liikennemääriin, jotta ITS-direktiivin uudelleentarkastelussa kyettäisiin etenemään mahdollisimman tehokkaasti ja tarkoituksenmukaisimmalla tavalla.

Pääasiallinen sisältö

Tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönotosta sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU (ITS-direktiivi) ensisijaisena tavoitteena on vauhdittaa älykkäiden liikennejärjestelmien koordinoitua käyttöönottoa ja käyttöä tieliikenteessä ja rajapintojen kautta myös muissa liikennemuodoissa kaikkialla Euroopassa.

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

Ottaen huomioon teknologisen kehityksen nykyvauhdin ja automaation sekä tekoälyn lisääntyneen käytön on selvää, että 10 vuotta sitten annettu ITS-direktiivi ei enää kaikilta osin vastaa nykykehityksen tarpeita. Komission aloitetta ITS-direktiivin uudelleentarkastelun käynnistämiseksi on odotettu jo useamman vuoden ajan. Tätä taustaa vasten komission virallinen ilmoitus ITS-direktiivin uudelleentarkastelun käynnistämisestä lokakuun alussa 2020 oli erittäin tervetullut uutinen.

ITS-direktiivin uudelleentarkastelua koskeva komission tiekartta-asiakirja

Komissio on laatinut ITS-direktiivin uudelleentarkastelusta erillisen tiekartta-asiakirjan, jossa on kuvattu tiiviisti uudelleentarkastelun perusteet, asiakokonaisuudet, joihin uudelleentarkastelussa tullaan erityisesti keskittymään, sekä uudistamisen tavoitteet. Tavoitteina tiekartassa mainitaan muun muassa liikenneturvallisuuden parantaminen, liikenteen tehokkuus ja mukavuus, erilaisten liikennemuotojen valinnan ja käytön helpottaminen (ns. multimodaalisuus) sekä liikenteen hallinnan helpottaminen.

EU:n liikennesektorin tulevaisuuden kehityksen näkökulmasta komissio on identifioinut kolme keskeisintä toimintakokonaisuutta, joilla EU:n tulisi pyrkiä kehittämään toimintaansa alan kehityksen, kilpailukykyyn ja kestäväen kehityksen turvaamiseksi ja vauhdittamiseksi.

Ensimmäisenä prioriteettina on digitaalisen yhteentoimivuuden 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. Lisäksi komissio haluaa edelleen kehittää tarvittavia EU-tason toiminta- ja koordinaatorakenteita, jotta sääntelyn rajat ylittävä toimeenpano olisi mahdollisimman yhdenmukaista ja tehokasta. Uudelleentarkastelun yhteydessä komissio arvioi myös, tulisiko jäsenvaltioihin kohdistettavia velvoitteita olennaisten ITS-palvelujen käyttöönoton osalta lisätä.

Toinen komission esittämä ITS-direktiivin uudelleentarkastelun prioriteetti liittyy EU-tason yhteistyön tiivistämiseen. Komissio katsoo, että niin jäsenvaltioiden kuin myös liikennealan toimijoiden välistä yhteistyötä ja koordinaatiota tulee vahvistaa samalla, kun toimintaan liittyvää EU-tason ohjausta lisätään. Lisäksi komissio pyrkii parantamaan ITS-direktiivin puitteissa perustettujen kansallisten yhteyspisteiden (National Access Point, NAP) välistä yhteentoimivuutta ja koordinaatiota. Myös direktiivin edellyttämää kansallista raportointia on tarkoitus virtaviivaistaa samalla, kun toimintaa koskevia

velvoitteita päivitetään (mm. keskeiset suorituskykymittarit - Key Performance Indicators, KPI).

