

Bruxelles, den 23. maj 2022
(OR. fr, en)

9114/22

Interinstitutionel sag:
2021/0419(COD)

TRANS 285
TELECOM 220
IND 169
CODEC 694
DATAPROTECT 153
DIGIT 99
IA 73

RAPPORT

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	Rådet
Tidl. dok. nr.:	8883/22
Komm. dok. nr.:	15114/21 + ADD1
Vedr.:	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2010/40/EU om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer - Generel indstilling

I. INDLEDNING

1. Den 15. december 2021 forelagde Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet et forslag om ændring af direktiv 2010/40/EU om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer ("ITS-direktivet"), som er en del af en pakke med fire initiativer, der har til formål at modernisere Unionens transportsystem og støtte omstillingen til renere, grønnere og mere intelligent mobilitet.

2. Hovedformålene med dette forslag, som er baseret på artikel 91 i TEUF, er: a) at tage hensyn til det teknologiske fremskridt såsom opkoblet og automatiseret mobilitet og applikationer til mobilitet som en tjeneste og b) at forbedre tilgængeligheden, anvendelsen og interoperabiliteten af data.
3. Forslaget fremsættes i forlængelse af den evaluering af det eksisterende direktiv, der blev foretaget i 2019, og som afdækkede følgende problemer: i) manglen på interoperabilitet mellem og kontinuitet af applikationerne, ii) manglen på samordning og effektivt samarbejde mellem interessenterne og iii) den utilstrækkelige tilgængelighed af og modviljen mod at dele data.
4. For at afhjælpe disse mangler foreslår Kommissionen bl.a. at udvide direktivets anvendelsesområde og gøre digitaliseringen af visse vejinformationer vedrørende trafiksikkerhed, trafik og multimodal rejse obligatorisk på TEN-T-nettet¹ og på hele vejnettet. Samtidig vil indførelsen af visse væsentlige ITS-tjenester også blive gjort obligatorisk.
5. Forslaget er en del af en pakke af lovgivningsinitiativer, der har til formål at bidrage til målene om dekarbonisering, digitalisering og større modstandsdygtighed i transportinfrastrukturen.
6. Med hensyn til digitalisering er det en del af den europæiske datastrategi fra februar 2020², hvori der blev bebudet oprettelse af ni fælles europæiske dataområder inden for strategiske økonomiske sektorer og områder af offentlig interesse, herunder det fælles europæiske mobilitetsdataområde. I sine konklusioner af 22. oktober 2021³ opfordrede Det Europæiske Råd til hurtige fremskridt med gennemførelsen af de foranstaltninger, der er nødvendige for at oprette disse sektorspecifikke dataområder.

¹ Det transeuropæiske transportnet, som der er fastsat retningslinjer for i forordning (EU) nr. 1315/2013. Revisionen af denne forordning er hovedinitiativet i "pakken om grøn og effektiv mobilitet".

² COM(2020) 66 final.

³ EUCO 17/21.

7. Revisionen af ITS-direktivet som en del af dette fælles europæiske dataområde bidrager til understøttelsen af avancerede førerstøttesystemer såsom de nye køretøjssystemer i henhold til forordning (EU) 2019/2144 om generel sikkerhed⁴. Forslaget supplerer desuden forslaget af 14. juli 2021 til en ny forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer ("AFIR-forordningen")⁵ for så vidt angår data om lade- og tankstandere. AFIR-forordningen vil give mulighed for mere detaljerede specifikationer end dem, der er vedtaget i henhold til direktivet, og som vil fokusere på de tekniske bestemmelser.

II. BEHANDLINGEN I DE ØVRIGE INSTITUTIONER

8. Europa-Parlamentet har udpeget Transport- og Turismeudvalget (TRAN) som det korresponderende udvalg for forslaget, og Rovana Plumb (RO, S&D) er blevet udpeget som ordfører. Europa-Parlamentet ventes at vedtage sin holdning på plenarmødet i oktober 2022.
9. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse om forslaget den 23. marts 2022, mens Det Europæiske Regionsudvalg har valgt ikke at afgive udtalelse.

III. STATUS OVER RÅDETS ARBEJDE

10. Gruppen vedrørende Transport – Intermodale Spørgsmål og Net indledte sit arbejde med forslaget den 10. januar 2022 og fortsatte den 17. og 24. januar, den 2. og 16. februar, den 7., 14. og 28. marts, den 4., 11. og 28. april og den 5. og 11. maj 2022. Kommissionens konsekvensanalyse blev drøftet i gruppen den 17. januar 2022. Flere delegationer udtrykte tvivl om proportionaliteten i Kommissionens tilgang og nogle af de deraf følgende omkostningsoverslag. De delegationer, der havde taget parlamentarisk undersøgelsesforbehold (DK, PL, SK og SE), har i mellemtiden hævet det. Flere delegationer har taget generelt undersøgelsesforbehold.

⁴ EUT L 325 af 16.12.2019, s. 1.

⁵ ST 10877/21 + ADD 1.

11. Delegationerne hilste generelt forslaget velkommen og ønskede, at indførelsen af applikationer og tjenester i henhold til ITS-direktivet videreudvikles og styrkes gennem bedre samarbejde og koordinering. De vigtigste diskussionspunkter vedrørte: den nye forpligtelse til at gøre visse data tilgængelige i et digitalt maskinlæsbart format, beslutningsprocessen med henblik på at afgøre, hvilke datatyper det er obligatorisk at indberette, samt tilhørende geografisk dækning og tidsplan, beskrivelsen af de elementer, der skal indgå i specifikationerne på EU-plan, Kommissionens beføjelse til at vedtage midlertidige foranstaltninger i nødsituationer, regler om beskyttelse af personoplysninger og privatlivets fred, principperne for specifikationer og indførelse af ITS og direktivets gennemførelsesfrist.
12. På grundlag af drøftelserne, præciseringer fra Kommissionen og skriftlige bemærkninger fra delegationerne har formandskabet udarbejdet et udkast til kompromis med henblik på en generel indstilling på samlingen i Rådet (transport, telekommunikation og energi (transport)) den 2. juni 2022. De vigtigste ændringer i teksten i forhold til Kommissionens oprindelige forslag er følgende:

Tilgængelighed af data og indførelse af de obligatoriske ITS-tjenester (artikel 1, stk. 2a, artikel 6a, artikel 7⁶ og bilag III og IV)

13. Kompromiset accepterer princippet om, at medlemsstaterne skal sikre, at visse datatyper er tilgængelige i et maskinlæsbart digitalt format, og at der indføres visse ITS-tjenester (artikel 1, stk. 2a, artikel 6a og bilag III og IV).

⁶ Henvisningerne til artiklerne er nummereret i overensstemmelse med direktivet som ændret ved forslagets bestemmelser.

14. I betragtning af den potentielt store indvirkning på de nationale ressourcer har delegationerne dog lagt kraftigt vægt på en bedre overvågning og større inddragelse af medlemsstaterne i beslutningsprocessen, både med hensyn til den første afgrænsning af forpligtelserne og dens udvikling over tid. Derfor fastsætter formandskabet i sin kompromistekst i direktivet, hvilke datatyper og tjenester forpligtelsen til tilgængelighed og indførelse omfatter. Listerne over de pågældende data og tjenester kan ændres ved en delegeret retsakt (artikel 1, stk. 2a, artikel 7 og bilag III og IV). Samtidig skal der ifølge kompromisteksten benyttes gennemførelsesretsakter til at definere det geografiske anvendelsesområde (netværk, der skal dækkes) og tidsplanen for gennemførelsen (artikel 6a og betragtning 12a). Teksten styrker også rammerne for delegationen af de beføjelser, der tillægges Kommissionen med henblik på vedtagelse af sådanne delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter (artikel 6a, stk. 3, og artikel 7). Den fastholder således ambitionen om at gøre tilgængeligheden af visse datatyper obligatorisk og muligheden for at ajourføre denne liste ved delegerede retsakter, samtidig med at medlemsstaternes inddragelse i de aspekter, der vedrører gennemførelsen af denne ambition, dvs. definitionen af geografisk dækning og tidsplan, styrkes.
15. Desuden præciseres det i kompromiset, at forpligtelsen til at gøre visse data tilgængelige i et maskinlæsbart digitalt format alene henviser til data, for hvilke de tilsvarende underliggende oplysninger allerede findes, uanset i hvilket format de præsenteres.
16. Langt de fleste delegationer har fundet kompromiset tilstrækkelig afbalanceret for så vidt angår denne beslutningstagningsstruktur. Nogle delegationer har dog ytret tvivl om og sat spørgsmålstegn ved det optimale forum for beslutninger om omfang og frister, samtidig med at de understregede, at det er vigtigt ikke at slække på ambitionerne om at fremme ITS-tjenester.

17. Med hensyn til de berørte datatyper udvider kompromisteksten listen (bilag III), idet der tilføjes visse datatyper, som er omhandlet i den nyligt vedtagne delegerede forordning om specifikationer for tidstro trafikinformationstjenester⁷. Hvad angår beskrivelsen af datatyper og -tjenester i bilag III og IV, er kompromisteksten baseret på Kommissionens forslag, men undgår på grund af regelhierarkiet, og i det omfang det ikke er strengt nødvendigt, at henvise direkte til de delegerede retsakter, der indeholder yderligere detaljer.

Definitioner (artikel 4)

18. Kompromisteksten indeholder mindre justeringer af nogle definitioner ("ITS-tjeneste", "samarbejdende intelligente transportsystemer" og "adgang til data").

Arbejdsprogram (artikel 4a)

19. I betragtning af den betydning, som vedtagelsen og indholdet af arbejdsprogrammet tillægges i forslaget (artikel 17, stk. 5), og den kronologiske rækkefølge af de forskellige aktiviteter, nævnes dette flerårige planlægningsværktøj i kompromisteksten i starten af reglerne for indførelse af ITS-applikationer og -tjenester (ny artikel 4a), og den kraftige forbindelse mellem dette værktøj og udviklingen af specifikationer på EU-plan understreges.

