

Bryssel den 5 oktober 2023
(OR. en)

13738/23

**Interinstitutionellt ärende:
2021/0419(COD)**

**CODEC 1756
TRANS 393
TELECOM 285
IND 507
DATAPROTECT 254
DIGIT 203
PE 117**

INFORMERANDE NOT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag – Resultatet av Europaparlamentets första behandling (Strasbourg den 2–5 oktober 2023)

I. INLEDNING

I enlighet med bestämmelserna i artikel 294 i EUF-fördraget och den gemensamma förklaringen om praktiska bestämmelser för medbeslutandeförfarandet¹ har informella kontakter ägt rum mellan rådet, Europaparlamentet och kommissionen i syfte att nå en överenskommelse vid första behandlingen.

¹ EUT C 145, 30.6.2007, s. 5.

I detta sammanhang lade ordföranden för utskottet för transport och turism (TRAN), Karima DELLI (Verts/ALE, FR), som företrädare för TRAN-utskottet fram ett kompromissändringsförslag (ändringsförslag 63) till det ovannämnda förslaget till direktiv, som Rovana PLUMB (S&D, RO) hade utarbetat ett förslag till betänkande om. En överenskommelse om detta ändringsförslag nåddes vid de ovannämnda informella kontakterna. Inga andra ändringsförslag lades fram.

II. OMRÖSTNING

Vid omröstningen i plenum den 3 oktober 2023 antogs kompromissändringsförslaget (ändringsförslag 63) till det ovannämnda förslaget till direktiv. Det ändrade kommissionsförslaget utgör parlamentets ståndpunkt vid första behandlingen, vilken återges i lagstiftningsresolutionen i bilagan².

Parlamentets ståndpunkt motsvarar det som institutionerna tidigare kommit överens om. Rådet bör därför kunna godkänna parlamentets ståndpunkt.

Akten kommer då att vara antagen i den lydelse som motsvarar parlamentets ståndpunkt.

² Den version av parlamentets ståndpunkt som finns i lagstiftningsresolutionen har markerats för att ange de ändringar som har gjorts genom ändringsförslagen till kommissionens förslag. Tilläggen till kommissionens text markeras med *fetstil och kursivering*. Symbolen ”■” anger struken text.

P9_TA(2023)0334

Intelligenta vägtransportsystem

Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 3 oktober 2023 om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (COM(2021)0813 – C9-0471/2021 – 2021/0419(COD))

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2021)0813),
 - med beaktande av artiklarna 294.2 och 91 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C9-0471/2021),
 - med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
 - med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande av den 23 mars 2022¹,
 - efter att ha hört Regionkommittén,
 - med beaktande av den preliminära överenskommelse som godkänts av det ansvariga utskottet enligt artikel 74.4 i arbetsordningen och det skriftliga åtagandet från rådets företrädare av den 21 juni 2023 att godkänna parlamentets ståndpunkt i enlighet med artikel 294.4 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
 - med beaktande av artikel 59 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism (A9-0265/2022).
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
 2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att på nytt lägga fram ärendet för parlamentet om den ersätter, väsentligt ändrar eller har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag.

¹ EUT C 290, 29.7.2022, s. 126.

3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

Europaparlamentets ståndpunkt fastställd vid första behandlingen den 3 oktober 2023 inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/... om ändring av direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet², och

¹ EUT C 290, 29.7.2022, s. 126.

² Europaparlamentets ståndpunkt av den 3 oktober 2023.

av följande skäl:

- (1) I kommissionens meddelande av den 9 december 2020 ”*Strategi för hållbar och smart mobilitet*” – **att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden (strategin för hållbar och smart mobilitet)**” anges införandet av intelligenta transportsystem (ITS) som en nyckelåtgärd för att uppnå uppkopplad och automatiserad multimodal mobilitet och därmed bidra till omställningen av det europeiska transportsystemet *i syfte* att uppnå målet om effektiv, säker, hållbar, smart och motståndskraftig mobilitet. Detta kompletterar de åtgärder som aviserats inom ramen för flaggskeppsstrategin om grönare godstransporter för att främja multimodal logistik. I strategin för hållbar och smart mobilitet aviserades också för 2022 en översyn av **kommissionens** delegerade förordning (EU) 2017/1926³ för att inkludera obligatorisk tillgänglighet för dynamiska dataset, samt en bedömning av behovet av lagstiftningsåtgärder om rättigheter och skyldigheter för leverantörer av multimodala digitala tjänster tillsammans med ett initiativ om biljettförsäljning, inbegripet försäljning av tågbiljetter. **Detta direktiv bör säkerställa att ITS-tillämpningar på vägtransportområdet möjliggör sömlös integration med andra transportslag, såsom järnväg eller aktiv mobilitet, och därmed underlättar en omställning till dessa transportslag när så är möjligt, i syfte att öka effektivitet och tillgänglighet.**

³ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 av den 31 maj 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster (EUT L 272, 21.10.2017, s. 1).

- (2) I strategin för hållbar och smart mobilitet bekräftas målet att minska antalet dödsolyckor för alla transportslag i unionen till nära noll senast 2050. Flera åtgärder inom tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU⁴ bidrar till väganvändarnas säkerhet, såsom eCall, trafiksäkerhetsrelaterade trafikinformationstjänster och **informationstjänster som rör** trygga och säkra parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon, certifierade i enlighet med kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/1012⁵.
- (3) **Kommissionens meddelande ”Den europeiska gröna given” av den 11 december 2019** belyser den ökande betydelsen av automatiserad och uppkopplad multimodal mobilitet, tillsammans med smarta trafikledningssystem som möjliggörs genom digitalisering, och målet att stödja nya hållbara transport- och mobilitetstjänster som kan **förbättra mobiliteten**, minska trafikstockningar och föroreningar, särskilt i tätorter, **och stödja övergången till renare transportslag genom att främja trafikomställningar och bättre trafikledning. För att stödja denna utveckling kan det vara motiverat att överväga lämpliga tekniska granskningskriterier inom ramen för** Europaparlamentets och rådets **förordning (EU) 2020/852 (även kallad taxonomiförordningen)**⁶ **för att stödja investeringar i ITS.**

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (EUT L 207, 6.8.2010, s. 1).

⁵ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/1012 av den 7 april 2022 om **komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller fastställandet av** standarder för service- och säkerhetsnivå för **trygga och säkra parkeringsområden och förfarandena för certifiering av dessa (EUT L 170, 28.6.2022, s. 27).**

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/852 av den 18 juni 2020 om inrättande av en ram för att underlätta hållbara investeringar och om ändring av förordning (EU) 2019/2088 (EUT L 198, 22.6.2020, s. 13).

- (4) Det växande behovet av att bättre utnyttja data för att göra transportkedjor mer hållbara, **säkra**, effektiva och motståndskraftiga kräver ökad samordning av ITS-ramverket med andra initiativ som syftar till att harmonisera och underlätta datadelning inom mobilitets-, transport- och logistiksektorerna med ett multimodalt perspektiv såsom det gemensamma europeiska dataområdet för mobilitet och dess komponenter, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 och det arbete som utförs av forumet för digitala transporter och digital logistik (DTLF)⁷, **samtidigt som regler om dataskydd och integritet beaktas.**
- (5) Med tanke på behovet av att digitalisera vägtransporterna, öka trafiksäkerheten och minska trafikstockningarna bör införandet och användningen av intelligenta transportsystem och transporttjänster på vägar vidareutvecklas i det transeuropeiska transportnätet.
- (6) **Digitalisering och innovation inom vägtransport skapar sysselsättningsmöjligheter genom utveckling av nya projekt inom industrin.**

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 av den 15 juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249, 31.7.2020, s. 33).

- (7) I många medlemsstater håller man redan på att införa nationella tillämpningar av intelligenta transportsystem och transporttjänster inom vägtransportsektorn. Trots förbättringar sedan antagandet 2010 visade utvärderingen av direktiv 2010/40/EU dock att det fanns ihållande brister som ledde till ett fortsatt fragmenterat och okoordinerat införande och brist på geografisk kontinuitet för ITS-tjänster i hela unionen och vid unionens yttre gränser.
- (8) I samband med genomförandet av kommissionens delegerade förordningar **(EU) nr 885/2013⁸, (EU) nr 886/2013⁹, (EU) 2015/962¹⁰ och (EU) 2017/1926** om komplettering av direktiv 2010/40/EU har medlemsstaterna inrättat nationella åtkomstpunkter. De nationella åtkomstpunkterna organiserar tillgång till och vidareutnyttjande av transportrelaterade data för att stödja tillhandahållandet av EU-omfattande interoperabla rese- och trafikrelaterade ITS-tjänster för slutanvändare. ***Dessa transportrelaterade data bör finnas tillgängliga i ett maskinläsbart format i den utsträckning som föreskrivs i detta direktiv.***

⁸ Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013 av den 15 maj 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets ITS-direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon (EUT L 247, 18.9.2013, s. 1).

⁹ Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013 av den 15 maj 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare (EUT L 247, 18.9.2013, s. 6).

¹⁰ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/962 av den 18 december 2014 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster (EUT L 157, 23.6.2015, s. 21).

De nationella åtkomstpunkterna är, tillsammans med de regionala och lokala åtkomstpunkter som kan finnas i medlemsstaterna, en viktig komponent i det gemensamma europeiska dataområdet för mobilitet inom ramen för den europeiska strategin för data, och de bör särskilt användas rörande tillgänglighet till data.

Genom att samarbeta för att underlätta tillgången till data via de nationella åtkomstpunkterna bör medlemsstaterna sträva efter att förbättra åtkomstpunkternas effektivitet, interoperabilitet och samverkan i hela unionen samt underlätta dataanvändarnas tillgång till dem. Trots att nationella åtkomstpunkter finns i alla medlemsstater behöver datatillgången när det gäller många datatyper som anses vara avgörande för att stödja utvecklingen av viktiga tjänster som ger slutanvändarna nödvändig information fortfarande förbättras.