Kolmas prioriteetti liittyy liikenteen uusien palvelujen kehitystä tukevien tietovarantojen saatavuuden ja hyödyntämisen lisäämiseen. Komissio haluaa vahvistaa ITS-palveluntarjoajien oikeuksia ja velvollisuuksia koskevia säännöksiä, joilla mahdollisesta tasapuolisesta, oikeudenmukaisesta ja syrjimättömästä edellytyksestä ITS-palveluiden tarjoamiseen (esim. MaaS-palveluissa). Tämän rinnalla on tarkoitus kehittää mekanismeja tiedon saatavuuden ja tasapuolisen hyödyntämisen parantamiseksi. Tässä suhteessa EU:n digitalisaatiopakettin asettamat laaja-alaisemmat tavoitteet ovat keskeisessä roolissa, ja komissio haluaa myös varmistaa, että ITS-direktiivin uudelleentarkastelu etenee koordinoitusti suhteessa muilla EU:n toimialoilla tehtävän digitalisaatiotyön kanssa (mm. tiedon hallinta, vastuukysymykset, EU:n data-avaruuksien kehittäminen, TEN-T). Komissio haluaa myös luoda EU-tason velvoitteet olennaisten liikennetietojen avaamiselle ITS-palvelujen jatkuvuuden tukemiseksi koko unionin alueella.

ITS-direktiivin uudelleentarkastelun laajempi EU-tason viitekehys

EU:n vihreä ja digitaalinen siirtymä. Ursula von der Leyenin johtama Euroopan komissio on korostanut unionin prioriteettina Euroopan siirtymää kohti uutta digitaalista maailmaa, jossa vihreän ja digitaalisen siirtymän edistäminen ohjaavat yltäosalla kaikkea unionin toimintaa. Euroopan uuden kasvustrategian (European Green Deal) keskiössä ovat talouden eri sektorit, mukaan lukien liikenne, joiden avulla vihreän kehityksen ohjelmaa toteutetaan kohti EU:n ilmastoneutraaliustavoitetta 2050. Komission näkemyksen mukaan digitaalinen siirtymä on tärkein kestävä kasvun mahdollistaja sekä myös keskeinen elpymisen tekijä koronan taloudelle aiheuttamassa tilanteessa Euroopan unionissa.

EU:n digitaalinen strategia. Euroopan digitaalisen siirtymän vauhdittamiseksi sekä unionin uuden kasvustrategian tavoitteiden saavuttamiseksi komissio julkaisi helmikuussa 2020 Euroopan digitaalisen strategian. Tämä strategia toimii ns. viiden vuoden tiekarttana Euroopan digitaaliselle muutokselle, jossa tavoitteena on digitaalisiin ratkaisuihin perustuva eurooppalainen yhteiskunta, joka korostaa ihmisten osallisuutta ja valinnan mahdollisuuksia sekä teknologista riippumattomuutta ja kansalaisten luottamusta. Samalla pyrkimyksenä on varmistaa, että Eurooppa pystyy vastaamaan globaalin talouden muutoksiin ja että se toimii aktiivisesti ja tulevaisuuteen suuntaavalla tavalla yritysten tasavertaisten toimintaedellytysten rakentamiseksi sekä maailmanlaajuisilla että EU:n markkinoilla. Euroopan digitaalisen strategian tavoitteena on digitaalisten ratkaisujen vahvistaminen, yhteisiin arvoihin perustuva yhteiskunta, joka asettaa ihmiset etusijalle ja rikastaa kaikkien eurooppalaisten elämää, mahdollistaa yrityksille monipuolisen toimintaympäristön ja kaikille mahdollisuudet valita ja tavoitella omanlaistaan digitaalista muutosta.

EU:n datastrategia. Digitaalisen strategian yhteydessä komissio julkaisi myös EU:n yhteisen datastrategian. Strategian tavoitteena on luoda yhteinen eurooppalainen data-avaruus sekä aidot digitaalisen tiedon sisämarkkinat. Lisäksi strategiassa ehdotetaan sektorikohtaisten data-avaruuksien luomista esimerkiksi terveyden ja liikenteen, osaamisen ja median alalla. Euroopan komissio antoi 25 päivänä marraskuuta 2020 eurooppalaisen datahallintosäädöksen, joka on ensimmäinen datastrategian konkreettinen toimenpide. Datahallintosäädöksen tavoitteena on luoda datan hallinnalle kehys, joka lisää datan hyödynnettävyyttä ja jonka tarkoituksena on yhtenäistää datan jakamisen menettelyjä koko EU:n alueella. Samalla EU pyrkii edistämään datan käyttöä ja

saatavuutta tukevia investointeja, vahvistamaan datan käsittelyä ja käyttöä tukevia kyvykkyyksiä ja infrastruktuuria sekä lisäämään datan laaja-alaista hyödyntämistä tukevaa yhteentoimivuutta. Myös yksilöiden toimintakyvyn ja osaamisen kehittäminen on keskeisessä asemassa strategian tavoitteiden saavuttamiseksi.