⁷ EUT L 122 af 25.4.2022, s. 1.

Anvendelse af specifikationer og samarbejde mellem medlemsstaterne (artikel 5)

20. Kompromisteksten afspejler i vid udstrækning bestemmelserne i forslaget, som har til formål at styrke medlemsstaternes samarbejde om indførelse af ITS-applikationer og -tjenester, herunder bestemmelserne om de operationelle aspekter (artikel 5). Kompromisteksten præciserer visse af disse elementer.

Specifikationer ved en delegeret retsakt (artikel 6)

21. Kompromisteksten indarbejder også forslagets ændringer af specifikationernes indhold (artikel 6). Det tilføjes, at det er nødvendigt at fastsætte parametre til vurdering af datakvaliteten, og at medlemsstaterne kan udpege et eller flere organer til at vurdere, om kravene er overholdt (stk. 6 og betragtning 18). Det fastsættes også, at den enkelte delegerede retsakt ikke må dække mere end ét særskilt prioriteret område.

Midlertidige foranstaltninger (artikel 7a)

22. Kommissionens beføjelse til at vedtage gennemførelsesretsakter, der finder anvendelse straks i tilfælde af en nødsituation som omhandlet i forslaget (artikel 7a og betragtning 14), gav anledning til tvivl blandt delegationerne. I kompromisteksten fastholdes dette princip, men bestemmelserne videreudvikles og præciseres yderligere, idet der fokuseres på proceduren, de betingelser, der skal opfyldes, og kommunikationen mellem Kommissionen og medlemsstaterne. Det har ikke været muligt helt at fjerne visse delegationers tvivl om nødvendigheden af denne bemyndigelse, men det bringer ikke kompromisteksten som helhed i fare.

Beskyttelse af personoplysninger (artikel 10)

23. I kompromisteksten suppleres artiklen om beskyttelse af personoplysninger (artikel 10) med en bestemmelse om formålet med behandlingen af personoplysninger i henhold til direktivet (artikel 10, stk. 1). Desuden suppleres denne artikel med en bestemmelse om, at der skal foretages en konsekvensanalyse ved udarbejdelsen af en delegeret retsakt, som medfører behandling af sådanne oplysninger (stk. 2), og en tilskyndelse til at anvende pseudonymiseringsteknikken (stk. 3, jf. også betragtning 15).

Rapportering (artikel 17) og afsluttende bestemmelser

24. Artiklen om medlemsstaternes og Kommissionens rapportering (artikel 17) fastholdes i kompromisteksten. Fristen for medlemsstaternes første rapport (artikel 17, stk. 1) er dog blevet forlænget til 18 måneder efter ikrafttrædelsen (i overensstemmelse med gennemførelsesfristen), Kommissionens beføjelse til at fastsætte præstationsindikatorer er blevet ændret og underlagt en undersøgelsesprocedure (artikel 17, stk. 2), og målet om forenkling af rapporteringen understreges (artikel 17, stk. 3, og betragtning 22a). Én delegation havde foretrukket, at medlemsstaternes rapportering tidsmæssigt var blevet sammenfaldende med arbejdsprogrammet, dvs. hvert femte år.

Bilag I

25. I bilag I til forslaget beskrives de elementer, der skal være omfattet af specifikationerne for så vidt angår prioritetsområderne på EU-plan. Kompromistekstens ændringer af dette bilag begrænser sig til nogle præciseringer.

Bilag II

26. I bilag II, som indeholder listen over principperne for specifikationer og indførelse af ITS, følger kompromisteksten generelt de ændringer, som Kommissionen har foreslået (vedrørende litra f), h), j) og m)). Den indeholder nogle præciseringer vedrørende litra h) "fremme lige adgang", j) "levere tids- og positionsbestemmelse af høj kvalitet" og m) "skabe gennemsigtighed og tillid" og ændrer litra l) "respekttere sammenhængen" for i forbindelse med de EU-standarder, der skal overholdes, at minde om princippet om teknologineutralitet som fastsat i direktiv (EU) 2018/1972 om oprettelse af en europæisk kodeks for elektronisk kommunikation, som der også henvises til i den ændrede betragtning 8a. Der var i arbejdsgruppen uenighed om, hvorvidt der skulle tilføjes en henvisning til princippet om "teknologineutralitet". Kompromisteksten forsøger at finde en balance på grundlag af forslaget, men understreger udtrykkeligt betydningen af dette princip som fastsat i den europæiske kodeks for elektronisk kommunikation i forbindelse med udvikling af specifikationer.
27. På mødet i De Faste Repræsentanternes Komité den 18. maj 2022 bekræftede medlemsstaterne deres støtte til formandskabets kompromistekst. Efter anmodning fra et stort antal delegationer, som påpegede de administrative vanskeligheder i forbindelse med gennemførelsen af direktivets bestemmelser på nationalt plan, blev gennemførelsesfristen forlænget til 24 måneder (artikel 2 i forslaget om ændring af ITS-direktivet). De Faste Repræsentanternes Komité tog også hensyn til et forslag om ændring af beskrivelsen af princippet om "bagudkompatibilitet" (bilag II, litra f)) for at understrege behovet for at begrunde princippet anvendelse i forbindelse med udviklingen af specifikationer for ITS. To delegationer kunne ikke tilslutte sig denne ændring. Kompromisteksten i bilaget til denne rapport tager hensyn til disse justeringer.

28. Flere delegationer udtrykte bekymring over de valg, der på et senere tidspunkt skal træffes med hensyn til de geografiske anvendelsesområder og datoerne for tilrådighedsstillelse af visse data og tjenester. Bekymringerne vedrører de nødvendige investeringer, proportionaliteten med hensyn til trafiktætheden på visse vejstrækninger, den administrative koordinering og pålideligheden af visse data.
29. På dette stadie i proceduren fastholder Kommissionens repræsentant et proceduremæssigt forbehold med hensyn til alle ændringer af forslaget. Kommissionens repræsentant holdt navnlig fast ved forslagets oprindelige struktur, som fastsætter datoer og geografiske anvendelsesområder for tilrådighedsstillelse af visse datatyper og indførelse af visse tjenester, med mulighed for at foretage ændringer heraf ved en delegeret retsakt.

IV. **KONKLUSION**

30. I lyset af ovenstående henstilles det til Rådet, at det når til enighed om en generel indstilling til forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2010/40/EU om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer på grundlag af kompromisteksten i bilaget til denne rapport.
-

Ændring af ITS-direktivet

[...]

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I Kommissionens *meddelelse om en strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet*⁸ udpeges indførelsen af intelligente transportsystemer (ITS) som en nøgleaktion i opnåelsen af opkoblet og automatiseret multimodal mobilitet, som dermed bidrager til omstillingen af det europæiske transportsystem for at nå målet om effektiv, sikker, bæredygtig, intelligent og modstandsdygtig mobilitet. Dette supplerer de foranstaltninger, der blev bebudet under flagskibsinitiativet om grønnere godstransport til fremme af multimodal logistik. I strategien blev der også bebudet en revision i 2022 af delegeret forordning (EU) 2017/1926 om multimodale rejseinformationstjenester, der skal omfatte obligatorisk tilrådighedsstillelse af dynamiske datasæt, samt en vurdering af behovet for lovgivningsmæssige tiltag vedrørende rettigheder og pligter for udbydere af multimodale digitale tjenester sammen med et initiativ om billetudstedelse, herunder af togbilletter.
- (2) Med strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet bekræftes målet om at bringe antallet af dræbte for alle transportformer i Unionen tæt på nul inden 2050. Flere foranstaltninger inden for anvendelsesområdet for Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU⁹ bidrager til sikkerheden for trafikanter, såsom eCall, trafikikkerhedsrelaterede informationstjenester og sikrede parkeringsområder¹⁰.

⁸ COM(2020) 789 final.

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer (EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1).

¹⁰ Som certificeret i overensstemmelse med Kommissionens delegerede forordning (EU) .../... af 7. april 2022 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår fastsættelse af standarder for sikrede parkeringsområders service- og sikkerhedsniveau og procedurer for deres certificering (C(2022) 2055 (final)).

- (3) Den europæiske grønne pagt¹¹ fremhæver både den voksende rolle, som automatiseret og opkoblet multimodal mobilitet spiller sammen med intelligente trafikstyringssystemer, der muliggøres af digitalisering, og målet om at støtte nye bæredygtige transport- og mobilitetstjenester, der kan mindske trafikbelastning og forurening, navnlig i byområder.
- (4) Det voksende behov for bedre udnyttelse af data til at gøre transportkæderne mere bæredygtige, effektive og modstandsdygtige kræver øget koordinering af ITS-rammen med andre initiativer, der med et multimodalt perspektiv har til formål at harmonisere og lette datadeling i mobilitets-, transport- og logistiksektorerne¹².
- (5) I betragtning af behovet for at digitalisere vejtransporten, øge trafiksikkerheden og mindske trafikbelastningen bør indførelsen og anvendelsen af intelligente transportsystemer og -tjenester på vejene videreudvikles i det transeuropæiske transportnet.
- (6) I mange medlemsstaters vejtransportsektor er nationale anvendelser af disse systemer og tjenester allerede indført. På trods af forbedringer siden vedtagelsen i 2010 blev der ved evalueringen af direktiv 2010/40/EU¹³ imidlertid konstateret vedvarende mangler, der har medført fortsat fragmenteret og ukoordineret indførelse og manglende geografisk kontinuitet af ITS-tjenester i hele Unionen og ved dens ydre grænser.

¹¹ Meddelelse fra Kommissionen – Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final).

¹² Som f.eks. det fælles europæiske mobilitetsdataområde og dets komponenter, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 af 15. juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 33) samt det arbejde, der udføres i det digitale transport- og logistikforum (DTLF).

¹³ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive_en.