- (9) *Medlemsstaternas samarbete vid tillämpningen av specifikationer för införandet av ITS bör stärkas. Kommissionen bör underlätta medlemsstaternas samarbete på de prioriterade områdena, till exempel genom att anta riktlinjer för att främja ett harmoniserat och snabbt införande av ITS inom unionen och effektivisera utbytet av de datatyper som förtecknas i bilaga III.*
- (10) *Artikel 20 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804¹¹ kräver att det via en nationell åtkomstpunkt finns tillgång och tillgänglighet till vissa statiska och dynamiska data och tjänster som rör infrastruktur för alternativa bränslen på hela unionens territorium, vilket stöder utvecklingen av förbättrade informationstjänster för slutanvändarna. I den bestämmelsen föreskrivs också att regler ska antas som kompletterar dem som fastställs i kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670¹² när det gäller överföring och presentation av samt kvalitetsstandarder för data.*

¹¹ *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (EUT L 234, 22.9.2023, s. 1).*

¹² *Kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670 av den 2 februari 2022 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster (EUT L 122, 25.4.2022, s. 1).*

- (11) Specifikationer, inbegripet standarder när sådana behövs, som fastställer mer detaljerade bestämmelser och förfaranden bör införas, utöver redan antagna specifikationer, för att säkerställa ett samordnat, **effektivt och interoperabelt** införande av ITS i hela unionen. Innan ytterligare eller reviderade specifikationer antas bör kommissionen bedöma om de överensstämmer med vissa definierade principer som anges i bilaga II. Prioritet bör i första hand ges till de fyra huvudområdena för utveckling och införande av ITS. Under det fortsatta genomförandet av ITS bör den befintliga ITS-infrastruktur som införts av en viss medlemsstat beaktas i fråga om tekniska framsteg och ekonomiska insatser. ■
- (12) ■ Det bör, särskilt för samverkande intelligenta transportsystem (C-ITS), säkerställas att krav för ITS-system varken föreskriver eller gynnar användningen av en viss typ av teknik **i överensstämmelse med principen om teknikneutralitet i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/1972¹³. Om kompletterande tillförlitlig och i verkligheten testad C-ITS-teknik kan användas, bör samexisterande tillämpningar vara aktiverade, samtidigt som ITS-systemens interoperabilitet säkerställs.**

¹³ **Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/1972 av den 11 december 2018 om inrättande av en europeisk kodex för elektronisk kommunikation (EUT L 321, 17.12.2018, s. 36).**

- (13) Specifikationerna bör ta hänsyn till och bygga vidare på de erfarenheter och resultat som redan uppnåtts inom områdena ITS, C-ITS och uppkopplad, samverkande och automatiserad mobilitet (CCAM), särskilt inom ramen för C-ITS- och CCAM-plattformarna , det europeiska forumet för multimodal passagerarmobilitet , **forumet för digitala transporter och digital logistik** och den europeiska plattformen för genomförande av eCall .
- (14) Specifikationerna bör främja innovation. Den ökade datatillgången bör till exempel leda till utveckling av nya ITS-tjänster, och omvänt bör innovation identifiera behoven av framtida specifikationer. Det europeiska partnerskapet för uppkopplad, samverkande och automatiserad mobilitet inom ramen för Horisont Europa bör stödja utvecklingen och testningen av nästa våg av C-ITS-tjänster, **med utgångspunkt i de specifikationer som ska antas för C-ITS-tjänster**, och bidra till att integrera högautomatiserade fordon i nya multimodala mobilitetstjänster. **Ny teknik, särskilt för C-ITS, behöver testas under verkliga vägtrafikförhållanden som en tillförlitlig tjänst före införandet.**

- (15) C-ITS använder teknik som gör det möjligt för vägfordon att kommunicera med varandra och med infrastruktur längs vägarna, inbegripet trafiksignaler. C-ITS-tjänster är en kategori ITS-tjänster som bygger på en öppen arkitektur och som möjliggör ett många-till-många- eller peer-to-peer-förhållande mellan C-ITS-stationer. Detta innebär att alla C-ITS-stationer bör utbyta meddelanden på ett säkert sätt med varandra och inte begränsas till utbyte av meddelanden med på förhand fastställda stationer. De flesta tjänster kräver att man säkerställer autenticiteten och integriteten hos C-ITS-meddelanden som innehåller information såsom position, hastighet och kurs. Därför bör en gemensam europeisk tillitsmodell för C-ITS skapas för att upprätta ett tillitsförhållande mellan alla C-ITS-stationer, oavsett vilken kommunikationsteknik som används. Denna tillitsmodell bör genomföras genom en policy för användning av en infrastruktur för kryptering med öppen nyckel (PKI). Den högsta nivån för denna PKI bör vara den europeiska förteckningen över betrodda certifikatutfärdare (ECTL), som består av uppgifter om alla betrodda rotcertifikatutfärdare i Europa.

För att säkerställa att denna tillitsmodell för C-ITS fungerar smidigt bör vissa uppgifter utföras på central nivå. Kommissionen bör säkerställa att dessa väsentliga uppgifter utförs, särskilt när det gäller rollerna som *i) C-ITS-instans med ansvar för certifikatpolicyn vad avser hanteringen av certifikatpolicyn samt PKI-godkännandet, ii) förvaltare av förteckningen över betrodda certifieringsinstanser vad avser upprättande och uppdatering av ECTL samt, för regelbunden verksamhet, rapportering till C-ITS-instansen med ansvar för certifikatpolicyn om den övergripande säkerheten för driften av tillitsmodellen för C-ITS samt iii) kontaktpunkt för C-ITS vad avser hanteringen av all kommunikation med rotcertifikatutfärdarnas ledning och offentliggörandet av certifikatet för öppna nycklar tillhörande förvaltaren av förteckningen över betrodda certifikatutfärdare och ECTL. Kommissionen säkerställer för närvarande även att den europeiska rotcertifikatutfärdaren fullgör sin roll. Den utfärdaren kan bibehållas om så är lämpligt, t.ex. för att stödja migrationsplanerna om en annan rotcertifikatutfärdare komprometteras.*

- (16) De flesta åtgärder enligt direktiv 2010/40/EU, med undantag för eCall, har varit inriktade på **antagandet av specifikationer för att säkerställa** interoperabilitet och tillgänglighet för data som det redan finns tillgång till i digitalt maskinläsbart format och på införande av ITS-tjänster, men det **har aldrig funnits några** skyldigheter för berörda aktörer **att ta fram och göra sådan data tillgängliga i detta format** eller att **införa** särskilda tjänster. Användningen av ett antal ■ ITS-tjänster har blivit utbredd: det rör sig exempelvis om incidentdetektering som möjliggör trafiksäkerhetsrelaterade trafikinformationstjänster, **och samma sak gäller användningen av centrala data på andra prioriterade områden som identifieras i detta direktiv**, t.ex. trafikbestämmelser, som stöder viktiga tjänster såsom hastighetsbegränsningar för att stödja fordon som är utrustade med intelligent hastighetsstöd enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144¹⁴. Ett obligatoriskt tillhandahållande av **vissa** ITS-tjänster och av centrala data **i maskinläsbart format** anses nödvändigt för att säkerställa både fortsatt tillgång till sådana data och fortsatt tillhandahållande av sådana tjänster i hela unionen. **Detta implicerar att den underliggande information som ska återspeglas i de maskinläsbara data redan finns, oavsett i vilket format eller på vilket medium som den presenteras. Det är till exempel endast när behöriga myndigheter utfärdar en trafikvarning avseende ogynnsamma väderförhållanden (t.ex. via radio eller på digitala meddelandeskyltar över körbanan) som den underliggande informationen finns.**

¹⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 av den 27 november 2019 om krav för typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter, om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 78/2009, (EG) nr 79/2009 och (EG) nr 661/2009 samt kommissionens förordningar (EG) nr 631/2009, (EU) nr 406/2010, (EU) nr 672/2010, (EU) nr 1003/2010, (EU) nr 1005/2010, (EU) nr 1008/2010, (EU) nr 1009/2010, (EU) nr 19/2011, (EU) nr 109/2011, (EU) nr 458/2011, (EU) nr 65/2012, (EU) nr 130/2012, (EU) nr 347/2012, (EU) nr 351/2012, (EU) nr 1230/2012 och (EU) 2015/166 (EUT L 325, 16.12.2019, s. 1).

I detta direktiv föreskrivs inte huruvida särskild trafikinformation behöver tas fram (t.ex. upprättande av trafikplaner) och inte heller under vilka omständigheter säkerhetsrelaterade varningar bör utfärdas (t.ex. huruvida snöfall ska utlösa en varning för förare) eller vilket värde en trafikreglering bör ha (t.ex. nivån på en hastighetsbegränsning). De behöriga myndigheterna har fortfarande rätt att fatta beslut om allt detta, vilket innebär att det i praktiken finns skillnader (till exempel kan samma snöfall leda till ett beslut om att utfärda en trafikvarning i vissa regioner men inte i andra). Dessutom kräver det obligatoriska tillhandahållandet av vissa ITS-tjänster och centrala data i ett digitalt maskinläsbart format inte några investeringar i nätets vägsidesutrustning för att samla in ytterligare information.

Datatyper och tjänster, vilkas tillhandahållande bör vara obligatoriskt *enligt detta direktiv*, bör identifieras *på grundval av* de specifikationer *som antas av kommissionen genom* delegerade akter om komplettering av direktiv 2010/40/EU, *särskilt kommissionens delegerade förordningar (EU) nr 885/2013, (EU) nr 886/2013, (EU) 2017/1926 och (EU) 2022/670*, och bör återspegla däri angivna datatyper och tjänster. *De specifikationer som kommissionen redan antagit, inbegripet de standarder som anges i dessa, lämnar utrymme för olika val när det gäller det digitala innehållet i ett informationselement som ska göras tillgängligt i ett maskinläsbart format. Förberedande arbete, såsom profilering av standarder, kan behövas för att skapa en gemensam strategi för genomförandet. I sådana fall bör arbetsprogrammet för ITS omfatta en beskrivning av det förberedande arbete som ska utföras, och man bör vid fastställandet av de tillämpliga datumen för tillhandahållandet av dessa datatyper och tillhörande tjänster ta hänsyn till detta ytterligare arbete.*

- (17) *Den nödvändiga omvandlingen från icke-digital information till ett digitalt maskinläsbart format kräver ett gradvist och proportionellt tillvägagångssätt med tanke på det stora antalet berörda parter och deras skiftande tekniska kapacitet samt den stora mängden information. Därför bör det obligatoriska tillhandahållandet av vissa uppgifter i ett digitalt maskinläsbart format i ett första skede gälla information som tas fram eller uppdateras efter ett visst startdatum. I ett andra skede bör även information som tagits fram tidigare omfattas av skyldigheten. För andra data för vilka informationen snabbt blir inaktuell kan det räcka att endast ny eller uppdaterad information görs tillgänglig.*
- (18) *Av kontinuitetsskäl bör de datatyper och tjänster vars tillhandahållande är obligatoriskt enligt detta direktiv vara tillgängliga inom ett konkret geografiskt område. Detta område bör också fastställas på grundval av ett gradvist och proportionerligt tillvägagångssätt. När det gäller data om trafikreglering i urbana knutpunkter bör medlemsstaterna ha möjlighet att begränsa täckningen till specifika vägar genom att tillämpa ett tröskelvärde för trafikflöde som anges i detta direktiv, för att säkerställa att de relevanta skyldigheterna är proportionella och i synnerhet att kostnads-nyttoförhållandet är rimligt.*

- (19) *Av trafiksäkerhetsskäl uppmuntras medlemsstaterna att göra data tillgängliga via nationella åtkomstpunkter så snart som möjligt (t.ex. hastighetsbegränsningar eller dynamiska data för trygga och säkra parkeringsområden), även för de delar av vägnätet som ligger utanför det geografiska område som fastställs i bilaga III (t.ex. motorvägar som inte ingår i det transeuropeiska vägnätet).*
- (20) Studien *Mapping accessible transport for persons with reduced mobility* från 2020 visar att bristen på tillräckliga data om tillgänglighetsfunktioner för närvarande utgör ett hinder för tillförlitlig reseplanering när tillgänglighetsaspekter används som sökvariabler. ***Den visar också att fastställandet av minimikrav och standarder för information till personer med funktionsnedsättning och nedsatt rörlighet bör betraktas som mycket viktigt på unionsnivå och medlemsstatsnivå.*** För att ytterligare förbättra transportsystemets tillgänglighet och underlätta resande för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet ***behöver*** multimodala digitala mobilitetstjänster data om trafiknoder och deras tillgänglighetsfunktioner ***i tillgängliga format.***

- (21) *Mot bakgrund av uttalandet i strategin för hållbar och smart mobilitet uppmanas kommissionen att överväga vilka anpassningar som krävs i den nuvarande rättsliga ramen till följd av ny elektronisk kommunikationsteknik och hur larmcentralerna i eCall-systemet påverkas av en eventuell utvidgning av eCall till andra fordonskategorier såsom tunga lastbilar, bussar och långfärdsbussar, motordrivna tvåhjulingar och jordbrukstraktorer. Utanför ramen för detta direktiv uppmanas kommissionen dessutom att bedöma möjliga alternativ för att ta itu med frågan om föråldring av eCall-system i fordon med utrustning som uppfyller nuvarande eCall-specifikationer, när kretskopplade kommunikationsnät (2G och 3G) stängs av.*

- (22) Den ökade integreringen av ITS och avancerade förarstödsystem, eller fordons- och infrastruktursystem i allmänhet, innebär att sådana system i allt högre grad kommer att vara beroende av den information de ger varandra. Detta gäller i synnerhet för C-ITS. Ett sådant beroende kommer att öka med högre automatiseringsnivåer. Dessa högre automatiseringsnivåer förväntas utnyttja kommunikation mellan fordon och infrastruktur **på ett säkert sätt** för att orkestrera manövrer och hantera trafikflöden, vilket också bidrar till hållbarare transporter. **Denna kommunikation mellan fordon och infrastruktur bör bidra till tillförlitlighet, korrekthet och datatillgång.** Att äventyra ITS-tjänsternas integritet skulle därför kunna få allvarliga konsekvenser för trafiksäkerheten, t.ex. när **medvetet falsk information får fordon att göra manövrer som innebär att vägtrafikanter utsätts för risker, och kan ha en dominoeffekt på unionens transportsystem.** För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen, i ■ situationer där ITS-tjänsternas integritet äventyras **och det brådskar med en unionsinsats för att säkerställa säkerheten och funktionen hos unionens transportsystem eller trafiksäkerhet,** tilldelas genomförandebefogenheter för att anta motåtgärder för att ta itu med orsakerna till och konsekvenserna av denna situation.