Komission valkoinen kirja tekoälystä. EU:n digitaalista siirtymää ohjaavaan strategiakokonaisuuteen liittyen komissio myös julkaisi samalla tekoälyä käsittelevän valkoisen kirjan. Valkoisessa kirjassa on esitetty suuntaviivat, joiden mukaisesti tekoälyn kehittämistä Euroopassa tulisi komission näkemyksen mukaan edistää. Komissio katsoo, että EU:n tulisi luoda yhteiset politiikkatoimet sekä yhteinen sääntelykehikko, jotka tukisivat investointeja tekoälytutkimukseen ja -innovaatioihin, vahvistaisivat osaamista sekä edistäisivät tekoälyn hyödyntämistä erityisesti pienissä ja keskisuurissa yrityksissä. Komission mukaan EU:n tekoälyä koskevan lähestymistavan tulisi perustua luottamukseen ja huippuosaamiseen. Tämä loisi edellytykset sille, että kansalaiset uskaltaisivat alkaa hyödyntää uusia teknologioita ja yrityksillä olisi kannustimia kehittää niitä.

EU:n kestävän ja älykkään liikkumisen strategia. Komissio esitteli 9.12.2020 kestävän ja älykkään liikkumisen strategian sekä 82 aloitteesta koostuvan toimintasuunnitelman, jotka ohjaavat komission työtä seuraavien neljän vuoden ajan. Strategialla luodaan perusta, joka auttaa EU:n liikennejärjestelmää saavuttamaan vihreän ja digitaalisen muutoksen ja selviytymään paremmin tulevista kriiseistä. ITS-direktiivin uudistamisen näkökulmasta strategiassa on keskeistä pyrkimys tiedon tehokkaampaan hyödyntämiseen luomalla yhtenäinen eurooppalainen tietoavaruus (Common European Mobility Data Space), mahdollistamalla eri liikennemuotojen väliset tehokkaat matkaketjut ja matkalippujärjestelmät sekä automaattinen ajaminen. Strategian mukaan älykäs liikkuminen tukee kestävän liikkumisen ympäristötavoitteiden saavuttamista ja edistää myös liikenneturvallisuutta sekä yhteismarkkinan toipumista pandemiasta.

Kaikki edellä kuvatut EU:n lanseeraamat strategia-asiakirjat sekä niiden puitteissa käynnistettävät EU-tason toimet sekä annettavat lainsäädäntöehdotukset luovat kokonaisuuden, jolla on monilta osin sekä suoria että epäsuoria vaikutuksia ITS-direktiivin uudelleentarkasteluun. Tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönottoa ja käyttöä ohjaava ITS-direktiivi perustuu hyvin pitkälti olennaisten liikennetietojen saatavuuden, hyödyntämisen sekä yhdenmukaisen hallinnoinnin edistämiseen (EU datastrategia, liikkumisen data-avaruus) sekä yhteentoimivien järjestelmien ja teknisten ratkaisujen kehittämiseen (EU digitaalinen strategia). Direktiivin puitteissa tehtävä työ liikennevälineiden automaation lisäämiseksi sekä automaattista liikennettä tukevan infrastruktuurin kehityksen vauhdittamiseksi kytkeytyy tiiviisti laajempaa digitalisaatiokehitykseen sekä tekoälyn hyödyntämiseen (valkoinen kirja tekoälystä, kestävän ja älykkään liikkumisen strategia).