- (7) I forbindelse med gennemførelsen af Kommissionens delegerede forordninger¹⁴, der supplerer direktiv 2010/40/EU, har medlemsstaterne oprettet nationale adgangspunkter¹⁵. De nationale adgangspunkter tilrettelægger adgangen til og anvendelsen af transportrelaterede data for at bidrage til at stille EU-dækkende interoperable rejse- og trafikrelaterede ITS-tjenester til rådighed for slutbrugerne. Disse nationale adgangspunkter er en vigtig del af det fælles europæiske mobilitetsdataområde under den europæiske datastrategi¹⁶ og bør anses for støttepiller, særlig med hensyn til datatilgængelighed.
- (8) For at sikre en koordineret og effektiv indførelse af ITS i Unionen som helhed bør der ud over allerede vedtagne specifikationer indføres fælles specifikationer, herunder, hvis det er hensigtsmæssigt, standarder, der fastsætter yderligere detaljerede regler og procedurer. Inden Kommissionen vedtager yderligere eller reviderede specifikationer, bør den vurdere, om de er i overensstemmelse med visse af de i bilag II definerede principper. Der bør først og fremmest gives prioritet til de fire hovedområder for udvikling og indførelse af ITS. Under den videre gennemførelse af ITS bør der tages hensyn til den eksisterende ITS-infrastruktur, som den enkelte medlemsstat har indført, for så vidt angår teknologiske fremskridt og finansielle bestræbelser.

¹⁴ Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 885/2013 af 15. maj 2013 om supplerende af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU hvad angår tilrådighedsstillelse af informationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer (EUT L 247 af 18.9.2013, s. 1), Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 886/2013 af 15. maj 2013 om supplerende af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU hvad angår data og procedurer for vederlagsfri tilrådighedsstillelse, om muligt, af et minimum af generel trafiksikkerhedsinformation (EUT L 247 af 18.9.2013, s. 6), Kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/962 af 18. december 2014 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU for så vidt angår tilrådighedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester (EUT L 157 af 23.6.2015, s. 21)

og Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/1926 af 31. maj 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU angående tilrådighedsstillelse af EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester (EUT L 272 af 21.10.2017, s. 1).

¹⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/national-access-points_en.

¹⁶ COM(2020) 66 final.

- (8a) Det bør, navnlig for C-ITS, sikres, at krav til ITS-systemer hverken pålægger eller diskriminerer til fordel for brugen af en bestemt type teknologi i overensstemmelse med princippet om teknologineutralitet som fastsat i direktiv (EU) 2018/1972¹⁷. Hvis der kan anvendes komplementære, pålidelige og praktisk afprøvede C-ITS-teknologier, bør der være mulighed for sameksisterende applikationer.
- (9) Specifikationerne bør tage hensyn til og bygge på de erfaringer og resultater, der allerede er opnået inden for ITS, samarbejdende intelligente transportsystemer (C-ITS) og samarbejdende, opkoblet og automatiseret mobilitet (CCAM), navnlig i forbindelse med C-ITS-plattformen¹⁸, CCAM-plattformen¹⁹, det europæiske forum for multimodal passagermobilitet²⁰ og den europæiske platform til indførelse af eCall²¹.
- (10) Specifikationerne bør fremme innovation. Den øgede tilgængelighed af data bør f.eks. føre til udvikling af nye ITS-tjenester, og omvendt bør innovationen identificere behovene for fremtidige specifikationer. Nye teknologier, navnlig til C-ITS, skal afprøves under virkelige trafikforhold som en pålidelig tjeneste forud for indførelsen. Det europæiske partnerskab om samarbejdende, opkoblet og automatiseret mobilitet under Horisont Europa bør støtte udviklingen og afprøvningen af den næste bølge af C-ITS-tjenester og dermed bidrage til integrationen af højautomatiserede køretøjer i nye multimodale mobilitetstjenester.

¹⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/1972 af 11. december 2018 om oprettelse af en europæisk kodeks for elektronisk kommunikation (EUT L 321 af 17.12.2018, s. 36).

¹⁸ Kode E03188 i Kommissionens register over ekspertgrupper og lignende enheder.

¹⁹ Kode E03657 i Kommissionens register over ekspertgrupper og lignende enheder.

²⁰ Kode E03826 i Kommissionens register over ekspertgrupper og lignende enheder.

²¹ Kode E02481 i Kommissionens register over ekspertgrupper og lignende enheder.

- (11) C-ITS anvender teknologier, der gør det muligt for vej køretøjer at kommunikere med hinanden og med vejinfrastrukturen, herunder trafiksignaler. C-ITS-tjenester er en kategori af ITS-tjenester, der er baseret på en åben arkitektur, og som muliggør et mange-til-mange- eller peer-to-peer-forhold mellem C-ITS-stationer. Det betyder, at alle C-ITS-stationer på sikker vis bør udveksle meddelelser med hinanden og ikke bør være begrænsede til udveksling af meddelelser med foruddefinerede stationer. De fleste tjenester kræver, at autenticiteten og integriteten af C-ITS-meddelelser, der indeholder oplysninger såsom position, hastighed og kurs, sikres. Der bør derfor oprettes en fælles europæisk C-ITS-tillidsmodel, der skal skabe et tillidsforhold mellem alle C-ITS-stationer, uanset hvilken kommunikationsteknologi der anvendes. Denne tillidsmodel bør gennemføres ved at vedtage en politik for brugen af en public key-infrastruktur (PKI). Det højeste niveau for denne PKI bør være den europæiske certifikattillidsliste, der består af registreringer fra alle betroede rodcertificeringsmyndigheder i Europa. For at sikre, at denne C-ITS-tillidsmodel fungerer gnidningsløst, bør visse opgaver udføres på centralt plan. Kommissionen bør sikre, at disse væsentlige opgaver udføres, navnlig hvad angår rollerne for i) den C-ITS-certifikatpolitiske myndighed med hensyn til forvaltning af certifikatpolitikken og godkendelse af public key-infrastrukturen, ii) tillidslisteforvalteren med hensyn til udarbejdelse og ajourføring af den europæiske certifikattillidsliste (ECTL) og, for så vidt angår regelmæssig aktivitet, med hensyn til rapportering til den C-ITS-certifikatpolitiske myndighed vedrørende den generelle sikre drift af C-ITS-tillidsmodellen og iii) C-ITS-kontaktpunktet med hensyn til håndtering af al kommunikation med ledere af rodcertificeringsmyndigheder og offentliggørelse af tillidslisteforvalterens public key-certifikat og ECTL. Kommissionen varetager i øjeblikket også rollen som europæisk rodcertificeringsmyndighed, der kan opretholdes, hvis det er relevant, f.eks. for at støtte migrationsplaner, hvis en anden rodcertificeringsmyndighed kompromitteres.

- (12) De fleste foranstaltninger i henhold til direktiv 2010/40/EU, med undtagelse af eCall, fokuserede på vedtagelse af specifikationer for at sikre interoperabilitet og tilgængelighed af data, som allerede er tilgængelige i et maskinlæsbart digitalt format, og på indførelsen af ITS-tjenester, men fastsatte ingen forpligtelser for relevante interessenter til at stille disse data til rådighed i et sådant format eller til at indføre specifikke tjenester. Brugen af en række ITS-tjenester er blevet udbredt, f.eks. detektering af hændelser, der muliggør færdselssikkerhedsrelaterede informationstjenester, eller data inden for andre prioritetsområder, der identificeres i dette direktiv, f.eks. trafikregulering, der understøtter vigtige tjenester såsom hastighedsgrænser til støtte for køretøjer udstyret med intelligent farttilpasning i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144²². Obligatorisk levering af visse ITS-tjenester og af visse data i maskinlæsbart format anses for nødvendig for at sikre både fortsat tilgængelighed af sådanne data og fortsat levering af sådanne tjenester i hele Unionen. Det indebærer, at de underliggende oplysninger, som de maskinlæsbare data skal afspejle, allerede findes, uanset i hvilket format eller på hvilket medium de præsenteres. Datatyper og -tjenester, hvis levering bør gøres obligatorisk i henhold til dette direktiv, bør identificeres på grundlag af de specifikationer, der er vedtaget af Kommissionen ved delegerede retsakter til supplerende af direktiv 2010/40/EU, særlig Kommissionens delegerede forordning (EU) 2022/670²³, (EU) 885/2013, (EU) 886/2013 og (EU) 2017/1926, og bør afspejle de datatyper og -tjenester, der er fastsat deri.
- (12a) Af kontinuitetshensyn vil de datatyper og -tjenester, hvis levering bør gøres obligatorisk i henhold til dette direktiv, skulle være tilgængelige inden for et konkret geografisk

²² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 af 27. november 2019 om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og ophævelse af forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 og Kommissionens forordning (EF) 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 og (EU) 2015/166 (EUT L 325 af 16.12.2019, s. 1).

²³ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2022/670 af 2. februar 2022 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU for så vidt angår tilrådighedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester (EUT L 122 af 25.4.2022, s. 1).

anvendelsesområde. Der bør med henblik på fastlæggelse af dette anvendelsesområde anvendes en gradvis og forholdsmæssig tilgang baseret på de erfaringer og resultater, der allerede er opnået, og som opnås under udvidelsen.