Dessa motåtgärder bör vidtas så snart som möjligt och vara omedelbart tillämpliga. ***Innan sådana motåtgärder antas bör kommissionen emellertid göra allt som står i dess makt för att samråda med medlemsstaternas experter. Med tanke på att det kan finnas beredskapsplaner på olika insatsnivåer för att åtgärda en rad möjliga systemfel bör kommissionen dessutom endast anta sådana motåtgärder i nödsituationer där de trafiksäkerhetsåtgärder som vidtas av behöriga nationella myndigheter inte kommer att säkerställa snabba och effektiva insatser.*** Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011¹⁵. Med tanke på behovet av att säkerställa kontinuitet i transporter är det lämpligt att förlänga giltighetstiden för en sådan motåtgärd utöver sex månader med utnyttjande av den möjlighet som föreskrivs i artikel 8.2 i förordning (EU) nr 182/2011. Sådana motåtgärder bör upphöra så snart en alternativ lösning har genomförts eller nödsituationen har avhjälpits.

- (23) ***All behandling av personuppgifter i enlighet med detta direktiv, såsom behandling av lokaliseringuppgifter när detta medger direkt eller indirekt identifiering av en person, bör utföras i enlighet med unionslagstiftningen om skydd av personuppgifter och integritet, särskilt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679¹⁶ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG¹⁷. I överensstämmelse med artikel 6 i förordning (EU) 2016/679 bör det i det här direktivet anges för vilket ändamål personuppgifter får behandlas inom ramen för det här direktivet.***

¹⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

¹⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

¹⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation (direktiv om integritet och elektronisk kommunikation) (EGT L 201, 31.7.2002, s. 37).

- (24) Om de specifikationer som ska utarbetas enligt det här direktivet inbegriper behandling av personuppgifter, bör de **föreskriva adekvata och lämpliga skyddsåtgärder för personuppgifter i enlighet med** kraven i förordning (EU) 2016/679 och direktiv 2002/58/EG, **inbegripet vad avser datalagringens maximala varaktighet samt anonymisering eller pseudonymisering av uppgifterna. Utan att det påverkar tillämpningen av alla eventuella särskilda krav som anges i unionsrätten när det gäller användning av anonyma eller pseudonymiserade uppgifter bör anonymiserade uppgifter i synnerhet användas** närhelst det är möjligt att på samma sätt uppnå de syften som eftersträvas **genom att behandla personuppgifter och när så är tekniskt möjligt. I andra fall bör användningen av pseudonymiserade uppgifter uppmuntras, till exempel genom EU:s förvaltningssystem för säkerhetsbehörighetsuppgifter för C-ITS, i syfte att förbättra** enskildas integritet, i enlighet med principen om inbyggt uppgiftsskydd. **Användningen av personuppgifter som härrör från mobilitetsmönster eller ansiktigenkänning får inte leda till någon form av social diskriminering. Vidare bör det i dessa specifikationer eller i nationell rätt, beroende på vad som är lämpligt, anges skyddsåtgärder särskilt mot missbruk, inbegripet olaglig åtkomst, ändring eller förlust, i överensstämmelse med kraven i förordning (EU) 2016/679 och direktiv 2002/58/EG.**
- (25) Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/95/EG¹⁸ är tillämpligt på produkter för vilka sektorslagstiftning inte innehåller mer specifika bestämmelser med samma säkerhetsmål, samt när säkerhetskraven i sektorslagstiftning inte omfattar de aspekter och risker eller riskkategorier som omfattas av det direktivet (även kallat *skyddsnätet*).

¹⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/95/EG av den 3 december 2001 om allmän produktsäkerhet (EGT L 11, 15.1.2002, s. 4).

- (26) När det är nödvändigt att genomföra en bedömning av överensstämmelse bör specifikationerna innehålla närmare bestämmelser om det förfarande som styr bedömningen av överensstämmelse eller lämpligheten för användningen av komponenter. När det gäller vissa ITS-tjänster, särskilt C-ITS-tjänster, är kontinuerligt uppfyllande av vissa krav och interoperabilitet grundläggande för att man ska kunna säkerställa systemets säkerhet och korrekta funktion. Vid behov bör därför specifikationer som fastställer krav för produkter också innehålla förfaranden för marknadskontroll, inbegripet en skyddsklausul. Dessa bestämmelser bör grunda sig på Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG¹⁹, särskilt med avseende på moduler för olika stadier i förfaranden vid bedömning av överensstämmelse och marknadskontroll. I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858²⁰ fastställs en ram för typgodkännande av och marknadskontroll över motorfordon och delar till dessa eller relaterad utrustning, och i Europaparlamentets och rådets förordningar (EU) nr 167/2013²¹ och (EU) nr 168/2013²² fastställs regler för typgodkännande av två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar, och jordbruks- eller skogsfordon och delar till dessa eller relaterad utrustning. Det skulle därför innebära ett dubbelarbete att föreskriva bedömning av överensstämmelse för utrustning och tillämpningar som ligger inom tillämpningsområdet för de rättsakterna.

¹⁹ Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG av den 9 juli 2008 om en gemensam ram för saluföring av produkter och upphävande av rådets beslut 93/465/EEG (EUT L 218, 13.8.2008, s. 82).

²⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1).

²¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon (EUT L 60, 2.3.2013, s. 1).

²² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar (EUT L 60, 2.3.2013, s. 52).

Dessa rättsakter om fordonsgodkännande är dock tillämpliga på ITS-relaterad utrustning som är installerad i fordon, men inte på ITS-utrustning och ITS-programvara för extern väginfrastruktur som bör omfattas av detta direktivs tillämpningsområde. I det sistnämnda fallet kan man i specifikationerna ange förfaranden för bedömning av överensstämmelse och marknadskontroll. Dessa förfaranden bör begränsas till det som i varje enskilt fall är nödvändigt ***och bör när så är lämpligt eftersträva ett systematiskt förhållningssätt till bestämmelser om utseendet av organ för bedömning av överensstämmelse samt tillämpliga förfaranden, särskilt vad avser gränsöverskridande tillämpningar och tjänster.***

- (27) När införandet och användningen av ITS-utrustning och ITS-programvara inbegriper system för artificiell intelligens bör relevanta bestämmelser i en Europaparlamentets och rådets förordning om harmoniserade regler för artificiell intelligens (rättsakt om artificiell intelligens) beaktas.

- (28) För ITS-tillämpningar och ITS-tjänster som kräver exakt och garanterad punktlighet och positionering bör satellitbaserad infrastruktur eller annan teknik med en likvärdig precisionsnivå användas. Synergier mellan unionens transport- och rymdsektorer bör utnyttjas för att främja en bredare användning av ny teknik som tillgodoser behovet av exakt och garanterad punktlighet och positionering. Unionens rymdprogram, som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/696²³, tillhandahåller högkvalitativa, aktuella och säkra rymdrelaterade data, uppgifter och tjänster genom systemen Galileo, *European Geostationary Navigation Overlay Service* (Egnos) och Copernicus.
- (29) Tillhandahållandet av säkra och tillförlitliga tjänster för tidsangivelser och positionering är en väsentlig del av en effektiv drift av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster. Det är därför lämpligt att säkerställa att de är kompatibla med den autentiseringsmekanism som tillhandahålls genom Galileoprogrammet, för att mildra signalspoofingattacker mot globala system för satellitnavigering (GNSS). ***Detta utesluter inte att man använder andra beprövade mekanismer som ger samma konfidensgrad för att säkerställa att informationen om position och tid är tillförlitlig.***

²³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/696 av den 28 april 2021 om inrättande av unionens rymdprogram och Europeiska unionens rymdprogrambyrå och om upphävande av förordningarna (EU) nr 912/2010, (EU) nr 1285/2013 och (EU) nr 377/2014 och beslut nr 541/2014/EU (EUT L 170, 12.5.2021, s. 69).

- (30) Medlemsstaterna och andra berörda aktörer, inbegripet kommissionens övriga expertgrupper, ***särskilt europeiska rådgivande gruppen för intelligenta transportsystem (ITS)***, och kommittéer som arbetar med digitala aspekter av transporter, bör rådfrågas vid utarbetandet av de arbetsprogram som kommissionen antar enligt direktiv 2010/40/EU.
- (31) ***Bestämmelserna om rapportering bör förenklas och vara bättre lämpade för en komparativ analys. En medlemsstatsrapport vart tredje år som omfattar detta direktivs och samtliga delegerade akters och genomförandeakters genomförande bör därför ersätta de olika, befintliga rapporteringsskyldigheterna, och det bör utarbetas en gemensam mall som innehåller vissa nyckelprestationsindikatorer. På grundval av erfarenheterna från användningen av frivilliga nyckelprestationsindikatorer i rapporterna bör kommissionen kunna välja ut vissa av indikatorerna som ska ingå i den harmoniserade mallen.***
- (32) ***Kommissionen och medlemsstaterna uppmuntras att främja samarbetet med tredjeländer, särskilt kandidatländer för medlemskap i unionen och de tredjeländer där transitkorridorer som förbinder medlemsstater är belägna. Kommissionen uppmuntras att även främja samarbete på internationell nivå.***

- (33) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter när det gäller antagande *och uppdatering av arbetsprogrammen samt antagande* av mallen för medlemsstaternas rapporter ■ . Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med förordning (EU) nr 182/2011.
- (34) I syfte att uppnå målen i detta direktiv bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på ändring av förteckningen över datatyper för vilka medlemsstaterna ska säkerställa datatillgången ■ , under en period av fem år från och med ikraftträdandet av detta direktiv. Denna period bör genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, även på expertnivå och med berörda aktörer *som företräder alla typer av vägtrafikanter och andra berörda parter*, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning²⁴. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

²⁴ Interinstitutionellt avtal mellan Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och Europeiska kommissionen om bättre lagstiftning (EUT L 123, 12.5.2016, s. 1).