Yleistä taustaa ITS-direktiivistä

Direktiivissä on määritetty neljä ensisijaista toimialaa (I-IV), joiden puitteissa toteutettavilla toimilla pyritään varmistamaan älykkäiden liikennejärjestelmien koordinoitu ja johdonmukainen käyttöönotto ja käyttö koko unionin alueella. Nämä ensisijaiset alat ovat

I tie-, liikenne- ja matkadatan optimaalinen käyttö;

II liikenteen ja rahtitoimintojen hallintaan liittyvien ITS-palvelujen jatkuvuus;

III tieliikenteen turvallisuuteen ja turvaamiseen liittyvät ITS-sovellukset;

IV ajoneuvon yhdistäminen liikenneinfrastruktuuriin.

Direktiivissä on lisäksi määritetty kuusi yksityiskohtaisempaa, ensisijaisiin aloihin liittyvää ensisijaista toimea, joiden osalta EU:n tulee laatia yhteiset määrittelyt, sekä asian niin vaatiessa, tarvittavat standardit, jotka ovat tarpeen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton ja operatiivisen käytön yhteensopivuuden, yhteentoimivuuden ja jatkuvuuden varmistamiseksi koko EU:n alueelle. Nämä kuusi ensisijaista toimea ovat

- a) EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoaminen;
- b) EU:n laajuisten tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoaminen;
- c) datat ja menettelyt, joilla mahdollisuuksien mukaan tarjotaan liikenneturvallisuuteen liittyvät yleiset vähimmäisliikennetiedot ilmaiseksi käyttäjille;
- d) yhteentoimivan EU:n laajuisen hätäpuhelinjärjestelmän (eCall) yhtenäinen tarjoaminen;
- e) turvallisia pysäköintialueita koskevien tietopalvelujen tarjoaminen kuorma-autoille ja hyötyajoneuvoille; ja
- f) turvallisia pysäköintialueita koskevien varauspalvelujen tarjoaminen kuorma-autoille ja hyötyajoneuvoille.

ITS-direktiivin nojalla EU:n jäsenvaltiot ovat siirtäneet 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 määräajaksi. Komission nykyinen mandaatti on voimassa 27.8.2022 asti. Direktiivin mukaisesti kustakin direktiivissä määritetystä ensisijaisesta toimesta hyväksytään erillinen delegoitu säädös.

Delegoiduilla asetuksilla komissio antaa yhteiset määrittelyt, sekä asian niin vaatiessa, tarvittavat standardit, jotka ovat tarpeen ITS-järjestelmien käyttöönoton ja operatiivisen käytön yhteensopivuuden, yhteentoimivuuden ja jatkuvuuden varmistamiseksi koko EU:n alueelle. ITS-direktiivin mukaan jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että delegoiduissa säädöksissä annettuja määrittelyjä sovelletaan yleisiä, vahvistettuja periaatteita noudattaen silloin, kun ITS-sovelluksia ja -palveluita otetaan käyttöön. Delegoidut asetukset eivät näin ollen rajoita jäsenvaltioiden oikeutta päättää itse sovellusten ja palveluiden käyttöönotosta alueillaan. Sovellusten ja palveluiden käyttöönottoa koskevista velvoitteista säädetään ITS-direktiivillä. Delegoiduissa asetuksissa ainoastaan määritellään kriteerit niille sovelluksille ja palveluille, jotka ovat jo jäsenvaltioissa käytössä tai jotka jäsenvaltiot ovat ITS-direktiivin nojalla velvoitettuja ottamaan kansallisesti käyttöön.

Direktiivissä määritettyjen täytäntöönpanovaltuuksien käytössä komissiota avustaa direktiivin nojalla perustettu ja jäsenvaltioiden edustajista muodostettu Euroopan ITS-komitea (komiteamenettely). Lisäksi komissio on direktiivissä sille annettujen toimivaltuuksien puitteissa perustanut Euroopan neuvoo-antavan ITS-ryhmän, joka neuvoo komissiota ITS-järjestelmien käyttöönottoon ja käyttöön liittyvissä kaupallisissa ja teknisissä kysymyksissä. Ryhmä koostuu asiaankuuluvien ITS-palveluntarjoajien,

käyttäjäjärjestöjen, liikenteen ja infrastruktuurialan toimijoiden, valmistusteollisuuden, työmarkkinaosapuolten, ammattijärjestöjen, paikallisviranomaisten ja muiden asiaankuuluvien sidosryhmätahojen korkean tason edustajista.