- (13) Undersøgelsen om tilgængelig transport for bevægelseshæmmede fra 2020 ("Mapping accessible transport for persons with reduced mobility")²⁴ viser, at manglen på tilstrækkelige data om tilgængelighed i øjeblikket forhindrer en pålidelig rejseplanlægning, når tilgængelighedsaspekter anvendes som søgekriterier. For yderligere at forbedre transportsystemets tilgængelighed og lette rejser for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet har multimodale digitale mobilitetstjenester brug for data om adgangsknudepunkter og deres tilgængelighed.
- (14) Den øgede integration af ITS og avancerede førerstøttesystemer eller køretøjs- og infrastruktursystemer i almindelighed betyder, at sådanne systemer i stigende grad vil være afhængige af de oplysninger, de udveksler med hinanden. Dette gælder især for C-ITS. Denne afhængighed vil stige med højere automatiseringsniveauer. Disse højere automatiseringsniveauer forventes at gøre brug af kommunikation mellem køretøjer og infrastruktur til at tilrettelægge færdslen og smidiggøre trafikstrømmene, hvilket også vil bidrage til en mere bæredygtig transport. Hvis ITS-tjenesternes integritet bringes i fare, kan det således få alvorlige konsekvenser for færdselssikkerheden, f.eks. når en bevidst urigtig oplysning om fare foranlediger køretøjer til færdsel, der bringer trafikanterne i fare, og således have en afsmittende virkning på Unionens transportsystem. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen i situationer, hvor ITS-tjenesternes integritet bringes i fare, og der er et presserende behov for en intervention på EU-plan for at garantere Unionens transportsystems eller færdselssikkerheds sikre og korrekte funktion, tillægges gennemførelsesbeføjelser til at vedtage modforanstaltninger for at imødegå årsagerne til og konsekvenserne af en sådan situation. Disse foranstaltninger bør træffes så hurtigt som muligt og finde anvendelse straks. Kommissionen bør dog, når den udarbejder sådanne modforanstaltninger gøre alt, hvad der er muligt, for at høre eksperter i medlemsstaterne. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011²⁵. I betragtning af behovet for at sikre kontinuitet i transporten er det hensigtsmæssigt at forlænge gyldigheden af en sådan foranstaltning ud

²⁴ <https://op.europa.eu/da/publication-detail/-/publication/dfa0c844-3b5f-11eb-b27b-01aa75ed71a1>.

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

over seks måneder ved at gøre brug af muligheden i artikel 8, stk. 2, i forordning (EU) nr. 182/2011. Sådanne modforanstaltninger bør ophæves, så snart der er gennemført en alternativ løsning, eller nødsituationen er blevet løst.

- (15) Enhver behandling af personoplysninger i henhold til dette direktiv som f.eks. behandling af lokaliseringsdata, når de gør det muligt direkte eller indirekte at identificere en person, bør foretages i overensstemmelse med EU-lovgivningen om beskyttelse af personoplysninger og privatlivets fred, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679²⁶ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF²⁷. I overensstemmelse med artikel 6 i forordning (EU) 2016/679 bør det i dette direktiv præciseres, til hvilket formål personoplysninger kan behandles i henhold til dette direktiv.

Hvis de specifikationer, der skal udarbejdes i henhold til dette direktiv, indebærer behandling af personoplysninger, bør de sikre tilstrækkelige og passende garantier for beskyttelse af personoplysninger i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) 2016/679 og direktiv 2002/58/EF, herunder med hensyn til den maksimale varighed af datalagring, anonymisering eller pseudonymisering af data. Med forbehold af eventuelle specifikke krav, der er fastsat i EU-lovgivningen vedrørende anvendelse af anonyme eller pseudonymiserede data, bør der, når det også med hensyn til opfyldelse af formålet er muligt, navnlig tilskyndes til anonymisering eller pseudonymisering som teknikker til fremme af privatlivets fred i overensstemmelse med princippet om databeskyttelse gennem design. Desuden bør der i disse specifikationer eller i national ret, hvor det er relevant, fastsættes garantier mod misbrug, herunder ulovlig adgang, ændring eller tab, i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) 2016/679 og direktiv 2002/58/EF.

- (17) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/95/EF om produktsikkerhed i almindelighed²⁸ finder anvendelse på produkter, for hvilke sektorspecifik lovgivning ikke indeholder mere specifikke bestemmelser med samme sikkerhedsmål, og hvor sikkerhedskravene i en

²⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).

²⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF af 12. juli 2002 om behandling af personoplysninger og beskyttelse af privatlivets fred i den elektroniske kommunikationssektor (direktivet om databeskyttelse inden for elektronisk kommunikation) (EFT L 201 af 31.7.2002, s. 37).

²⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/95/EF af 3. december 2001 om produktsikkerhed i almindelighed (EFT L 11 af 15.1.2002, s. 4).

sektorspecifik lovgivning ikke omfatter de aspekter og risici eller risikokategorier, der er omfattet af nævnte direktiv (det såkaldte "sikkerhedsnet").

- (18) Specifikationerne bør, hvor det er nødvendigt at foretage en overensstemmelsesvurdering, omfatte detaljerede bestemmelser om den procedure, der gælder for vurdering af komponenters overensstemmelse og anvendelsesegnethed. Med hensyn til visse ITS-tjenester, navnlig med hensyn til C-ITS-tjenester, er kontinuerlig overholdelse af visse krav og interoperabilitet afgørende for at sikre systemets sikkerhed og korrekte funktion. Derfor bør specifikationer, der fastsætter krav til produkter, om nødvendigt også fastsætte procedurer for markedsovervågning, herunder en beskyttelsesklause. Disse bestemmelser bør baseres på Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 768/2008/EF²⁹, navnlig hvad angår modulet i de forskellige faser af procedurene for overensstemmelsesvurdering og markedsovervågning. I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858³⁰ fastlægges en ramme for typegodkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og dele heraf eller af dertilhørende udstyr, mens der i Europa-Parlamentets og Rådets forordninger (EU) nr. 167/2013³¹ og (EU) nr. 168/2013³² fastlægges regler for typegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer og quadricykler samt typegodkendelse af landbrugs- eller skovbrugstraktorer og af deres dele eller tilhørende udstyr. Det ville derfor være dobbeltarbejde at fastlægge overensstemmelsesvurdering for udstyr og applikationer, der er omfattet af disse retsakters anvendelsesområde. Disse retsakter om godkendelse af køretøjer finder dog anvendelse på ITS-relateret udstyr, der er installeret i køretøjer, men ikke på ITS-udstyr og -software til ekstern vejinfrastruktur, som bør henhøre under dette direktivs anvendelsesområde. I sidstnævnte tilfælde kan specifikationerne omfatte procedurer for overensstemmelsesvurdering og markedsovervågning. Sådanne procedurer bør begrænse sig til, hvad der vil være nødvendigt i det enkelte tilfælde, og bør, hvor det er relevant, sigte

²⁹ Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 768/2008/EF af 9. juli 2008 om fælles rammer for markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets afgørelse 93/465/EØF (EUT L 218 af 13.8.2008, s. 82).

³⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).

³¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 af 5. februar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugstraktorer (EUT L 60 af 2.3.2013, s. 1).

³² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler (EUT L 60 af 2.3.2013, s. 52).

mod en systematisk tilgang til reglerne om udpegelse af overensstemmelsesvurderingsorganer og de gældende procedurer, navnlig med hensyn til grænseoverskridende applikationer og tjenester.

- (19) Når indførelsen og anvendelsen af ITS-udstyr og -software omfatter systemer med kunstig intelligens, bør der tages hensyn til de relevante bestemmelser i den kommende retsakt om kunstig intelligens³³.
- (20) For ITS-applikationer og -tjenester, der kræver nøjagtig og garanteret tids- og positionsbestemmelse, bør der benyttes satellitbaseret infrastruktur eller enhver anden teknologi, som tilbyder et tilsvarende præcisionsniveau. Synergier mellem Unionens transport- og rumsektorer bør udnyttes til at fremme en bredere anvendelse af nye teknologier, der imødekommer behovet for nøjagtige og garanterede tids- og positionsbestemmelsestjenester. Unionens rumprogram, der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/696³⁴, leverer ajourførte og sikre rumrelaterede data, informationer og tjenester af høj kvalitet gennem systemerne inden for rammerne af Galileo, den europæiske geostationære navigations-overlay-tjeneste (EGNOS) og Copernicus.
- (21) Levering af sikret og pålidelig tids- og positionsbestemmelse er et væsentligt element i den effektive drift af ITS-applikationer og -tjenester. Det er derfor hensigtsmæssigt at sikre, at de er kompatible med den autentifikationsmekanisme, som Galileoprogrammet stiller til rådighed, med henblik på at afbøde spoofing-angreb på signaler fra de globale satellitnavigationssystemer ("GNSS").

³³ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om harmoniserede regler for kunstig intelligens (retsakten om kunstig intelligens) og om ændring af visse af Unionens lovgivningsmæssige retsakter (COM(2021) 206 final).

³⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/696 af 28. april 2021 om oprettelse af Unionens rumprogram og Den Europæiske Unions Agentur for Rumprogrammet (EUT L 170 af 12.5.2021, s. 69).

- (22) Medlemsstaterne og andre relevante interessenter, herunder andre af Kommissionens ekspertgrupper og udvalg, der beskæftiger sig med digitale aspekter af transport, bør høres i forbindelse med udarbejdelsen af de arbejdsprogrammer, som Kommissionen vedtager i henhold til direktiv 2010/40/EU.
- (22a) Reglerne om rapportering bør forenkles og give bedre mulighed for en komparativ analyse. Derfor bør en medlemsstatsrapport hvert tredje år, der dækker gennemførelsen af direktivet og af alle delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, erstatte de forskellige eksisterende rapporteringsforpligtelser, og der bør fastlægges en fælles model, der omfatter visse nøglepræstationsindikatorer. På grundlag af erfaringerne med anvendelsen af frivillige nøglepræstationsindikatorer i rapporterne bør Kommissionen kunne udvælge nogle af disse indikatorer, der skal medtages i den harmoniserede model.
- (23) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser vedrørende vedtagelse og ajourføring af arbejdsprogrammer, fastsættelse af geografisk dækning og respektive frister for medlemsstaternes indførelse af obligatoriske datatyper og ITS-tjenester samt vedtagelse af modellen for medlemsstaternes rapporter. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011³⁵.
- (24) For at nå målene i dette direktiv bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde med henblik på at ændre listen over datatyper, for hvilke medlemsstaterne skal sikre tilgængeligheden af data, og ændre listen over ITS-tjenester, for hvilke medlemsstaterne skal sikre indførelsen, i en periode på fem år fra dette direktivs ikrafttræden. Denne periode bør forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau og med interessenter, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om

³⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

bedre lovgivning³⁶. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

- (25) For at sikre en koordineret fremgangsmåde bør Kommissionen sikre, at der er sammenhæng mellem aktiviteterne i det udvalg, der er nedsat ved dette direktiv, og aktiviteterne i de udvalg, der er nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014³⁷, (EU) 2019/1239³⁸, (EU) 2020/1056³⁹ og (EU) 2018/858, og ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/2/EF⁴⁰ og direktiv (EU) 2019/520⁴¹.
- (26) Målet med dette direktiv, nemlig at sikre koordineret indførelse af interoperable intelligente transportsystemer i hele Unionen, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og/eller den private sektor, men kan på grund af dets omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (27) I henhold til den fælles politiske erklæring af 28. september 2011 fra medlemsstaterne og Kommissionen om forklarende dokumenter⁴² har medlemsstaterne forpligtet sig til i tilfælde, hvor det er berettiget, at lade meddelelsen af gennemførelsesforanstaltninger ledsage af et

³⁶ Interinstitutionel aftale mellem Europa-Parlamentet, Rådet for Den Europæiske Union og Europa-Kommissionen om bedre lovgivning (EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1).

³⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1).

³⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1239 af 20. juni 2019 om oprettelse af et europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt og om ophævelse af direktiv 2010/65/EU (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 64).

³⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 af 15. juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 33).

⁴⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/2/EF af 14. marts 2007 om opbygning af en infrastruktur for geografisk information i Det Europæiske Fællesskab (Inspire) (EUT L 108 af 25.4.2007, s. 1).

⁴¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/520 af 19. marts 2019 om interoperabilitet mellem elektroniske vejafgiftssystemer og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen (EUT L 91 af 29.3.2019, s. 45).

⁴² EUT C 369 af 17.12.2011, s. 14.

eller flere dokumenter, der forklarer forholdet mellem et direktivs bestanddele og de tilsvarende dele i de nationale gennemførelsesinstrumenter. I forbindelse med dette direktiv finder lovgiveren, at fremsendelse af sådanne dokumenter er berettiget.

- (28) Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse er blevet hørt i overensstemmelse med artikel 42, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725⁴³ og afgav udtalelse den 2. marts 2022 –

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændringer af direktiv 2010/40/EU

I direktiv 2010/40/EU foretages følgende ændringer:

- 1) I artikel 1 indsættes som stk. 2a:

"2a. Dette direktiv indeholder bestemmelser om tilgængelighed af data og indførelse af ITS-tjenester inden for de prioritetsområder, der er omhandlet i artikel 2, som anført i bilag III og IV."

- 2) Artikel 2, stk. 1, affattes således:

"1. I dette direktiv udgør følgende områder prioritetsområder for udvikling og anvendelse af specifikationer og standarder:

- a) I. ITS-tjenester inden for information og mobilitet
- b) II. ITS-tjenester til rejser, transport og trafikstyring
- c) III. ITS-tjenester inden for færdselssikkerhed og -sikring
- d) IV. ITS-tjenester til samarbejdende, opkoblet og automatiseret mobilitet."

⁴³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 af 23. oktober 2018 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i Unionens institutioner, organer, kontorer og agenturer og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af forordning (EF) nr. 45/2001 og afgørelse nr. 1247/2002/EF (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 39).

3) I artikel 4 foretages følgende ændringer:

-a) Nr. 4 affattes således:

"4) "ITS-tjeneste": tilrådighedsstillelse af en ITS-applikation inden for en veldefineret organisatorisk og operationel ramme med det formål at bidrage til brugersikkerhed, effektivitet, bæredygtig mobilitet, komfort og/eller lette eller støtte transport- og rejseaktiviteter".

a) Nr. 18 affattes således:

"18) "standard": standard som defineret i artikel 2, nr. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1025/2012*

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1025/2012 af 25. oktober 2012 om europæisk standardisering, om ændring af Rådets direktiv 89/686/EØF og 93/15/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/9/EF, 94/25/EF, 95/16/EF, 97/23/EF, 98/34/EF, 2004/22/EF, 2007/23/EF, 2009/23/EF og 2009/105/EF og om ophævelse af Rådets beslutning 87/95/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1673/2006/EF (EUT L 316 af 14.11.2012, s. 12)."

b) Som nr. 19) til 24) tilføjes:

"19) "samarbejdende intelligente transportsystemer" eller "C-ITS": intelligente transportsystemer, der sætter ITS-brugerne i stand til at interagere og koordinere ved at udveksle sikre og pålidelige meddelelser uden forudgående viden om hinanden

20) "C-ITS-tjeneste": en ITS-tjeneste, der stilles til rådighed gennem C-ITS

21) "tilgængelighed af data": eksistensen af data i et digitalt maskinlæsbart format

22) "nationalt adgangspunkt": en digital grænseflade, der er oprettet af en medlemsstat, og som udgør et enkelt adgangspunkt til data som defineret i specifikationer, der er vedtaget i henhold til artikel 6

23) "adgang til data": en mulighed for at anmode om og få adgang til data i et maskinlæsbart format

24) "multimodal digital mobilitetstjeneste": en tjeneste, der giver oplysninger om trafik- og rejsedata såsom placering af transportfaciliteter, køreplaner, disponibilitet eller takster for mere end én transportform, og som kan omfatte funktioner, der gør det muligt at foretage reservationer, bestillinger eller betalinger eller udstede billetter."

3a) Som artikel 4a indsættes:

"Artikel 4a

Arbejdsprogram⁴⁴

1. Senest den [ikrafttrædelsesdato +12 måneder] vedtager Kommissionen efter høring af relevante interessenter og ved hjælp af en gennemførelsesretsakt et arbejdsprogram. Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 15, stk. 4.

Arbejdsprogrammet skal som minimum indeholde følgende elementer:

- a) årlige mål og datoer for gennemførelsen med angivelse af, hvilke arbejdsopgavespecifikationer der skal udarbejdes i overensstemmelse med artikel 6
- b) de datatyper og ITS-tjenester, for hvilke Kommissionen kan vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 7, stk. 1 og 2.

⁴⁴ Teksten er delvis flyttet fra forslagets artikel 17, stk. 5.

2. Forud for hver efterfølgende femårige forlængelse af beføjelserne til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12, stk. 2, udsteder Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter et nyt arbejdsprogram, der som minimum indeholder de elementer, som er nævnt i stk. 1, litra a) og b). Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 15, stk. 4."

4) Artikel 5 affattes således:

"Artikel 5

Anvendelse af specifikationer for indførelse af ITS

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at specifikationer, der vedtages af Kommissionen i henhold til artikel 6, anvendes på ITS-applikationer og -tjenester, når disse indføres, i overensstemmelse med principperne i bilag II. Dette berører ikke den enkelte medlemsstats ret til at træffe afgørelse om indførelse af sådanne applikationer og tjenester på sit område. Denne ret berører ikke artikel 6a.

2. Medlemsstaterne samarbejder, hvis det er relevant, om prioritetsområderne, for så vidt der ikke er vedtaget nogen specifikationer, der vedrører disse prioritetsområder.

3. Medlemsstaterne samarbejder også, f.eks. gennem EU-støttede koordineringsprojekter og hvor det er nødvendigt, med relevante interessenter om operationelle aspekter af gennemførelsen af de specifikationer, som Kommissionen har vedtaget, såsom standarder og EU-harmoniserede profiler, fælles definitioner, fælles metadata, fælles kvalitetskrav og aspekter vedrørende interoperabiliteten af de nationale adgangspunkters arkitekturer, fælles dataudvekslingsbetingelser samt fælles uddannelses- og outreachaktiviteter. For så vidt angår krav til dataleverandører, databrugere og ITS-tjenesteudbydere, der er fastsat i specifikationerne, samarbejder medlemsstaterne også, hvis det er relevant, om praksis for vurdering af opfyldelsen af disse krav og om udvikling af mekanismer til håndhævelse af opfyldelsen."

5) I artikel 6 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 5 affattes således:

"5. Uden at dette berører procedurerne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535*, skal specifikationerne, når det er hensigtsmæssigt, angive betingelserne for, at medlemsstaterne efter meddelelse til Kommissionen kan fastsætte yderligere regler for tilrådighedsstillelse af ITS-tjenester på hele eller en del af deres område, forudsat at disse regler ikke hindrer interoperabiliteten."

b) Stk. 6 affattes således:

"6. Specifikationerne skal, hvor det er hensigtsmæssigt, bygge på en af de standarder, der er omhandlet i artikel 8.

Specifikationerne skal omfatte regler om fastsættelse af parametre vedrørende kvalitet og anvendelsesegnethed. Hvor det er relevant, og navnlig når det er begrundet med hensynet til sikkerhed og interoperabilitet, skal specifikationerne omfatte regler om overensstemmelsesvurdering og markedsovervågning, herunder en beskyttelsesklausul, i overensstemmelse med afgørelse nr. 768/2008/EF.

Medlemsstaterne kan udpege et eller flere organer, der er kompetente til at foretage vurderingen af opfyldelsen af kravene i specifikationerne, med forbehold af eventuelle særlige vurderingsregler, der måtte være fastsat deri.

Specifikationerne skal overholde principperne som anført i bilag II."

c) Som stk. 8 indsættes:

"8. Kommissionen vedtager de specifikationer, der er omhandlet i denne artikel, ved hjælp af delegerede retsakter, jf. artikel 12. En særskilt delegeret retsakt må ikke dække mere end ét prioritetssområde og skal vedtages for hver af de prioriterede foranstaltninger."⁴⁵

* Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 af 9. september 2015 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (EUT L 241 af 17.9.2015, s. 1)."

6) Som artikel 6a indsættes:

"Artikel 6a

Dataenes tilgængelighed og indførelse af ITS-tjenester

1. Medlemsstaterne sikrer, at der for hver datatype, der er opført i bilag III, hvor de underliggende oplysninger allerede findes, er adgang til data med henblik på den geografiske dækning i forhold til denne datatype så tidligt som muligt og senest på den respektive dato, der er fastsat i de i stk. 3 omhandlede gennemførelsesretsakter.