- (35) För att garantera en samordnad strategi bör kommissionen säkerställa samstämmighet mellan verksamheterna i den kommitté som inrättas genom detta direktiv och i de kommittéer som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordningar (EU) nr 165/2014²⁵, (EU) 2019/1239²⁶, (EU) 2020/1056²⁷ och (EU) 2018/858 och genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/2/EG²⁸ och (EU) 2019/520²⁹.
- (36) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att kunna garantera ett samordnat och enhetligt införande av interoperabla *ITS* inom hela unionen, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och/eller den privata sektorn utan snarare, på grund av åtgärdens omfattning och verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

²⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 60, 28.2.2014, s. 1).

²⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1239 av den 20 juni 2019 om inrättande av en europeisk kontaktpunkt för sjöfart och om upphävande av direktiv 2010/65/EU (EUT L 198, 25.7.2019, s. 64).

²⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 av den 15 juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249, 31.7.2020, s. 33).

²⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/2/EG av den 14 mars 2007 om upprättande av en infrastruktur för rumslig information i Europeiska gemenskapen (Inspire) (EUT L 108, 25.4.2007, s. 1).

²⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska väg tullsystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen (EUT L 91, 29.3.2019, s. 45).

- (37) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument³⁰, har medlemsstaterna åtagit sig att, när det är motiverat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i direktivet och motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande. Vad avser detta direktiv anser lagstiftaren att det är motiverat att sådana dokument översänds.
- (38) Europeiska datatillsynsmannen har hörts i enlighet med artikel 42.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725³¹ och avgav ett yttrande den **2 mars** 2022.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

³⁰ EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

³¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725 av den 23 oktober 2018 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter som utförs av unionens institutioner, organ och byråer och om det fria flödet av sådana uppgifter samt om upphävande av förordning (EG) nr 45/2001 och beslut nr 1247/2002/EG (EUT L 295, 21.11.2018, s. 39).

Artikel 1

Ändringar av direktiv 2010/40/EU

Direktiv 2010/40/EU ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 1 ska följande punkt införas:

”2a. Detta direktiv innehåller bestämmelser om tillgång till data och införandet av ITS-tjänster inom de prioriterade områden som avses i artikel 2, med, ***när det gäller data, den specifika geografiska täckning som anges i bilaga III och, när det gäller ITS-tjänster, den specifika geografiska täckning som anges i bilaga IV.***”

2. I artikel 2 ska punkt 1 ersättas med följande:

”1. I detta direktiv ska följande betraktas som prioriterade områden för utarbetande och användning av specifikationer och standarder:

- a) ***Prioriterat område I:*** ITS-tjänster för information och mobilitet.
- b) ***Prioriterat område II:*** ITS-tjänster för hantering av resor och transporter samt för trafikledning.
- c) ***Prioriterat område III:*** ITS-tjänster till stöd för trafiksäkerhet och transportskydd.
- d) ***Prioriterat område IV: ITS-tjänster för*** samverkande, uppkopplad och automatiserad mobilitet ***■*** .”

3. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

a) *Punkt 2 ska ersättas med följande:*

”2. interoperabilitet: systemens och de underliggande affärsprocessernas kapacitet att utbyta data och dela information och kunskap, vilket möjliggör ITS-tjänsternas kontinuitet.”

b) *Punkt 4 ska ersättas med följande:*

”4. ITS-tjänst: tillhandahållande av en ITS-tillämpning inom en väldefinierad organisatorisk och operativ ram i syfte att bidra till att öka användarnas säkerhet, effektivitet, hållbara mobilitet eller komfort, eller underlätta eller stödja transporter och resande.”

c) *Punkt 14 ska ersättas med följande:*

”14. vägdata: data om väginfrastrukturens särdrag, inbegripet fasta vägmärken och deras lagstadgade säkerhetsattribut samt infrastruktur för laddning och för tankning med alternativa bränslen.”

d) Punkt 18 ska ersättas med följande:

”18. *standard*: standard i enlighet med vad som anges i artikel 2.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012*.

* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 av den 25 oktober 2012 om europeisk standardisering och om ändring av rådets direktiv 89/686/EEG och 93/15/EEG samt av Europaparlamentets och rådets direktiv 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG och 2009/105/EG samt om upphävande av rådets beslut 87/95/EEG och Europaparlamentets och rådets beslut 1673/2006/EG (EUT L 316, 14.11.2012, s. 12).”

e) Följande punkter ■ ska läggas till:

”19. *samverkande intelligenta transportsystem* eller *C-ITS*: intelligenta transportsystem som gör det möjligt för ITS-användare att ***interagera och*** samarbeta genom utbyte av säkra och tillförlitliga meddelanden ***utan tidigare vetskap om varandra och på ett icke-diskriminerande sätt.***

20. *C-ITS-tjänst*: en ITS-tjänst som tillhandahålls genom C-ITS.

21. tillgång till *data*: förekomst av data i ett digitalt maskinläsbart format.
22. ***nationell åtkomstpunkt***: ett digitalt gränssnitt som inrättats av en medlemsstat och som utgör en enda åtkomstpunkt för data, enligt specifikationer som avses i artikel 6.
23. *tillgänglighet till data*: möjlighet att begära och erhålla data i ett digitalt maskinläsbart format.
24. *multimodal digital mobilitetstjänst*: en tjänst som tillhandahåller information om trafik- och resedata såsom lokalisering av transportanläggningar, tidtabeller, tillgång eller biljettpriser för mer än ett transportslag, vilket kan inbegripa funktioner som möjliggör reservation, bokning eller betalning eller utfärdande av biljetter.
25. ***underliggande information: information inom ramen för detta direktiv som bedöms vara relevant för att informera vägtrafikanter och ITS-användare, särskilt av vägmyndigheter i de fall då de ansvarar för sådan information.***
26. ***huvudväg: väg utanför tätortsområden, som fastställts av en medlemsstat, som förbinder större städer eller regioner, eller båda, och som inte klassificeras som en del av det övergripande transeuropeiska vägnätet eller som en motorväg.***

4. *Följande artikel ska införas:*

”Artikel 4a

Arbetsprogram

1. *Senast den ... [12 månader efter dagen för detta direktivs ikraftträdande] ska kommissionen, efter samråd med europeiska rådgivande gruppen för intelligenta transportsystem (ITS), som inrättats genom kommissionens beslut av den 4 maj 2011*, och relevanta berörda aktörer, anta en genomförandeakt där ett arbetsprogram fastställs. Den genomförandeakten ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 15.4. Arbetsprogrammet ska åtminstone innehålla följande komponenter:*

- a) Mål och tidsfrister för dess årliga genomförande, varvid det anges för vilka arbetspunkter som specifikationer ska utarbetas i enlighet med artikel 6.*
- b) De datatyper som kommissionen överväger att lägga till i, eller stryka från, bilaga III genom de delegerade akter som avses i artikel 7.1a.*
- c) Förberedande arbete som ska utföras av kommissionen i samarbete med berörda parter och medlemsstaterna i enlighet med artikel 7.1.*

2. *Före varje efterföljande förlängning på fem år av befogenheten att anta delegerade akter i enlighet med artikel 12.2 ska kommissionen anta genomförandeakter där ett nytt arbetsprogram fastställs, som ska innehålla åtminstone de komponenter som avses i punkt 1 a–c. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 15.4.*

* *Kommissionens beslut av den 4 maj 2011 om inrättande av Europeiska rådgivande gruppen för intelligenta transportsystem (ITS) (2011/C 135/03), (EUT C 135, 5.5.2011, s. 3).”*

5. Artikel 5 ska ersättas med följande:

”Artikel 5

Tillämpning av specifikationer för införandet av ITS

1. Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de specifikationer som antas av kommissionen i enlighet med artikel 6 tillämpas på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster, när **dessas ITS-tillämpningar och ITS-tjänster införs**, i enlighet med principerna i bilaga II. Detta ska inte påverka varje medlemsstats rätt att besluta om införandet av sådana tillämpningar och tjänster på sitt territorium. Denna rätt påverkar inte tillämpningen av **artikel 6a**.
■
2. Medlemsstaterna ska **när så är relevant samarbeta, bland annat med berörda aktörer**, när det gäller de prioriterade områdena i den mån inga specifikationer har antagits med avseende på dessa prioriterade områden.

3. Medlemsstaterna ska också samarbeta, *exempelvis via unionsstödda samordningsprojekt och*, vid behov, med relevanta berörda aktörer, om operativa aspekter av genomförandet av ■ de specifikationer som antagits av kommissionen, såsom standarder och unionsharmoniserade profiler, gemensamma definitioner, gemensamma metadata, gemensamma kvalitetskrav och aspekter som rör interoperabilitet mellan *nationella åtkomstpunkters* arkitekturer, gemensamma villkor för datautbyte, *säker åtkomst och* gemensam utbildning och utåtriktad verksamhet. *När det gäller de i specifikationerna angivna kraven för tillhandahållarna och användarna av data samt leverantörerna av ITS-tjänster ska medlemsstaterna även samarbeta i fråga om praxis för bedömning av överensstämmelsen med dessa krav, om utvecklingen av mekanismer för att se till att kraven efterlevs och om frågor som rör gränsöverskridande samarbete.”*

6. Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 5 ska ersättas med följande:

”5. Utan att det påverkar de förfaranden som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535* ska i specifikationerna vid behov anges de situationer där medlemsstaterna, efter att ha meddelat kommissionen, får fastställa kompletterande bestämmelser för tillhandahållandet av ITS-tjänster på hela sitt territorium eller på en del av detta ■. Dessa regler *ska* inte hindra interoperabiliteten.”

b) Punkt 6 ska ersättas med följande:

”6. Specifikationerna ska, i förekommande fall, grundas på någon av de standarder som avses i artikel 8.

Specifikationerna ska ***inhålla bestämmelser för fastställandet av parametrar för kvalitet och lämplighet för användning.***

Specifikationerna ska, beroende på vad som är lämpligt och i synnerhet om det är motiverat med hänsyn till säkerhet och interoperabilitet, innehålla bestämmelser om bedömning av överensstämmelse och om marknads kontroll, inklusive en skyddsklausul, i enlighet med beslut nr 768/2008/EG.

Medlemsstaterna får utse ett eller flera organ som är behöriga att utföra bedömningen av överensstämmelse med de krav som anges i specifikationerna, som omfattas av eventuella specifika regler om bedömning som fastställs däri.

Specifikationerna ska stämma överens med de principer som anges i bilaga II.

* Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EUT L 241, 17.9.2015, s. 1).”

c) *Följande punkt ska läggas till:*

”8. Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 för att fastställa de specifikationer som avses i den här artikeln. Dessa delegerade akter ska inte omfatta mer än ett prioriterat område och ska antas för var och en av de prioriterade åtgärderna.”

7. Följande *artikel ska* införas:

”Artikel 6a

Datatillgång *och införande av ITS-tjänster*

1. Där det redan föreligger underliggande information ska medlemsstaterna säkerställa att det finns data tillgängliga för den geografiska täckningen *för varje* datatyp som anges i bilaga III.

Medlemsstaterna ska säkerställa att data som motsvarar underliggande information och som tas fram eller uppdateras på eller efter det datum som anges i tredje kolumnen i bilaga III görs tillgängliga utan dröjsmål.

Medlemsstaterna ska också, om inte annat föreskrivs i bilaga III, säkerställa att andra data som motsvarar all befintlig underliggande information och som tas fram eller uppdateras före det datum som anges i fjärde kolumnen i den bilagan görs tillgängliga utan dröjsmål efter detta datum.