Komissio on syksyyn 2020 mennessä hyväksynyt määrätykset ja antanut näitä koskevat delegoidut säädökset seuraavien ensisijaisten toimien osalta:

- a) EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamista koskeva delegoitu asetus (EU) 2017/1926;
- b) EU:n laajuisten tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamista koskeva delegoitu asetus (EU) N:o 962/2015;
- c) Käyttäjille ilmaiseksi tarjottavia liikenneturvallisuuteen liittyviä yleisiä vähimmäisliikennetietoja koskeva delegoitu asetus (EU) N:o 886/2013;
- d) eCall-hätäpuhelukeskustelun yhtenäistä tarjontaa koskeva delegoitu asetus (EU) N:o 305/2013;
- e) Kuorma-autojen ja hyötyajoneuvojen turvallisiin ja valvottuihin pysäköintipaikkoihin liittyvien tietopalvelujen tarjoamista koskeva delegoitu asetus (EU) N:o 885/2013.

Kuorma-autoille ja hyötyajoneuvoille turvallisia pysäköintialueita koskevien varaustietopalvelujen tarjoamista käsittävän ensisijaisen toimen "f" osalta komissio on tullut siihen tulokseen, ettei tällaisia varaustietoja varten toistaiseksi tarvita määräyksiä tai standardeja, ja tästä syystä delegoitua asetusta ei ole annettu.

Komission työtä ITS-direktiivin implementoinnissa ohjaa erillinen työohjelma. Viimeisin päivitys työohjelmaan tehtiin joulukuussa 2018 (komission päätös (2018) 8264). Uusi päivitetty työohjelma kattaa kauden 2018-2022. Yhtenä keskeisenä tavoitteena päivitettyssä työohjelmassa on mainittu reaaliaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamisesta annetun komission delegoidun asetuksen (EU 2015/962) uudelleentarkastelu. Tavoitteena on sääntelyn maantieteellisen soveltamisalueen laajentaminen, uusien tietoluokkien sisällyttäminen soveltamisalaan (mm. tieliikenteen eri käyttövoimien ja polttoaineiden tankkaus- ja latauspisteet, kaupunkiajoneuvojen käyttömääräykset [geofencing], eräät liikenteen historiatiedot, viranomaiskäyttöön kerättävät ajoneuvotiedot sekä tieliikennettä koskevat sääntelyyn perustuvat, jäsenvaltiokohtaiset erityismääräykset, kuten esimerkiksi talvirenkaiden käyttöpakko) sekä jäsenvaltioihin kohdistettavat uudet, tiedon keruuta koskevat velvoitteet.

Toinen päivitetyn työohjelman keskeisistä tavoitteista liittyy multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisesta annetun komission delegoidun asetuksen (EU 2017/1926) uudelleentarkasteluun, jossa pyrkimyksenä on kehittää yhteiset toimintapuitteet multimodaalisia liikkumispalveluita tukevalle EU-tason lippu- ja maksujärjestelmälle.

Komissio käynnisti asetusten uudelleentarkasteluun liittyvän valmistelutyön keväällä 2020, jolloin järjestettiin ensimmäiset asioita käsittelevät EU-tason asiantuntijakokoukset. Käynnistetyn työn tarkoituksena on pohjustaa asetusten varsinaista uudelleentarkastelua sekä tukea ja ohjata mahdollisten lainsäädännöllisten muutosten pohjana toimivien taustaselvitysten valmistelua. Komissio on korostanut, että näissä keskusteluissa komissio haluaa kerätä asiantuntijoiden näkemyksiä tarvittavista

muutoksista sekä niistä tavoista ja menetelmistä, joilla muutokset voitaisiin toteuttaa. Lisäksi komissio pyrkii keskustelujen pohjalta arvioimaan, missä määrin jäsenvaltioiden asiantuntijoiden näkemykset ovat yhteneväisiä ja muodostavat mahdollisia etenemispolkuja uudistusten läpiviemiseksi.