Medlemsstaterne sikrer, at disse data er tilgængelige på de nationale adgangspunkter senest samme dato.

2. Medlemsstaterne sikrer, at de ITS-tjenester, der er anført i bilag IV, indføres med henblik på den geografiske dækning og senest på den respektive dato, der er fastsat i de i stk. 3 omhandlede gennemførelsesretsakter.

⁴⁵ Bemærk: Dette stk. 8 indeholder en del af ordlyden i artikel 7, stk. 1 og 2, i det gældende direktiv.

3. Kommissionen præciserer ved hjælp af gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 15, stk. 4:

a) den geografiske dækning i forhold til de datatyper, der er anført i bilag III, og gennemførelsesfrister

b) den geografiske dækning i forhold til de ITS-tjenester, der er anført i bilag IV, og gennemførelsesfrister.

Når Kommissionen vedtager sådanne gennemførelsesretsakter, tager den hensyn til risikoen for indgreb i personoplysninger samt de omkostninger og menneskelige ressourcer, der er nødvendige for at stille de relevante data til rådighed og for at indføre de relevante tjenester med et tilstrækkeligt kvalitetsniveau, med henblik på at sikre, at nævnte omkostninger og ressourcer, navnlig dem, der afholdes af offentlige myndigheder, holdes på et minimum. Kommissionen overvejer også omkostningerne og den administrative byrde for private operatører, som kan blive pålagt at levere data og tjenester. Hvis tilføjelsen af datatyper eller tjenester til bilag III og IV har været genstand for en cost-benefit-analyse og en konsekvensvurdering i henhold til artikel 7, stk. 1 eller 2, kan Kommissionen også tage resultaterne af analysen og konsekvensvurderingen med i sine overvejelser."

7) Artikel 7 affattes således:

"Artikel 7

Ændringer af bilag III og IV

"1.⁴⁶ Efter en cost-benefit-analyse og en konsekvensvurdering, herunder passende høringer, tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12 på baggrund af markedsudviklingen og den teknologiske udvikling i hele Unionen med henblik på at ændre listen over datatyper i bilag III ved

a) at tilføje eller ændre datatyper, som er uløseligt forbundet med de prioritetsområder, der er fastsat i bilag I, og som er anført i de specifikationer, der er fastlagt i henhold til artikel 6, stk. 8, hvis tilgængeligheden af sådanne datatyper ifølge cost-benefit-analysen og konsekvensvurderingen medfører store og klart begrundede fordele og forbedringer med hensyn til bæredygtig transport, transportsikkerhed og -sikring eller transporteffektivitet og -styring, eller

b) hvis det er klart begrundet, at slette datatyper, der er anført i bilag III.

Hver delegeret retsakt skal være i overensstemmelse med de datatyper, der er fastsat i det seneste arbejdsprogram, der er vedtaget i overensstemmelse med artikel 4a, og må ikke dække mere end ét prioritetsområde.

⁴⁶ Bemærk: Gældende stk. 1 indarbejdet i artikel 6, nyt stk. 8.

2. Efter en cost-benefit-analyse og en konsekvensvurdering, herunder passende høringer, tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12 på baggrund af markedsudviklingen og den teknologiske udvikling i hele Unionen med henblik på at ændre listen over ITS-tjenester i bilag IV ved

a) at tilføje eller ændre tjenester, der er omfattet af bilag I, med hensyn til hvilke, der er fastlagt specifikationer i henhold til artikel 6, stk. 8, hvis tilrådighedsstillelsen af sådanne tjenester ifølge cost-benefit-analysen og konsekvensvurderingen medfører store og klart begrundede fordele og forbedringer med hensyn til bæredygtig transport, transportsikkerhed og -sikring eller transporteffektivitet og -styring, eller

b) hvis det er klart begrundet, at slette tjenester, der er anført i bilag IV.

Hver delegeret retsakt skal være i overensstemmelse med den liste over ITS-tjenester, der er fastsat i det seneste arbejdsprogram, der er vedtaget i overensstemmelse med artikel 4a, og må ikke dække mere end ét prioritetsområde.

3. Når Kommissionen vedtager delegerede retsakter i henhold til denne artikel, tager den behørigt hensyn til risikoen for indgreb i personoplysninger samt de omkostninger og menneskelige ressourcer, der er nødvendige for at stille de relevante data til rådighed eller for at indføre de relevante tjenester med et tilstrækkeligt kvalitetsniveau, med henblik på at sikre, at nævnte omkostninger og ressourcer, navnlig dem, der afholdes af offentlige myndigheder, holdes på et minimum. Kommissionen overvejer også omkostningerne og den administrative byrde for private operatører, som kan blive pålagt at levere data og tjenester."

8) Som artikel 7a indsættes:

"Artikel 7a

Midlertidige foranstaltninger

1. Uden at det berører beredskabs- og reaktionsmekanismer i forbindelse med hændelser såsom dem, der er fastsat i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1148*, kan Kommissionen på en medlemsstats anmodning eller på eget initiativ i en nødsituation vedtage gennemførelsesretsakter, der finder anvendelse straks, og som fastsætter modforanstaltninger for at imødegå årsagerne til og konsekvenserne af en sådan situation såsom suspension af forpligtelser inden for rammerne af de prioritetsområder, der er fastlagt i artikel 2. Kommissionen underretter hurtigst muligt medlemsstaterne, når den mener, at der er opstået en nødsituation.
2. Kommissionen kan kun vedtage gennemførelsesretsakter i henhold til stk. 1 i tilfælde af en uforudset nødsituation, som skyldes, at tilgængeligheden eller integriteten af ITS-tjenester, der er omfattet af specifikationer vedtaget i henhold til artikel 6, bringes i fare, hvis en sådan situation sandsynligvis vil bringe Unionens transportsystems sikre og korrekte funktion i fare eller har en negativ indvirkning på færdselssikkerheden, og kun hvis det ikke kan forventes, at anvendelse af en reaktionsmekanisme i forbindelse med hændelser eller ændring af specifikationer i henhold til artikel 6 vil sikre en rettidig og effektiv reaktion. De foranstaltninger, der vedtages af Kommissionen, er strengt begrænset til at imødegå årsagerne til og konsekvenserne af den pågældende nødsituation.
3. Vedtagelsen af midlertidige foranstaltninger i henhold til denne artikel berører ikke medlemsstaternes kompetence til at træffe foranstaltninger i en nødsituation, der vedrører anliggender vedrørende national sikkerhed eller forsvar, som påvirker ITS-applikationer og -tjenester, der er indført på deres område.

4. De i stk. 1 omhandlede gennemførelsesretsakter vedtages efter proceduren i artikel 15, stk. 3. Disse gennemførelsesretsakter er gældende i højst otte måneder. Kommissionen underretter medlemsstaterne, når den mener, at nødsituationen er ophørt, og ophæver disse retsakter, så snart situationen er ophørt, eller Kommissionen har ændret de relevante specifikationer for at afhjælpe situationen, alt efter hvad der indtræffer først.⁴⁷"

*Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1148 af 6. juli 2016 om foranstaltninger, der skal sikre et højt fælles sikkerhedsniveau for net- og informationssystemer i hele Unionen (EUT L 194 af 19.7.2016, s. 1). BEMÆRK: Ajourføres, når NIS2 træder i kraft (Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om foranstaltninger til sikring af et højt fælles cybersikkerhedsniveau i hele Unionen og om ophævelse af direktiv (EU) 2016/1148, 2020/0359(COD)).

9) I artikel 8, stk. 1, ændres henvisningen til "direktiv 98/34/EF" til en henvisning til "direktiv (EU) 2015/1535".

10) Artikel 10 affattes således:

"Artikel 10

Regler om databeskyttelse og privatlivets fred

1. Data, der udgør personoplysninger som defineret i artikel 4, nr. 1), i forordning (EU) 2016/679*, behandles i henhold til dette direktiv kun, for så vidt som en sådan behandling er nødvendig for funktionen af ITS-applikationer, -tjenester og -foranstaltninger, der er anført i bilag I, med henblik på at garantere færdselssikkerhed eller -sikring og forbedret trafik-, mobilitets- eller hændelsesstyring.

⁴⁷ Bemærk: Sidste punktum er flyttet fra artikel 15, stk. 3.

2. Hvis specifikationer, som er vedtaget i henhold til artikel 6, vedrører behandling af data, der er personoplysninger som defineret i artikel 4, nr. 1), i forordning (EU) 2016/679*, fastsættes der heri kategorier for disse data og en passende beskyttelse af personoplysninger i henhold til forordning (EU) 2016/679 og direktiv 2002/58/EF. I så fald skal den konsekvensvurdering, der er omhandlet i artikel 6, stk. 7,⁴⁸ omfatte en analyse af en sådan behandlings indvirkning på beskyttelsen af de pågældende personoplysninger.

3. Hvor det er relevant, tilskyndes der til anvendelse af anonyme data eller pseudonymisering af data.

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1)."

11) Som artikel 10a indsættes:

"Artikel 10a

EU's system til forvaltning af C-ITS-sikkerhedsoplysninger

De specifikationer for det prioritetsområde, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra d), som Kommissionen skal vedtage i forbindelse med udøvelsen af sine beføjelser i henhold til artikel 6, stk. 8, fastlægger det EU-system til forvaltning af C-ITS-sikkerhedsoplysninger, der er omhandlet i punkt 4.3 i bilag I. Følgende roller i systemet skal fastlægges:

- a) Den C-ITS-certifikatpolitiske myndighed
- b) C-ITS-tillidslisteforvalteren
- c) C-ITS-kontaktpunktet.

Kommissionen er ansvarlig for at sikre, at disse roller udfyldes."

⁴⁸ Bemærk: Artikel 6, stk. 7, lyder således: "Kommissionen foretager en konsekvensvurdering, herunder en cost-benefit-analyse, inden specifikationerne vedtages."

12) I artikel 12, stk. 2, ændres "27. august 2017" til "[Publikationskontor:" Indsæt venligst datoen for dette direktivs ikrafttræden]".