Om inget datum anges i fjärde kolumnen i bilaga III ska de tillämpliga datumen fastställas genom en delegerad akt som antas i enlighet med artikel 7.

Tidsfristerna enligt denna punkt ska endast tillämpas på befintlig infrastruktur. För infrastruktur som färdigställs vid ett senare datum ska dessa tidsfrister förstås som datum för färdigställande.

Medlemsstaterna ska säkerställa att *dessa* data är tillgängliga *via de nationella åtkomstpunkterna* senast samma dag.

2. *Medlemsstaterna ska säkerställa att de ITS-tjänster som specificeras i bilaga IV införs för den geografiska täckningen så snart som möjligt och under alla omständigheter senast de respektive datum som anges i den bilagan.”*

I

8. Artikel 7 ska *ersättas med följande*:

■

”Artikel 7

Ändringar av bilaga III

1. *Innan kommissionen antar delegerade akter enligt denna artikel ska den, som en del av den återkommande samrådsprocessen och tillsammans med experter som utsetts av medlemsstaterna och berörda parter, förvissa sig om mognadsgraden när det gäller de beskrivningar för det digitala innehållet i datatyper som ska göras tillgängliga i enlighet med artikel 6a och säkerställa att lämpligt förberedande arbete slutförts.*
- 1a. Efter en kostnads-nyttanalys och ■ lämpliga samråd *och med beaktande av marknadsutvecklingen och den tekniska utvecklingen i hela unionen ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 ■ i syfte att ändra bilaga III genom att*
 - a) *lägga till datatyper som omfattas av en av de datakategorier eller underkategorier som avses i bilaga III och som anges i de specifikationer som fastställts i enlighet med artikel 6.8, när tillgången på sådana datatyper enligt en kostnads-nyttanalys medför betydande och klart motiverade fördelar och förbättringar i fråga om hållbara transporter, transportsäkerhet och transportskydd eller effektiva transporter och transporthantering, och fastställa tillämpliga datum,*
 - b) *när detta är klart motiverat, stryka datatyper från bilaga III,*

- c) *fastställa tillämpliga datum för de datatyper som förtecknas i bilaga III i de fall där inga datum har fastställts senast den ... [datumet för detta direktivs ikraftträdande].*

■

2. *De delegerade akter som antagits i enlighet med punkt 1a i den här artikeln ska vara förenliga med de datatyper som anges i det senaste arbetsprogram som antagits i enlighet med artikel 4a. Dessa delegerade akter ska i förekommande fall avse det digitala innehåll som definieras inom ramen för det förberedande arbete som avses i punkt 1 i den här artikeln. Dessa delegerade akter ska inte omfatta mer än ett prioriterat område.*

■

3. *Den geografiska täckningen för en datatyp som avses i punkt 1a a och c ska antingen vara densamma som eller mer begränsad än den som fastställs i bilaga III för de kategorier eller underkategorier som datatypen tillhör, i förekommande fall enligt ett stegvist tillvägagångssätt.*

4. De datum som anges i de delegerade akter som avses i punkt 1a a och c ska

- a) när det gäller den tredje kolumnen i bilaga III inte infalla tidigare än två år efter det att den berörda delegerade akten trätt i kraft och ska i förekommande fall följa ett stegvist tillvägagångssätt,**
- b) när det gäller den fjärde kolumnen i bilaga III inte infalla tidigare än fyra år efter det att den berörda delegerade akten har trätt i kraft.**

Om det i bilaga III redan anges ett datum i den tredje kolumnen ska datumet i den fjärde kolumnen

- a) inte infalla tidigare än två år efter det datum som anges i den tredje kolumnen och tidigast två år efter det att den berörda delegerade akten trätt i kraft,**
- b) när det gäller statiska multimodala trafikdata för EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster (lokalisering av identifierade trafiknoder) i hela unionens transportnät, inte infalla tidigare än den 31 december 2032.**

Om tillgången till befintliga data som motsvarar information som tagits fram eller uppdaterats före det datum som anges i den tredje kolumnen i bilaga III inte anses nödvändig på grund av att den motsvarande informationen snabbt blir inaktuell får det i de delegerade akter som antas i enlighet med punkt 1a a och c i denna artikel anges i fjärde kolumnen i bilaga III att den skyldighet som fastställs i artikel 6a.1 fjärde stycket inte ska tillämpas på sådana data.

5. *När kommissionen antar delegerade akter i enlighet med denna artikel ska den beakta kraven i förordning (EU) 2016/679 och direktiv 2002/58/EG, särskilt när det gäller risken för interferens med personuppgifter och de kostnader och mänskliga resurser som krävs för att göra relevanta uppgifter tillgängliga med en tillräcklig kvalitetsnivå för att säkerställa att dessa interferenser, kostnader och resurser, särskilt för offentliga myndigheter, begränsas till ett minimum. Kommissionen ska även beakta kostnaderna och de administrativa bördorna för privata leverantörer som kan komma att behöva tillhandahålla dessa data.”*

9. Följande artikel ska införas:

”Artikel 7a

Interimistiska åtgärder

1. *Utan att det påverkar mekanismer för incidentberedskap och incidenthantering, t.ex. de som fastställts enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1148*, får kommissionen, på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ, i en nödsituation anta omedelbart tillämpliga genomförandeakter med motåtgärder för att komma till rätta med orsakerna till och följderna av denna situation, såsom tillfälligt upphävande av skyldigheter inom de prioriterade områden som anges i artikel 2. Kommissionen ska snarast möjligt informera medlemsstaterna när den anser att en nödsituation har uppstått.*
2. *Kommissionen får anta genomförandeakter i enlighet med punkt 1 endast vid en oförutsedd nödsituation som har uppstått på grund av att tillgången på eller integriteten hos ITS-tjänster, vilka är föremål för specifikationer som antagits i enlighet med artikel 6, äventyras, om en sådan situation sannolikt äventyrar säkerheten och funktionen hos unionens transportsystem eller har en negativ inverkan på trafiksäkerheten och endast då det inte kan förväntas att en tillämpning av en incidenthanteringsmekanism eller en ändring av specifikationerna i enlighet med artikel 6 kommer att säkerställa en snabb och verkningsfull reaktion. De av kommissionen antagna åtgärderna ska vara strikt begränsade till att åtgärda orsakerna till och följderna av sådana nödsituationer.*

3. *Antagandet av interimistiska åtgärder i enlighet med denna artikel påverkar inte medlemsstaternas behörighet att vidta åtgärder i en nödsituation med koppling till frågor som rör nationell säkerhet eller nationellt försvar och som inverkar på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster på deras territorium.*
4. *De genomförandeakter som avses i punkt 1 ska antas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 15.3. Genomförandeakterna ska vara giltiga högst åtta månader. Kommissionen ska informera medlemsstaterna när den anser att nödsituationen har upphört. Kommissionen ska upphäva dessa genomförandeakter så snart situationen har upphört eller när kommissionen har ändrat de relevanta specifikationerna för att avhjälpa situationen, beroende på vilket som inträffar först..*

* *Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1148 av den 6 juli 2016 om åtgärder för en hög gemensam nivå på säkerhet i nätverks- och informationssystem i hela unionen (EUT L 194, 19.7.2016, s. 1)."*

10. *Artikel 8 ska ersättas med följande:*

”Artikel 8

Standarder

1. *De standarder som är nödvändiga för att sörja för interoperabilitet, kompatibilitet och kontinuitet för införande och operativ användning av ITS ska utarbetas på de prioriterade områdena och för de prioriterade åtgärderna. I detta syfte ska kommissionen, efter att ha hört den kommitté som avses i artikel 15, uppmana de relevanta standardiseringsorganen i enlighet med förfarandet i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535* att göra allt som behövs för ett snabbt antagande av dessa standarder.*
2. *När standardiseringsorganen får ett uppdrag ska principerna i bilaga II, liksom alla funktionella bestämmelser som ingår i de specifikationer som antas i enlighet med artikel 6, respekteras.*

* *Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EUT L 241, 17.9.2015, s. 1).”*

11. Artikel 10 ska ersättas med följande:

”Artikel 10

Regler om dataskydd och personlig integritet

1. *Data som utgör personuppgifter enligt definitionen i artikel 4.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679* ska behandlas i enlighet med det här direktivet endast i den mån som sådan behandling är nödvändig för att de ITS-tillämpningar, ITS-tjänster och ITS-åtgärder som identifieras i bilaga I i detta direktiv ska fungera i syfte att säkerställa trafiksäkerhet eller transportskydd samt bättre trafikledning, mobilitetshantering eller incidenthantering.*
2. Om specifikationer som antas i enlighet med artikel 6 berör behandling av data som är personuppgifter enligt definitionen i artikel 4.1 i förordning (EU) 2016/679 , ska de fastställa kategorierna för dessa uppgifter och föreskriva lämpliga skyddsåtgärder för personuppgifter i enlighet med förordning (EU) 2016/679 och direktiv 2002/58/EG. *I sådana fall ska den konsekvensbedömning som avses i artikel 6.7 i detta direktiv innehålla en analys av denna behandlings konsekvenser för skyddet för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter.*

3. *Om anonymisering är tekniskt möjlig och syftet med databehandlingen kan uppnås med anonymiserade uppgifter ska anonymiserade uppgifter användas.*
4. *Om anonymisering inte är tekniskt möjlig, eller om syftet med databehandlingen inte kan uppnås med anonymiserade uppgifter, ska uppgifterna pseudonymiseras, förutsatt att pseudonymisering är tekniskt möjlig och syftet med databehandlingen kan uppnås med pseudonymiserade uppgifter.*

* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).”

12. Följande artikel ska införas:

”Artikel 10a

EU:s förvaltningssystem för säkerhetsbehörighetsuppgifter för C-ITS

Specifikationerna för det prioriterade område som avses i artikel 2.1 d och som ska antas av kommissionen vid utövandet av dess befogenheter enligt artikel 6.8, ska **omfatta** EU:s förvaltningssystem för säkerhetsbehörighetsuppgifter för C-ITS som avses i punkt 4.3 i bilaga I. **I specifikationerna för** det systemet ska **uppgifterna för följande roller fastställas**:

- a) C-ITS-instans med ansvar för certifikatpolicyn.
- b) Förvaltare av förteckningen över betrodda certifikatutfärdare för C-ITS.
- c) Kontaktpunkt för C-ITS.

Kommissionen ska ha ansvaret för att säkerställa **att uppgifterna för dessa roller utförs.**”

13. Artikel 12 ska ändras på följande sätt:

a) *Punkt 2 ska ersättas med följande:*

”2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 6 och 7 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den ... [datumet för detta direktivs ikraftträdande]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.”

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 6 och 7 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.”

c) Punkt 6 ska ersättas med följande:

”6. En delegerad akt som antas enligt artikel 6 eller 7 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.”

14. Artikel 15 ska ersättas med följande:

”Artikel 15

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av Europeiska ITS-kommittén (EIC). Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011*.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 8 i förordning (EU) nr 182/2011 jämförd med artikel 5 i den förordningen tillämpas. ■
4. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

■

Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).”