Delegoitujen säädösten uudelleentarkastelua koskevissa asiantuntijakokouksissa komissio on myös tuonut mukaan keskusteluun niitä elementtejä, jotka mahdollisesti tullaan sisällyttämään ITS-direktiiviä koskevaan uudelleentarkastelutyöhön. Komissio on kuitenkin koko ajan painottanut, että varsinainen keskustelu näistä asioista tullaan käymään ITS-direktiivin uudelleentarkasteluun tähtäävän valmisteluprosessin puitteissa.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

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.

Käsittely Euroopan parlamentissa

ITS-direktiivin uudelleentarkastelua koskeva käsittely alkaa virallisesti Euroopan parlamentissa vasta sitten, kun komissio on antanut uudelleentarkastelua koskevan lainsäädäntöehdotuksensa.

Kansallinen valmistelu

Liikennejaosto (EU22), kirjallinen menettely 15.-19.1.2021

Eduskuntakäsittely

-

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

ITS-direktiivin mukaisten velvoitteiden kansallinen toimeenpano on toteutettu liikenteenpalveluista annetulla lailla (320/2017).

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, on syytä huomioda, että kauppamerenkulkuun ja ilmailuun liittyvät asiat kuuluvat valtakunnan toimivaltaan, kun taas raideliikenneasiat ovat puolestaan Ahvenanmaan maakunnan omassa lainsäädäntövallassa.

Taloudelliset vaikutukset

ITS-direktiiviin esitettävien muutosten taloudellisia vaikutuksia on mahdollista arvioida tarkemmin vasta siinä vaiheessa, kun komissio on antanut asiaa koskevan lainsäädäntöehdotuksensa. Koska lainsäädäntöehdotuksen valmistelu on vasta käynnistymässä komissiossa, on alla kuvattu niitä yleisesti tunnistettuja vaikutuksia, joita

tieliikenteen automaation lisäämiseen sekä älykkäiden liikennejärjestelmien hyödyntämiseen ja kehittämiseen liittyä.

Liikenteen automaation lisäämisen keskeisenä tavoitteena on parantaa liikenteen turvallisuutta, tehokkuutta ja kestävä kehitystä, joista kaikista on saavutettavissa parhaimmillaan merkittäviäkin yhteiskunnallisia hyötyjä, myös taloudellisia. Automaatiolla on tieliikenteessä valtava potentiaali. Tieliikenteessä menehtyneiden ja loukkaantuneiden lukumääriä, ympäristöpäästöjä, aikasäästöjä tai hyvinvoinnin lisääntymistä mitaten automaatiolla arvioidaan tutkimusten ja selvitysten mukaan saavutettavan enemmän hyötyjä kuin millään muulla tavalla.

Koska liikenteen laajamittaisempi automaatiokehitys on kuitenkin vasta käynnistymässä, on myös sen vaikutusten tarkempaan arvioimiseen ja mittaamiseen käytettävien menetelmien ja mittareiden kehitystyö vielä alkuvaiheessaan. Etenkin määrällisten arviointikriteereiden kehittäminen on haastavaa. Lisäksi yksistään liikenteen automaation tuottamia vaikutuksia on usein vaikea erottaa laajemmista yhteisvaikutuksista, jotka syntyvät muista samanaikaisesti toteutettavista yleistä digitalisaatio- ja automaatiokehitystä tukevista toimenpiteistä.

Liikenteen automaatio- ja laajemmin digitalisaatioteknologiat tuottavat innovaatioita, jotka edistävät liikenteen turvallisuutta. Erityisesti inhimillisestä virheestä johtuvien onnettomuuksien voidaan olettaa vähenevän automaation edetessä. Arviolta jopa yli 90 % tieliikenteen nykyisin tapahtuvista onnettomuuksista johtuu ainakin osittain inhimillisestä virheestä. Tästä johtuen liikenteen automaatiolla on keskeinen rooli pyrittäessä kohti pitkän aikavälin tavoitetta, nk. nollavisiota, jonka mukaisesti tieliikenteessä ei enää tapahtuisi kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtavia onnettomuuksia. Tilastokeskuksen mukaan tieliikenteen vakavat ja lievät loukkaantumiset sekä kuolemat maksoivat Suomessa vuonna 2014 yhteiskunnan eri osapuolille arviolta yhteensä 1,3 miljardia euroa.