13) Artikel 15 affattes således:

"Artikel 15

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Det Europæiske ITS-udvalg (EIC). Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011*.

2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

3. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 8 i forordning (EU) nr. 182/2011 sammenholdt med dennes artikel 5 anvendelse.

4. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13)."

14) Artikel 17 affattes således:

"Artikel 17

Rapportering⁴⁹

1. Medlemsstaterne forelægger senest den [ikrafttrædelsesdato + 18 måneder] Kommissionen en rapport om gennemførelsen af dette direktiv og af de delegerede retsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, samt om deres vigtigste nationale aktiviteter og projekter vedrørende prioritetsområderne og vedrørende tilgængeligheden af data og tjenester anført i bilag III og IV.
2. Kommissionen fastsætter ved hjælp af gennemførelsesretsakter modellen for den første rapport og fremskridtsrapporterne, herunder en liste over nøglepræstationsindikatorer til vurdering af gennemførelsen af dette direktiv og af de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf. Disse gennemførelsesretsakter skal i lyset af proportionalitetsprincippet og på grundlag af bedste praksis sondre mellem obligatoriske nøglepræstationsindikatorer, der skal indgå i rapporter, og supplerende indikatorer, der kan indgå i sådanne rapporter, hvis det er relevant. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 15, stk. 4.
3. Efter den første rapport, rapporterer medlemsstaterne hvert tredje år om de opnåede fremskridt med gennemførelsen af dette direktiv og af de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf. Kommissionen sikrer, at de frister for rapportering, som er fastsat i de delegerede retsakter, der er vedtaget på grundlag af artikel 6, er tilpasset denne hyppighed.
4. Kommissionen forelægger senest 18 måneder efter hver frist for medlemsstaternes rapporter en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om de fremskridt, der er gjort med gennemførelsen af dette direktiv og af de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf. Rapporten ledsages af en analyse af funktionen og gennemførelsen af artikel 5-11 og artikel 16, herunder de anvendte og nødvendige finansielle midler, og skal, når det er relevant, vurdere behovet for eventuelt at ændre dette direktiv."

⁴⁹ Bemærk: Betingelserne for arbejdsprogrammet er flyttet til ny artikel 4a.

- 15) Bilag I og II erstattes af teksten i bilag I og II til nærværende direktiv.
- 16) Bilag III og IV indsættes som anført i bilag III og IV til nærværende direktiv.

Artikel 2

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den [ikrafttrædelsesdato + 24 måneder]. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse love og bestemmelser.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen.
2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

[...]

BILAG I
PRIORITETSOMRÅDER
(som omhandlet i artikel 2)

1. Prioritetsområde I: ITS-tjenester inden for information og mobilitet

Specifikationerne og standarderne for ITS-tjenester for passagerer inden for information og mobilitet skal omfatte følgende:

1.1. Specifikationer for EU-dækkende multimodale digitale mobilitetstjenester (herunder EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester)

Definitionen af de nødvendige krav, der skal opfyldes for at gøre EU-dækkende multimodale digitale mobilitetstjenester og lignende tjenester, der leverer informations-, reservations- eller købsfunktioner for mere end én transportoperatør inden for samme transportform, nøjagtige og tilgængelige på tværs af grænserne for ITS-brugere baseres på:

- 1.1.1. tilgængelighed af og adgang til eksisterende nøjagtige multimodale trafik- og rejsedata, som anvendes til multimodale digitale mobilitetstjenester til ITS-tjenesteudbydere, uden at det berører eventuelle indskrænkninger af hensyn til sikkerhed og transportstyring
- 1.1.2. let elektronisk dataudveksling mellem de relevante offentlige myndigheder og interessenter og de relevante ITS-tjenesteudbydere på tværs af landegrænser, særlig ved hjælp af standardiserede grænseflader
- 1.1.3. de relevante offentlige myndigheders og interessenters rettidige opdatering af tilgængelige multimodale trafik- og rejsedata, som anvendes til multimodale digitale mobilitetstjenester
- 1.1.4. ITS-tjenesteudbydernes rettidige opdatering af multimodal rejseinformation, herunder oplysninger om reservation og køb, hvor det er relevant, af transporttjenester.
- 1.2. Specifikationer for EU-dækkende vejtrafikinformations- og -navigationstjenester (herunder EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester)

Definitionen af de nødvendige krav, der skal opfyldes for at gøre EU-dækkende vejtrafikinformations- og -navigationstjenester nøjagtige og tilgængelige på tværs af landegrænserne for ITS-brugere baseres på:

- 1.2.1. tilgængelighed af og adgang til eksisterende nøjagtige vej- og trafikdata, herunder tidstro data, som anvendes til tidstro trafikinformation til ITS-tjenesteudbydere og andre relevante interessenter samt til digitale kort, uden at det berører eventuelle indskrænkninger af hensyn til sikkerhed og transportstyring
- 1.2.2. let elektronisk dataudveksling mellem de relevante offentlige myndigheder og interessenter og de relevante ITS-tjenesteudbydere på tværs af landegrænser, herunder feedback om datakvalitet
- 1.2.3. rettidig opdatering af tilgængelige vej- og trafikdata, som benyttes af de relevante offentlige myndigheder og interessenter til tidstro trafikinformation
- 1.2.4. ITS-tjenesteudbydernes rettidige opdatering af tidstro trafikinformation til trafikanter og andre relevante interessenter.
- 1.3. Specifikationer for EU-dækkende multimodale digitale mobilitetstjenester og vejtrafikinformations- og -navigationstjenester
 - 1.3.1. Definitionen af de nødvendige krav til de relevante offentlige myndigheders og/eller, når det er relevant, den private sektors indsamling af vej- og trafikdata (dvs. trafikplaner, færdselsregler og anbefalede ruter, bl.a. for lastbiler) og levering heraf til ITS-tjenesteudbydere baseres på:
 - 1.3.1.1. tilgængelighed for ITS-tjenesteudbydere af eksisterende vej- og trafikdata (dvs. trafikplaner, færdselsregler og anbefalede ruter), som de relevante offentlige myndigheder og/eller den private sektor indsamler
 - 1.3.1.2. let elektronisk dataudveksling mellem de relevante offentlige myndigheder og ITS-tjenesteudbydere og andre relevante interessenter
 - 1.3.1.3. de relevante offentlige myndigheders og/eller, når det er relevant, den private sektors rettidige opdatering af vej- og trafikdata (dvs. trafikplaner, færdselsregler og anbefalede ruter)
 - 1.3.1.4. ITS-tjenesteudbydernes rettidige opdatering af ITS-tjenester og -applikationer med anvendelse af disse vej- og trafikdata.
 - 1.3.2. Definitionen af de krav, der skal opfyldes for at gøre vej-, trafik- og transporttjenestedata, der benyttes til digitale kort, nøjagtige og så vidt muligt tilgængelige for producenter og tjenesteudbydere af digitale kort baseres på:
 - 1.3.2.1. tilgængeligheden af eksisterende vej- og trafikdata og relevante rejse- og multimodale infrastrukturdata, herunder identificerede adgangsknudepunkter, der anvendes til digitale kort til producenter og tjenesteudbydere af digitale kort
 - 1.3.2.2. let elektronisk dataudveksling mellem de relevante offentlige myndigheder og interessenter og producenter og tjenesteudbydere af digitale kort

1.3.2.3. de relevante offentlige myndigheders og interessenters rettidige opdatering af vej- og trafikdata til digitale kort

1.3.2.4. rettidig opdatering af digitale kort, foretaget af producenter og tjenesteudbydere af digitale kort.

2. Prioritetsområde II: ITS-tjenester til rejser, transport og trafikstyring

Specifikationerne og standarderne for ITS-tjenester til rejser, transport og trafikstyring skal omfatte følgende:

2.1. Specifikationer for forbedrede trafik- og hændelsesstyringstjenester

Definitionen af de nødvendige krav, der skal opfyldes for at støtte og harmonisere forbedrede trafik- og hændelsesstyringstjenester baseres på:

2.1.1. tilgængelighed af og adgang til eksisterende og nøjagtige vej- og trafikdata og data om ulykker og hændelser, der er nødvendige for trafik- og hændelsesstyringstjenester

2.1.2. let elektronisk dataudveksling, herunder godstransportdata, der er relevante for trafik- og hændelsesstyringen (f.eks. transport af farligt gods, adgangs begrænsninger for gods, overdimensionerede transporter), mellem trafikstyringscentre, trafikinformationscentre, interessenter og de relevante ITS-tjenesteudbydere på tværs af landegrænser, særlig ved hjælp af standardiserede grænseflader

2.1.3. rettidig opdatering af tilgængelige vej- og trafikdata og data om ulykker og hændelser, der er nødvendige for at forbedre trafik- og hændelsesstyringstjenesterne hos de relevante interessenter

2.1.4. tilgængelighed af data og synergi i forhold til andre initiativer, der har til formål at støtte multimodalitet, integration af transportformer og lettelse af trafikoverflytning i det europæiske transportnet til de mest bæredygtige transportformer gennem harmonisering og lettelse af datadeling⁵⁰.

2.2. Specifikationer for mobilitetsstyringstjenester

Definitionen af de nødvendige krav, der skal opfyldes for at støtte de offentlige transportmyndigheders udvikling af nøjagtige mobilitetsstyringstjenester baseres på:

2.2.1. tilgængelighed af og adgang til eksisterende nøjagtige vej- og multimodale rejse- og trafikdata, der er nødvendige for mobilitetsstyring, for de relevante offentlige myndigheder, uden at det berører databeskyttelseskravene

2.2.2. let elektronisk dataudveksling mellem de relevante offentlige myndigheder og interessenter og de relevante ITS-tjenesteudbydere på tværs af landegrænser

⁵⁰ Som f.eks. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 af 15. juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 33) samt det arbejde, der udføres i det digitale transport- og logistikforum (DTLF).