15. Artikel 17 ska ersättas med följande:

”Artikel 17

Rapportering ■

1. Medlemsstaterna ska senast den ... [15 månader efter dagen *för detta direktivs* ikraftträdande + **15** månader] lämna in en rapport till kommissionen om genomförandet av detta direktiv och av alla delegerade akter *som antas på grundval av detta samt* om sina *viktigaste* nationella verksamheter och projekt som rör de prioriterade områdena samt *tillgången på data och tjänster som förtecknas i bilagorna III och IV.*
2. Kommissionen ska *anta* genomförandeakter för att fastställa mallen för den första rapporten och lägesrapporterna, inbegripet en förteckning över nyckelprestationsindikatorer *för bedömning av genomförandet av detta direktiv samt de delegerade akter och genomförandeakter som antas på grundval av detta. Mot bakgrund av proportionalitetsprincipen och på grundval av bästa praxis ska det i genomförandeakterna göras åtskillnad på obligatoriska nyckelprestationsindikatorer* som ska *ingå* i rapporterna *och ytterligare indikatorer som i förekommande fall får ingå i rapporterna.* Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det *granskningsförfarande* som avses i artikel **15.4.**

3. Efter den första rapporten ska medlemsstaterna rapportera vart tredje år om de framsteg som gjorts med genomförandet av detta direktiv samt **de delegerade akter och genomförandeakter som antas på grundval av detta**.
Kommissionen ska säkerställa att de tidsfrister för rapporteringen som fastställs i de delegerade akter som antas på grundval av artikel 6 anpassas till detta.
4. **Senast 12 månader efter utgången** av varje tidsfrist för medlemsstaternas rapportering **ska kommissionen lägga fram** en rapport för Europaparlamentet och rådet om de framsteg som gjorts med genomförandet av detta direktiv **och de delegerade akter som antagits på grundval av detta**. Rapporten ska åtföljas av en analys **av** funktionen och genomförandet **av artiklarna 5–11 samt artikel 16**, inbegripet **av** de finansiella medel som används och **krävs**. **Rapporten ska också** när så är lämpligt innehålla en bedömning av behovet av att ändra detta direktiv. ”

■

16. Följande artikel ska införas:

”Artikel 18a

Översyn

Senast den 31 december 2028 ska kommissionen, på grundval av kommissionens senaste rapport som utarbetats i enlighet med artikel 17.4, se över artikel 6a, artikel 7 och bilagorna III och IV, och den får vid behov lägga fram ett förslag till ändring. Kommissionen får särskilt, på grundval av de framsteg som gjorts när det gäller tillgång till datatillgången och tillgänglighet till data samt införandet av tjänster, och med beaktande av deras ökade användning genom ITS-tillämpningar, föreslå en anpassning av den geografiska täckningen för vissa datatyper och tjänster och lägga till datatyper och tjänster som anses avgörande för den fortsatta utbyggnaden av ITS.”

17. Bilaga I ska ersättas med den text som anges i bilaga I till detta direktiv.
18. Bilaga II ska ersättas med den text som anges i bilaga II till detta direktiv.
19. Texten i bilaga III till detta direktiv ska läggas till som bilaga III.
20. Texten i bilaga IV till detta direktiv ska läggas till som bilaga IV.

Artikel 2

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den ... [24 månader efter **detta direktivs** ikraftträdande] sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

Genom undantag från första stycket ska medlemsstaterna sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att uppfylla den rapporteringsskyldighet som fastställs i artikel 17.1 i direktiv 2010/40/EU före den tidsfrist för rapporten som föreskrivs i den artikeln.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i ... den

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

På rådets vägnar

Ordförande

BILAGA I

”BILAGA I

PRIORITERADE OMRÅDEN

(i enlighet med vad som anges i artikel 2)

1. Prioriterat område I: ITS-tjänster för information och mobilitet

Specifikationerna och standarderna för ITS-tjänster för information och mobilitet för passagerare ska omfatta följande:

1.1. Specifikationer för EU-omfattande multimodala digitala mobilitetstjänster (inklusive EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster)

Fastställande av nödvändiga krav för att göra EU-omfattande multimodala digitala mobilitetstjänster och liknande tjänster som tillhandahåller informations-, boknings- eller inköpsfunktioner för fler än en transportoperatör inom samma transportslag tillförlitliga och tillgängliga för ITS-användare över gränserna, på grundval av följande:

1.1.1. Tillgången och tillgängligheten till befintliga och tillförlitliga multimodala trafik- och resedata, som används för multimodala digitala mobilitetstjänster för leverantörer av ITS-tjänster, utan att det påverkar begränsningar som berör säkerhet och transporthantering.

1.1.2. Underlättande av elektroniskt datautbyte över gränser mellan relevanta offentliga myndigheter och berörda aktörer och berörda leverantörer av ITS-tjänster, i synnerhet via standardiserade gränssnitt.

1.1.3. Snabb uppdatering, utförd av relevanta offentliga myndigheter och aktörer, av tillgängliga multimodala trafik- och resedata som används för multimodala digitala mobilitetstjänster.

1.1.4. Snabb uppdatering, utförd av leverantörerna av ITS-tjänster, av information om multimodalt resande, inbegripet ***när så är relevant*** information som rör bokning och inköp av transporttjänster.

1.2. Specifikationer för EU-omfattande vägtrafikinformations- och navigeringstjänster (inklusive EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster)

Fastställande av nödvändiga krav för att göra EU-omfattande vägtrafikinformations- och navigeringstjänster tillförlitliga och tillgängliga över gränserna för ITS-användare, på grundval av följande:

- 1.2.1. Tillgången och tillgängligheten till befintliga och tillförlitliga väg- och trafikdata, inbegripet realtidsdata, som används för trafikinformation i realtid till leverantörer av ITS-tjänster och andra berörda aktörer, och för användning i digitala kartor, utan att det påverkar begränsningar som berör trafiksäkerhet och trafikledning.
- 1.2.2. Underlättande av elektroniskt datautbyte över gränser mellan relevanta offentliga myndigheter, berörda aktörer och berörda leverantörer av ITS-tjänster, inbegripet återkoppling om datakvalitet.
- 1.2.3. Snabb uppdatering, utförd av relevanta offentliga myndigheter och aktörer, av tillgängliga väg- och trafikdata som används för trafikinformation i realtid.
- 1.2.4. Snabb uppdatering, utförd av leverantörerna av ITS-tjänster, av trafikinformation i realtid till vägtrafikanter och andra berörda aktörer.

1.3. Specifikationer för EU-omfattande multimodala digitala mobilitetstjänster och vägtrafikinformations- och navigeringstjänster

1.3.1. Fastställande av nödvändiga krav för relevanta offentliga myndigheters och/eller, i tillämpliga fall, den privata sektorns insamling av väg- och trafikdata (t.ex. trafikplaner, trafikbestämmelser och rekommenderade färdrutur, särskilt för tunga lastbilar) och för tillhandahållandet av dessa data till leverantörer av ITS-tjänster, på grundval av följande:

1.3.1.1. Tillgången och tillgängligheten för leverantörer av ITS-tjänster till befintliga väg- och trafikdata (t.ex. trafikplaner, trafikbestämmelser och rekommenderade färdrutur, särskilt för tunga godstransporter) som samlats in av de relevanta offentliga myndigheterna och/eller den privata sektorn.

1.3.1.2. Underlättande av elektroniskt datautbyte mellan relevanta offentliga myndigheter och leverantörer av ITS-tjänster och andra berörda aktörer.

1.3.1.3. Snabb uppdatering, utförd av relevanta offentliga myndigheter och/eller, i tillämpliga fall, den privata sektorn, av väg- och trafikdata (t.ex. trafikplaner, trafikbestämmelser och rekommenderade färdrutur).

1.3.1.4. Snabb uppdatering, utförd av leverantörer av ITS-tjänster, av de ITS-tjänster och ITS-tillämpningar som använder dessa väg- och trafikdata.

1.3.2. Fastställande av nödvändiga krav för att om möjligt göra de väg- och trafikdata samt de relevanta resedata och data om multimodal infrastruktur som används för digitala kartor tillförlitliga och tillgängliga för producenter av digitala kartor och leverantörer av sådana digitala karttjänster, på grundval av följande:

1.3.2.1. Tillgången och tillgängligheten till befintliga väg- och trafikdata samt de relevanta resedata och data om multimodal infrastruktur, inbegripet identifierade trafiknoder, som används för digitala kartor för producenter av digitala kartor och leverantörer av sådana digitala karttjänster.

1.3.2.2. Underlättande av elektroniskt datautbyte mellan relevanta offentliga myndigheter och aktörer och privata producenter av digitala kartor och leverantörer av sådana digitala karttjänster.

1.3.2.3. Snabb uppdatering, utförd av relevanta offentliga myndigheter och aktörer, av väg- och trafikdata för digitala kartor.

1.3.2.4. Snabb uppdatering av digitala kartor, utförd av producenter av digitala kartor och leverantörer av sådana digitala karttjänster.

2. Prioriterat område II: ITS-tjänster för hantering av resor och transporter samt för trafikledning

Specifikationerna och standarderna för ITS-tjänster för hantering av resor och transporter samt för trafikledning ska omfatta följande:

2.1. Specifikationer för förbättrade trafiklednings- och incidenthanteringstjänster

Fastställande av nödvändiga krav för att stödja och harmonisera förbättrade trafiklednings- och incidenthanteringstjänster, på grundval av

2.1.1. tillgången och tillgängligheten till befintliga och tillförlitliga väg- och trafikdata och data om olyckor och incidenter som behövs för trafiklednings- och incidenthanteringstjänster,

2.1.2. underlättande av elektroniskt datautbyte, inbegripet godsdata ***som är relevanta för trafikledning och incidenthantering (t.ex. transporter av farligt gods, godsrelaterade tillträdesbegränsningar samt överdimensionerade transporter)***, över gränser mellan trafikledningscentraler, trafikinformationscentraler, berörda aktörer och berörda leverantörer av ITS-tjänster, i synnerhet via standardiserade gränssnitt,

2.1.3. snabb uppdatering, utförd av de berörda aktörerna, av tillgängliga väg- och trafikdata och data om olyckor och incidenter som behövs för förbättrade trafiklednings- och incidenthanteringstjänster,

2.1.4. tillgången och tillgängligheten till data och synergier med andra initiativ som syftar till att ■ stödja multimodalitet, integrering av transportslag och ***underlättande av byte av*** transportslag i det europeiska transportnätet ***till de hållbaraste transportslagen genom harmonisering och underlättande av datadelning****.

2.2. Specifikationer för mobilitetshanteringstjänster

Fastställande av nödvändiga krav för att stödja kollektivtrafikmyndigheters utveckling av tillförlitliga mobilitetshanteringstjänster på grundval av

2.2.1. tillgång och tillgänglighet, ***i ett standardiserat format***, för de relevanta offentliga myndigheterna till befintliga och tillförlitliga vägdata och multimodala rese- och trafikdata som behövs för mobilitetshantering, utan att det påverkar dataskyddskraven,

2.2.2. underlättande av elektroniskt datautbyte över gränserna mellan relevanta offentliga myndigheter och berörda aktörer och berörda leverantörer av ITS-tjänster,

2.2.3. snabb uppdatering, utförd av relevanta offentliga myndigheter och aktörer, av tillgängliga vägdata och multimodala rese- och trafikdata som behövs för mobilitetshantering.

2.3. EU:s *ram för ITS-arkitektur*

Fastställande av nödvändiga åtgärder för att utveckla en ramarkitektur för ITS i EU, som särskilt behandlar ITS-relaterad interoperabilitet, tjänstekontinuitet och multimodalitetsaspekter, inom vilken medlemsstaterna och deras behöriga myndigheter i samarbete med den privata sektorn kan utveckla sina egna ITS-arkitekturer för mobilitet på nationell, regional eller lokal nivå.