Liikenteen automaation lisäämisellä sekä keinoälyä hyödyntäviä uusia teknologioita käyttöönottamalla luodaan myös edellytyksiä vähentää liikennevälineiden operointikustannuksia sekä lisätä tehokkuutta muun muassa reittien ja kapasiteettien optimoinnin kautta. Onnistunut optimointi vaikuttaa suoraan kuljetusten kustannuksiin muun muassa käytettävän polttoaineen määrän tarpeen vähenemisen kautta. Myös mahdollisten odotusaikojen lyheneminen vaikuttaa kustannuksiin pienentävästi, kun kuljetusten tehokkuutta ja sujuvuutta kyetään parantamaan. Lisäksi liikenteen häiriöiden vaikutuksia pystytään automaation ja tiedon hyödyntämisen avulla minimoimaan, millä on suoria vaikutuksia kuljetuskustannuksiin. Automaation vaikutukset liikennejärjestelmän tehostumiseen ja verkon optimaalisempaan käyttöön tulee kuitenkin tarkastella huolellisesti.

Kun uudenlaiset liikkumispalvelut yleistyvät, laajentuvat ja toimivat yhteen perinteisten kuljetuspalveluiden kanssa, mahdollisuudet älykkäiden liikennejärjestelmien ja automaation hyödyntämiseen uudenlaisten liikenteen yhdistämis- ja välityspalvelujen kehityksessä lisääntyvät. Tällaisten palvelujen tavoitteena on välittää kuljetuksia ja yhdistää eri kulkumuotoja, ja tehdä siten matka- ja kuljetusketjuista entistä sujuvampia ja katkeamattomampia. Liikenteen automaatio ja sen pohjalta kehitetyt uudenlaiset palvelut mahdollistavat entistä kustannustehokkaampien ratkaisujen hyödyntämisen, jotka palvelevat niin laajempia liikennejärjestelmän kehittymisen ja yhteiskunnallisten hyötyjen tavoitteita kuin myös mahdollistavat liikenteen käyttäjien tarpeiden entistä paremman huomioon.

Automaatiolla on myös keskeinen rooli kehitettäessä ympäristön kannalta kestävää liikkumista. Erilaiset asteittain yleistyvät tieliikenteen automaattiset kuljettajaa avustavista tai tukevista järjestelmistä, kuten kaistavahdit tai ajoetäisyydet, optimoivat liikkumista ja tasoittavat inhimillistä ja polttoainetta kuluttavaa ajotapaa. Automaattijärjestelmällä on arvioitu olevan positiivisia vaikutuksia myös tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöihin. Vaikutukset voivat olla suoria, eli mahdollisuudet käyttää ympäristöystävällisempiä käyttövoimia paranevat, tai ne voivat olla epäsuoria, esimerkiksi seurausta reittien ja kapasiteettien optimoinnista. Päästöjä voidaan lisäksi pienentää esimerkiksi automaattisen reittitiedon vaihdolla, sensorien kokoamien tietojen yhdistämisellä sekä optimoimalla väylän käyttöä älykkäällä liikenteen ohjauksella.

Automaatiolla on mahdollista lisätä alueellista tasa-arvoa palvelujen saavutettavuudella, valinnan vapaudella ja kustannusten alenemisella. Automaattisten liikennevälineiden avulla tuotettavat palvelut voivat olla kustannustehokkaita, ja siten parantaa liikkumisen palveluiden saatavuutta myös haja-asutusalueilla. Kaupungeissa tällaiset palvelut tehostavat joukkoliikenteen käyttöä tarjoamalla ensimmäisen ja viimeisen kilometrin ongelmaan tehokkaan ratkaisun. Myös erilaisille väestöryhmille tarjottavat kohdennetut palvelut voivat tulla mahdollisiksi. Esimerkiksi ikääntyneiden asumista omissa asunnoissaan haja-asutusalueilla voisi tukea mahdollisuus päästä esimerkiksi kauppaan automaattisten liikennevälineiden avulla tarjottavien palveluiden myötä.

Komission tiekartta-asiakirjan perusteella voidaan arvioida, että ITS-direktiivin uudelleentarkastelulla voi olla merkittäviä taloudellisia vaikutuksia nykyisiin markkinatoimijoihin sekä viranomaisiin. Taloudelliset vaikutukset voivat ulottua saavutettavuuden muutosten kautta myös laajemmin yhteiskuntaan, mm. kiinteistö- ja työmarkkinoiden kautta. Uudelleentarkastelun yhtenä tavoitteena on muun muassa selvittää uusia digitaalisia järjestelmiä ja palveluita koskevia oikeuksia ja velvollisuuksia. Mahdollisten sääntelymuutosten seurauksena olemassa olevat markkinatoimijat voivat joutua mukauttamaan palveluitaan sekä tietojärjestelmiään uusien vaatimusten mukaisiksi. Uuden sääntelyn ja järjestelmien yhteensovittaminen saattaa edellyttää taloudellisia investointeja sekä uusia operatiivisia kustannuksia. Uudet vaatimukset tulisivat koskettamaan laajalla skaalalla eri liikennesektorilla toimivien palvelujen kehittäjiä ja tarjoajia, ajoneuvovalmistajia sekä julkisia viranomaisia.

Vaikka älykkäitä liikennejärjestelmiä ja palveluita koskevan oikeustilan tarkentaminen voi johtaa joidenkin palveluntarjoajien kohdalla taloudellisiin panostuksiin, voi ITS-direktiivin uudelleentarkastelu toisaalta nopeuttaa eri liikenteeseen ja liikkumiseen liittyvien osa-alueiden korvaantumista taloudelliselta kokonaistehokkuudeltaan kestävämmillä digitaalisilla ja automaatioon perustuvilla ratkaisuilla edellä kuvatun mukaisesti.

Komission tiekartta-asiakirjan mukaan tehokkaampi liikkuminen, parantuneet yhteydet sekä ympäristökuormituksen vähentyminen kompensoivat lisääntyneitä kustannuksia. Komission näkemyksen mukaan parempi koordinaatio myös nopeuttaa uusien älykkäiden palveluiden käyttöönottoa ja luo laajemmän markkinan palveluille. Samalla Euroopan kansainvälinen kilpailukyky paranee ja yhteismarkkina vahvistuu. Kilpailun lisääntyminen puolestaan lisää kuluttajien valintamahdollisuuksia ja liikkumispalveluiden ympäristövaikutukset nousevat valintakriteeriksi. Toisaalta tiekartassa kannetaan myös huolta siitä, ettei liikennemäärien kasvu syö saavutettuja hyötyjä.

Koska komissio on vasta käynnistänyt varsinaisen vaikutustenarviointityön, ei tässä vaiheessa ole vielä käytettävissä tarkempia tietoja valmisteilla olevan lainsäädäntöehdotuksen arvioituista kustannus- tai muista vaikutuksista.

Mahdollisesta kansallisesta rahoituksesta päätetään julkisen talouden suunnitelman ja valtion talousarvion valmistelun yhteydessä. Toimenpiteiden edellyttämä valtion rahoitus toteutetaan valtiontalouden kehysten puitteissa tarvittaessa kohdentamalla määrärahoja uudelleen.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

Komission tiekartta-asiakirja ITS-direktiivin uudelleentarkastelusta (Inception Impact Assessment, Ref. Ares(2020)5341571 - 08/10/2020)

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

LVM Antti Paasilehto, antti.paasilehto@lvm.fi, 040 532 56 57

LVM Noora Lähde, noora.lahde@lvm.fi, 045 222 2017

LVM Altti Iiskola, altti.iiskola@lvm.fi, 050 430 4876

EUTORI-tunnus

EU/2020/0172

Liitteet

Viite

Asiasanat	älyliikenne, liikennepolitiikka
Hoitaa	LVM
Tiedoksi	EUE, LIIVI, TEM, UM, VAYLA, VNK, VTV, YM