2.4. ITS-tillämpningar och godstransportlogistik

Fastställande av nödvändiga krav för att stödja införandet av ITS-tillämpningar för godstransportlogistik, särskilt spårning av fraktgods och andra synlighetstjänster under godstransporten och mellan transportslag på grundval av

2.4.1. tillgång till relevant ITS-teknik som kan användas av utvecklare av ITS-tillämpningar,

2.4.2. tillgång till lastrelaterade data, som är tillgängliga genom andra särskilda ramar för datadelning^{**},

2.4.3. integrering av positioneringsresultat i trafikledningsverktyg och trafikledningscentraler.

3. Prioriterat område III: ITS-tjänster till stöd för trafiksäkerhet och transportskydd

Följande ska ingå i specifikationerna och standarderna för ITS-tjänster till stöd för trafiksäkerhet och transportskydd:

3.1. Specifikationer för interoperabelt EU-omfattande eCall.

Fastställande av nödvändiga åtgärder för ett harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall, särskilt följande:

3.1.1. Tillgång till de fordonsintegrerade ITS-data som ska utbytas.

3.1.2. Tillgång till nödvändig utrustning i de larmcentraler som mottar de data som sänds från fordonen.

3.1.3. Underlättande av elektroniskt datautbyte mellan fordonen och larmcentralerna, *inbegripet eventuell interaktion med data inom tillämpningsområdet för förordning (EU) 2020/1056 och med e-CMR***, exempelvis i samband med farligt gods.*

3.2. Specifikationer för informations- och reservationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon

Fastställande av nödvändiga åtgärder för att tillhandahålla ITS-baserade informationstjänster och, *om sådana är tillgängliga*, reservationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon, särskilt inom serviceområden och på rastplatser längs vägar, på grundval av

3.2.1. tillgång till vägparkeringsinformation för användare,

3.2.2. underlättande av elektroniskt datautbyte mellan vägparkeringsplatser, centraler och fordon,

3.2.3. integrering av relevant ITS-teknik i både fordon och vägparkeringsanläggningar för uppdatering av information om lediga parkeringsplatser för reservationsändamål.

3.3. Specifikationer för ett minimum av trafiksäkerhetsrelaterad universell trafikinformation

Fastställande av minimikrav för trafiksäkerhetsrelaterad ”universell trafikinformation” som tillhandahålls alla användare kostnadsfritt, där så är möjligt, samt av minimikrav för innehållet, på grundval av

3.3.1. tillgång och tillgänglighet till tillförlitliga data om säkerhetsrelaterade händelser **och förhållanden** som behövs för säkerhetsrelaterad trafikinformation och incidenthanteringstjänster,

3.3.2. införande eller användning av medel för att upptäcka eller identifiera säkerhetsrelaterade **händelser och** förhållanden,

3.3.3. fastställande och användning av en standardiserad förteckning över säkerhetsrelaterade trafikhändelser (*universella trafikmeddelanden*) som ska meddelas kostnadsfritt till ITS-användare,

3.3.4. kompatibilitet för och integrering av ”universella trafikmeddelanden” i ITS-tjänster för multimodal trafik- och reseinformation i realtid.

3.4. Specifikationer för övriga åtgärder

3.4.1. Fastställande av de åtgärder som är nödvändiga för att stödja väganvändarnas säkerhet med avseende på deras fordonsbaserade gränssnitt mellan människa och maskin och användningen av mobil utrustning *inbegripet mobiltelefoner* för att stödja körningen och/eller transporten, samt säkerheten för kommunikation i fordon, och som inte omfattas av tillämpningsområdet för förordningarna (EU) 2018/858****, (EU) nr 167/2013***** och (EU) nr 168/2013*****.

3.4.2. Fastställande av de åtgärder som är nödvändiga för att förbättra säkerheten och komforten för oskyddade trafikanter för alla relevanta ITS-tillämpningar och som inte omfattas av tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets förordningar (EU) 2018/858, (EU) nr 167/2013 och (EU) nr 168/2013.

3.4.3. Fastställande av *de* åtgärder som är nödvändiga för att integrera avancerade informationssystem till stöd för förare i fordon och väginfrastruktur och som inte omfattas av förordningarna (EU) 2018/858, (EU) nr 167/2013 och (EU) nr 168/2013.

3.4.4. Fastställande av de åtgärder som är nödvändiga för att underlätta informationsutbyte mellan leverantörer av säkerhetsrelaterade ITS-tillämpningar, såsom stöd för att få tillbaka stulna fordon eller varor, och relevanta offentliga myndigheter, med vederbörligt beaktande av andra existerande och framväxande ramar som syftar till att underlätta datadelning i mobilitet och transporter, och som inte omfattas av tillämpningsområdet för förordningarna (EU) 2018/858, (EU) nr 167/2013 och (EU) nr 168/2013.

4. Prioriterat område IV: **ITS-tjänster för** samverkande, uppkopplad och automatiserad mobilitet ■

Specifikationerna och standarderna för att koppla samman fordon med transportinfrastrukturen, öka medvetenheten och möjliggöra högautomatiserade mobilitetstjänster ska omfatta följande, utan att det påverkar tillämpningen av specifikationer och standarder i förordning (EU) 2018/858, förordning (EU) nr 167/2013 och förordning (EU) nr 168/2013:

- 4.1. Fastställande av nödvändiga åtgärder för ytterligare framsteg i utvecklingen och genomförandet av samverkande intelligenta transportsystem (fordon till fordon, fordon till infrastruktur och infrastruktur till infrastruktur), **särskilt till stöd för CCAM**, på grundval av
 - 4.1.1. underlättande av utbyte av data eller information mellan fordon, mellan infrastrukturer och mellan **fordon och infrastrukturer och mellan andra vägtrafikanter och** fordon och infrastrukturer,
 - 4.1.2. tillgång till de relevanta data eller den relevanta information som ska utbytas för respektive fordons- eller väginfrastruktursparter,
 - 4.1.3. användning av ett standardiserat meddelandeformat för data- eller informationsutbytet mellan fordon och infrastruktur,
 - 4.1.4. fastställande av en **korrekt och tillförlitlig** kommunikationsinfrastruktur för data- eller informationsutbyte mellan fordon, mellan infrastrukturer och mellan fordon och infrastrukturer,
 - 4.1.5. användning av en standardiseringsprocess för att godkänna respektive arkitekturer.

4.2. Specifikationer för tjänster

4.2.1. Informations- och varningstjänster för C-ITS baserade på statusdata som ökar transportanvändarnas medvetenhet om kommande trafiksituationer.

4.2.2. Informations- och varningstjänster för C-ITS baserade på observationer som ytterligare ökar transportanvändarnas medvetenhet om kommande trafiksituationer, inbegripet icke uppkopplade transportanvändare.

4.2.3. C-ITS-tjänster baserade på avsikter som gör det möjligt för fordon att hantera komplexa trafikscenarier och som möjliggör högautomatiserad körning.

4.2.4. C-ITS-infrastrukturtjänster för att stödja automatiserad körning.

4.3. Specifikationer för EU:s förvaltningssystem för säkerhetsbehörighetsuppgifter för C-ITS

4.3.1. Certifikatpolicy för hantering av certifikat för öppna nycklar för C-ITS-tjänster.

4.3.2. Fastställa rollen som C-ITS-instans med ansvar för certifikatpolicyn, förvaltare av förteckningen över betrodda certifikatutfärdare för C-ITS och kontaktpunkt för C-ITS.

4.3.3. Säkerhetspolicy för hantering av informationssäkerhet i C-ITS.

* Exempelvis Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 av den 15 juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249, 31.7.2020, s. 33) och det arbete som utförs av forumet för digitala transporter och digital logistik (DTLF).

** Exempelvis förordning (EU) 2020/1056.

*** Tilläggsprotokoll till konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR) avseende den elektroniska fraktsedeln.

**** Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1).

***** Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon (EUT L 60, 2.3.2013, s. 1).

***** Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar (EUT L 60, 2.3.2013, s. 52).”.

BILAGA II

”BILAGA II

PRINCIPER FÖR SPECIFIKATIONER OCH INFÖRANDE AV ITS

(i enlighet med vad som anges i artiklarna 5, 6, 7 och 8)

Antagandet av specifikationer, utfärdandet av uppdrag för standarder och urval och införande av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska bygga på en behovsutvärdering där alla berörda aktörer deltar. Åtgärderna ska

a)	vara effektiva	–	på ett påtagligt sätt bidra till att möta de centrala utmaningar som EU:s vägtransport står inför (t.ex. minska trafikstockningar, hantera nödsituationer och väderfenomen, minska utsläpp, förbättra energieffektiviteten och skapa en hög säkerhets- och skyddsnivå även för oskyddade trafikanter),
b)	vara kostnadseffektiva	–	optimera förhållandet mellan kostnader och resultat när det gäller att nå målen,
c)	vara proportionella	–	i förekommande fall ange olika nivåer av uppnåelig kvalitet och införande av tjänster, med beaktande av lokala, regionala, nationella och europeiska förhållanden,
d)	stödja tjänsternas kontinuitet	–	garantera sammanhängande tjänster i hela unionen, särskilt inom det transeuropeiska vägnätet och, om möjligt, vid dess yttre gränser, när ITS-tjänster införs; tjänstekontinuitet bör säkerställas på en nivå som är anpassad till särdragen hos de transportnät som kopplar ihop länder samt, i förekommande fall, regioner med varandra och städer med landsbygdsområden,
e)	uppnå interoperabilitet	–	säkerställa att system tillämpningarna, tjänsterna och de underliggande affärsprocesserna har kapacitet att utbyta data och dela information och kunskap i ett standardiserat format som möjliggör ett effektivt tillhandahållande av ITS-tjänster,

f)	stödja bakåtkompatibilitet	– i <i>motiverade fall</i> säkerställa att ITS-systemen har kapacitet att fungera tillsammans med befintliga system som har ett gemensamt syfte, utan att utveckling av ny teknik hindras och samtidigt som, när så är lämpligt, komplementariteten med eller övergången till ny teknik stöds,
g)	respektera den nationella infrastrukturens och de nationella nätens särdrag	– ta hänsyn till de inneboende särdragen hos transportnäten, särskilt vad beträffar storleken på trafikvolymerna, väderleksförhållandena på vägarna <i>och infrastrukturernas särdrag</i> ,
h)	främja lika tillgång	– inte förhindra eller diskriminera tillträdet till ITS-tillämpningar och ITS-tjänster för oskyddade trafikanter, i tillämpliga fall vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning i linje med tillgänglighetskraven i bilaga I till direktiv (EU) 2019/882 när ITS-tillämpningar och ITS-tjänster är avsedda att fungera som gränssnitt mot eller tillhandahålla information till ITS-användare med funktionsnedsättning; <i>vara användarvänliga för personer med begränsad digital kunskap</i> ,
i)	stödja mognad	– efter en lämplig riskbedömning, <i>inbegripet där så är lämpligt provningar under verkliga förhållanden, som avser flera tillverkare av fordon och enheter samt leverantörer av infrastruktur</i> , visa att innovativa ITS-system är robusta tack vare en tillräcklig nivå av teknisk utveckling och operativt utnyttjande,
j)	leverera kvalitet när det gäller tidsangivelser och positionering	– säkerställa att ITS-tillämpningar och ITS-tjänster, som är beroende av tidsangivelser eller positionering, är kompatibla med åtminstone de navigeringstjänster som tillhandahålls av Galileo, inbegripet den öppna tjänsten för autentisering av navigationsmeddelanden (<i>Open Service Navigation Message Authentication</i>) <i>och andra Galileotjänster såsom högprecisionstjänsten</i> , när en sådan tjänst blir tillgänglig, och Egnos (<i>European Geostationary Navigation Overlay Service</i>). Vid behov säkerställa att ITS-tillämpningar och ITS-tjänster som är beroende av jordobservationsdata använder data, information eller tjänster från Copernicus. Utöver

			Copernicusdata får också andra data och tjänster användas.
k)	underlätta intermodalitet	–	beakta samordning av olika transportslag, i förekommande fall, i samband med införandet av ITS,
l)	respektera samstämmighet	–	ta hänsyn till de av unionens befintliga bestämmelser, strategier och verksamheter som är relevanta <i>på ITS-området, särskilt på standardiseringsområdet och, för specifikationer, principen om teknikneutralitet i direktiv (EU) 2018/1972,</i>
m)	skapa öppenhet och förtroende	–	<i>skapa öppenhet, t.ex. genom att säkerställa</i> insyn i rangordningen, <i>inbegripet om miljöpåverkan,</i> när man föreslår kunderna mobilitetsalternativ.

BILAGA III

”BILAGA III

Förteckning över datatyper

Datatyp _____	Geografisk täckning	Datum <i>som avses i artikel 6a.1 andra stycket</i>	<i>Datum som avses i artikel 6a.1 tredje stycket</i>
1. Data som avser tillhandahållandet av EU-omfattande vägtrafikinformations- och navigeringstjänster (såsom avses i bilaga I, Prioriterat område I, punkterna 1.2 och 1.3):			
1.1 Kategori: Statiska och dynamiska trafikregler, i tillämpliga fall, avseende:			
Underkategori: - tillträdesvillkor för tunnlar - tillträdesvillkor för broar - hastighetsbegränsningar ■ - omkörningsförbud för tunga lastbilar ■	Det transeuropeiska <i>stomnätet</i> för vägar ■	31 december 2025	31 december 2027

- <i>begränsningar</i> <i>av</i> <i>vikt/längd/bredd/höjd</i>			
	<i>Det övergripande transeuropeiska nätet för vägar, andra motorvägar och avsnitt av huvudvägar, där den totala årsmedeldygnstrafiken överstiger 8 500 fordon, och alla vägar i de städer som ligger i centrum av de urbana knutpunkterna enligt definitionen i artikel 3 p i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013¹ och som förtecknas i den förordningen, inbegripet de som förvaltas av städerna. Medlemsstaten får i de städer som ligger i centrum av de urbana knutpunkterna välja att begränsa täckningen till gator där årsmedeldygnstrafiken överstiger 7 000 fordon. Medlemsstater som fattar ett sådant beslut ska underrätta kommissionen om detta senast den 31</i>	31 december 2026	<i>31 december 2028</i>

¹ *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU Text av betydelse för EES (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).*

	<i>december 2026.</i>		
<i>Underkategori:</i> - <i>enkelriktade gator</i>	<i>Väginfrastruktur i de städer som ligger i centrum av de urbana knutpunkterna enligt definitionen i artikel 3 p i förordning (EU) nr 1315/2013</i>	<i>31 december 2025</i>	<i>31 december 2027</i>
<i>Underkategori:</i> - bestämmelser för godsleveranser	<i>Väginfrastruktur i de städer som ligger i centrum av de urbana knutpunkterna enligt definitionen i artikel 3 p i förordning (EU) nr 1315/2013</i>	<i>31 december 2026</i>	<i>Delegerade akter som ska antas i enlighet med artikel 7.1a leden a, b och c</i>
<i>Underkategori:</i> - färdriktning för reversibla körfält	<i>Det transeuropeiska stomnätet och övergripande nätet för vägar, andra motorvägar och avsnitt av huvudvägar, där den totala årsmedeldygnstrafiken överstiger 8 500 fordon, och alla vägar i de städer som ligger i centrum av de urbana knutpunkterna enligt definitionen i artikel 3 p i förordning (EU) nr 1315/2013 och som förtecknas i den förordningen, inbegripet de som</i>	<i>31 december 2026</i>	<i>Delegerade akter som ska antas i enlighet med artikel 7.1a leden a, b och c</i>

	<i>förvaltas av städerna. Medlemsstaten får i de städer som ligger i centrum av de urbana knutpunkterna välja att begränsa täckningen till gator där årsmedeldygnstrafiken överstiger 7 000 fordon. Medlemsstater som fattar ett sådant beslut ska underrätta kommissionen om detta senast den 31 december 2026.</i>		
Underkategori: - trafikplaner	<i>Det transeuropeiska stomnätet och övergripande nätet för vägar, andra motorvägar och avsnitt av huvudvägar, där den totala årsmedeldygnstrafiken överstiger 8 500 fordon, och alla vägar i de städer som ligger i centrum av de urbana knutpunkterna enligt definitionen i artikel 3 p i förordning (EU) nr 1315/2013 och som förtecknas i den förordningen, inbegripet de som förvaltas av städerna. Medlemsstaten får i de städer som ligger i centrum av de urbana knutpunkterna välja att begränsa täckningen till gator där årsmedeldygnstrafiken överstiger 7 000 fordon. Medlemsstater som fattar ett sådant beslut ska underrätta kommissionen om detta senast den</i>	31 december 2028	<i>Delegerade akter som ska antas i enlighet med artikel 7.1a leden a, b och c</i>

	<i>31 december 2028.</i>		
<i>Underkategori:</i> - permanenta tillträdesbegränsningar	<i>Det transeuropeiska stomnätet och övergripande nätet för vägar, andra motorvägar och avsnitt av huvudvägar, där den totala årsmedeldygnstrafiken överstiger 8 500 fordon, och alla vägar i de städer som ligger i centrum av de urbana knutpunkterna enligt definitionen i artikel 3 p i förordning (EU) nr 1315/2013 och som förtecknas i den förordningen, inbegripet de som förvaltas av städerna. Medlemsstaten får i de städer som ligger i centrum av de urbana knutpunkterna välja att begränsa täckningen till gator där årsmedeldygnstrafiken överstiger 7 000 fordon. Medlemsstater som fattar ett sådant beslut ska underrätta kommissionen om detta senast den 31 december 2026.</i>	<i>31 december 2026</i>	<i>Delegerade akter som ska antas i enlighet med artikel 7.1a leden a, b och c</i>
<i>Underkategori:</i> - gränser för begränsningar, förbud eller skyldigheter som gäller zoner, aktuell tillträdesstatus och villkor för trafik i reglerade trafikzoner	<i>Det transeuropeiska stomnätet och övergripande nätet för vägar, andra motorvägar och avsnitt av huvudvägar, där den totala årsmedeldygnstrafiken överstiger 8 500 fordon, och alla vägar i de städer som ligger i centrum</i>	<i>31 december 2026</i>	<i>Delegerade akter som ska antas i enlighet med artikel 7.1a leden</i>

	<i>av de urbana knutpunkterna enligt definitionen i artikel 3 p i förordning (EU) nr 1315/2013 och som förtecknas i den förordningen, inbegripet de som förvaltas av städerna. Medlemsstaten får i de städer som ligger i centrum av de urbana knutpunkterna välja att begränsa täckningen till gator där årsmedeldygnstrafiken överstiger 7 000 fordon. Medlemsstater som fattar ett sådant beslut ska underrätta kommissionen om detta senast den 31 december 2026.</i>		<i>a, b och c</i>
1.2 Datatyper avseende nätets skick ■ :			
Underkategori: - avspärrningar av vägar - avspärrningar av körfält - vägarbeten ■	Det transeuropeiska <i>stomnätet</i> för vägar ■	31 december 2025	<i>Ej tillämpligt (anmärkning 1)</i>
	<i>Det övergripande transeuropeiska vägnätet</i> ■	31 december 2026	<i>Ej tillämpligt (anmärkning 1)</i>
Underkategori: - tillfälliga trafikstyrningsåtgärder	<i>Det transeuropeiska stomnätet och det övergripande nätet för vägar</i>	<i>31 december 2028</i>	<i>Ej tillämpligt (anmärkning 1)</i>

2. Data som avser informationsjänster och reservationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon (såsom avses i <i>bilaga I, Prioriterat område III, punkt 3.2</i>):			
Kategori: statiska data Underkategori: - statiska data avseende parkeringsområdena - information om säkerhet och utrustning på parkeringsområdet	Det transeuropeiska <i>stomnätet</i> för vägar	31 december 2025	<i>31 december 2026</i>
	<i>Det övergripande transeuropeiska vägnätet</i>	<i>31 december 2026</i>	<i>31 december 2027</i>
Kategori: dynamiska data Underkategori: - dynamiska data avseende tillgång till parkeringsplatser, inbegripet huruvida en parkering är full eller stängd eller uppgift om antal lediga platser	<i>Det transeuropeiska stomnätet och det övergripande nätet för vägar</i>	<i>31 december 2027</i>	<i>Ej tillämpligt (anmärkning 1)</i>
3. Data som avser trafiksäkerhetsrelaterade händelser eller förhållanden som rör ett minimum av trafiksäkerhetsrelaterad universell trafikinformation (såsom avses i <i>bilaga I, Prioriterat område III, punkt 3.3</i>):			
Kategori: dynamiska data Underkategori:	Det transeuropeiska <i>stomnätet och övergripande</i> nätet för vägar och andra motorvägar som inte ingår i det nätet	31 december 2025	<i>Ej tillämpligt (anmärkning 1)</i>

- tillfälligt hal vägbana - djur, människor, hinder, bråte på vägen - oskyddad olycksplats - tillfälligt vägarbete ■ - spökförare - icke-skyltad blockering av en väg ■			
<i>Underkategori:</i> - nedsatt sikt - exceptionella väderförhållanden	<i>Det transeuropeiska stomnätet och övergripande nätet för vägar och andra motorvägar som inte ingår i det nätet</i>	<i>31 december 2026</i>	<i>Ej tillämpligt (anmärkning 1)</i>

4. Statiska multimodala trafikdata för EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster (såsom avses i bilaga I, Prioriterat område I, punkterna 1.1 och 1.3):

Kategori: Lokalisering av identifierade trafiknoder för alla tidtabellsbaserade transportslag, inklusive information om tillgänglighet för trafiknoder och förflyttningsvägar inom ett omstigningsställe (t.ex. hissar, rulltrappor).	<i>Urbana knutpunkter enligt definitionen i artikel 3 p i förordning (EU) nr 1315/2013 och som förtecknas i den förordningen, inbegripet de som förvaltas av städerna</i>	31 december 2026	<i>Delegerade akter som ska antas i enlighet med artikel 7.1a leden a, b och c</i>
	<i>unionens transportnät i dess helhet</i>	<i>31 december 2028</i>	<i>Delegerade akter som ska antas i enlighet med artikel 7.1a leden a, b och c</i>

ANMÄRKNING 1: ”Ej tillämpligt: ingen skyldighet att göra de data som tas fram eller uppdateras före det datum som anges i den tredje kolumnen i denna bilaga tillgängliga i enlighet med artikel 6a.1.”

BILAGA IV

”BILAGA IV

Förteckning över ITS-tjänster

Tjänst	Geografisk täckning	Datum
Ett minimum av trafiksäkerhetsrelaterade universella trafikinformationstjänster (SRTI), <u>såsom avses i bilaga I, Prioriterat område III, punkt 3.3</u>	Det transeuropeiska <i>stomnätet och övergripande</i> nätet för vägar	31 december 2026

”