- 2.2.3. de relevante offentlige myndigheders og interessenters rettidige opdatering af de tilgængelige vej- og multimodale rejse- og trafikdata, der er nødvendige for mobilitetsstyring.

2.3. EU-ramme for ITS-arkitekturer

Definitionen af de nødvendige foranstaltninger til udvikling af en ITS-rammearkitektur i EU, der navnlig vedrører ITS-relateret interoperabilitet, kontinuitet i tjenesterne og multimodalitetsaspekterne, og inden for hvilken medlemsstaterne og deres kompetente myndigheder i samarbejde med den private sektor kan udvikle deres egen ITS-arkitektur for mobilitet på nationalt, regionalt eller lokalt plan.

2.4. ITS-applikationer og godstransportlogistik

Definitionen af de nødvendige krav, der skal opfyldes for at støtte udviklingen af ITS-applikationer til godstransportlogistik, navnlig sporing af gods ("tracking and tracing") og andre synlighedstjenester under fragten og på tværs af transportformer, baseres på:

- 2.4.1. tilgængelighed af relevante ITS-teknologier for ITS-applikationsudviklere og deres anvendelse heraf
- 2.4.2. tilgængelighed af fragtrelaterede data, der er tilgængelige via andre specifikke rammer for datadeling⁵¹
- 2.4.3. integration af positionsbestemmelser i trafikstyringsværktøjer og -centre.

3. Prioritetsområde III: ITS-tjenester inden for færdselssikkerhed og -sikring

Specifikationerne og standarderne for ITS-tjenester inden for færdselssikkerhed og -sikring skal omfatte følgende:

3.1. Specifikationer for det interoperable EU-dækkende eCall-system

Definitionen af de nødvendige foranstaltninger til harmoniseret tilrådighedsstillelse af et interoperabelt EU-dækkende eCall-system, herunder:

- 3.1.1. tilgængelighed af de nødvendige køretøjsintegrerede ITS-data, som skal udveksles
- 3.1.2. tilgængelighed af det nødvendige udstyr i de alarmcentre, der modtager data fra køretøjerne
- 3.1.3. let elektronisk dataudveksling mellem køretøjerne og alarmcentrene, herunder eventuel interaktion med data, der er omfattet af forordning (EU) 2020/1056, og med e-CMR*, f.eks. for så vidt angår farligt gods.

⁵¹ Som f.eks. forordning (EU) 2020/1056.

*Tillægsprotokol til konventionen om fragtaftaler ved international godsbefordring ad landevej (CMR) for så vidt angår det elektroniske fragtbrev

- 3.2. Specifikationer for informations- og reservationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer.

Definitionen af de nødvendige foranstaltninger for tilrådighedsstillelse af ITS-baserede informations- og, hvis det er relevant, reservationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer, særlig på service- og rastepladser og ved veje, baseres på:

- 3.2.1. tilgængelighed af oplysninger om brugernes parkeringsmuligheder ved veje
- 3.2.2. let elektronisk dataudveksling mellem parkeringspladser ved veje, centre og køretøjer.
- 3.2.3. integration af relevante ITS-teknologier i såvel køretøjer som parkeringsfaciliteter ved veje, således at oplysningerne om ledige parkeringspladser bliver opdateret med henblik på reservation.

- 3.3. Specifikationer for et minimum af generel trafiksikkerhedsinformation

Definitionen af mindstekrav til tilrådighedsstillelsen af "generel trafikinformation", om muligt vederlagsfrit, som er relevant for trafiksikkerheden, til alle brugere, herunder deres minimumsindhold, baseres på:

- 3.3.1. tilgængelighed af og adgang til nøjagtige data om sikkerhedsrelaterede hændelser og forhold, der er nødvendige for sikkerhedsrelaterede trafikinformations- og hændelsesstyringstjenester
- 3.3.2. indførelse eller anvendelse af midler til at opdage eller identificere sikkerhedsrelaterede hændelser og forhold
- 3.3.3. fastlæggelse og anvendelse af en standardiseret liste over sikkerhedsrelaterede trafikhændelser ("generelle trafikmeldinger"), som bør meddeles ITS-brugerne uden vederlag
- 3.3.4. kompatibilitet og integration af "generelle trafikmeldinger" i ITS-tjenesterne med henblik på tidstro trafikinformation og multimodal rejseinformation.
- 3.4. Specifikationer for andre foranstaltninger

- 3.4.1. Definition af de nødvendige foranstaltninger til støtte for trafikanternes sikkerhed med hensyn til menneske-maskine-grænsefladen i køretøjet og brugen af flytbart udstyr til støtte for kørslen og/eller transportaktiviteterne samt sikkerheden i forbindelse med kommunikation i køretøjet, der ikke er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858⁵², Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013⁵³ og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013⁵⁴.
- 3.4.2. Definition af de nødvendige foranstaltninger til at gøre alle relevante ITS-applikationer mere sikre og bekvemmelige for bløde trafikanter, der ikke er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013.
- 3.4.3. Definition af de nødvendige foranstaltninger til at integrere avancerede førerstøtteinformationssystemer i køretøjer og vejinfrastruktur, der ikke er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013.
- 3.4.4. Definition af de nødvendige foranstaltninger til at lette udvekslingen af oplysninger mellem udbydere af ITS-sikkerhedsapplikationer, herunder støtte til generhvervelse af stjålne køretøjer eller varer, og relevante offentlige myndigheder under behørig hensyntagen til andre eksisterende og nye rammer, der har til formål at lette datadeling inden for mobilitet og transport, og som ikke er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013.

⁵² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).

⁵³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 af 5. februar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugstraktorer (EUT L 60 af 2.3.2013, s. 1).

⁵⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler (EUT L 60 af 2.3.2013, s. 52).

4. Prioritetsområde IV: ITS-tjenester til samarbejdende, opkoblet og automatiseret mobilitet

Specifikationerne og standarderne for sammenkobling af køretøjer med transportinfrastruktur, bevidstgørelse og muliggørelse af højt automatiserede mobilitetstjenester skal omfatte følgende, uden at dette berører de specifikationer og standarder, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013:

- 4.1. Definition af de nødvendige foranstaltninger til at gøre yderligere fremskridt med udvikling og implementering af samarbejdende intelligente transportsystemer (mellem køretøjerne indbyrdes, mellem køretøjer og infrastruktur og mellem infrastrukturene indbyrdes), særlig for at støtte CCAM, baseres på:
 - 4.1.1. let data- eller informationsudveksling mellem køretøjerne indbyrdes, mellem infrastrukturene indbyrdes og mellem køretøjer og infrastrukturer og mellem andre trafikanter og køretøjer og infrastruktur
 - 4.1.2. tilgængelighed af relevante data eller information, der skal udveksles, for de pågældende køretøjs- eller vejinfrastrukturparter
 - 4.1.3. brug af et standardiseret meddelelsesformat for denne data- eller informationsudveksling mellem køretøj og infrastruktur
 - 4.1.4. definition af en kommunikationsinfrastruktur for data- eller informationsudveksling mellem køretøjerne indbyrdes, mellem infrastrukturene indbyrdes og mellem køretøjer og infrastrukturer
 - 4.1.5. tilpasning af de pågældende arkitekturer ved hjælp af standardiseringsprocesser.
- 4.2. Specifikationer for tjenesteydelser
 - 4.2.1. C-ITS-informations- og varslings-tjenester baseret på statusdata, der øger transportbrugernes bevidsthed om kommende trafiksituationer
 - 4.2.2. C-ITS-informations- og varslings-tjenester baseret på observationer, herunder af ikke-forbundne transportbrugere, der yderligere øger transportbrugernes bevidsthed om kommende trafiksituationer
 - 4.2.3. C-ITS-tjenester baseret på intentioner, der gør det muligt for køretøjer at håndtere komplekse trafikscenarier og muliggøre højautomatiseret kørsel
 - 4.2.4. C-ITS-infrastruktur-tjenester til støtte for automatiseret kørsel.
- 4.3. Specifikationer for EU's system til forvaltning af C-ITS-sikkerhedsoplysninger
 - 4.3.1. certifikatpolitik for forvaltning af offentlige nøglecertifikater til C-ITS-tjenester
 - 4.3.2. fastlæggelse af rollerne for den C-ITS-certifikatpolitiske myndighed, C-ITS-tillidslisteforvalteren og C-ITS-kontaktpunktet
 - 4.3.3. sikkerhedspolitik for forvaltning af informationssikkerhed i C-ITS."

BILAG II

PRINCIPPER FOR SPECIFIKATIONER OG INDFØRELSE AF ITS

(som omhandlet i artikel 5, 6, 7 og 8)

Vedtagelse af specifikationer, udstedelse af mandater til standarder og udvælgelse og indførelse af ITS-applikationer og -tjenester skal bygge på en vurdering af behovet, som involverer alle relevante interessenter, og skal følge nedenstående principper. Sådanne foranstaltninger skal:

a)	være effektive	– yde et mærkbart bidrag til at afhjælpe de centrale udfordringer, der påvirker vejtransporten i EU (f.eks. føre til mindre trafikbelastning, lavere emissioner, bedre energieffektivitet eller højere sikkerheds- og sikringsniveauer, bl.a. for bløde trafikanter)
b)	være omkostningseffektive	– optimere forholdet mellem omkostningerne og de resultater, der tilgodeser målene
c)	være afpassede	– åbne mulighed for forskellige niveauer af opnåelig tjenestekvalitet og indførelse, hvis det er hensigtsmæssigt, under hensyn til de særlige forhold på lokalt, regionalt, nationalt og europæisk plan
d)	støtte kontinuitet i tjenesterne	– sikre ubrudte tjenester i hele Unionen, især i det transeuropæiske net og, hvis det er muligt, ved dets ydre grænser, når ITS-tjenester indføres. Kontinuitet i tjenesterne bør sikres på et niveau, der er tilpasset de særlige forhold, der karakteriserer transportnet, som forbinder lande med lande samt efter omstændighederne regioner med regioner og byer med landdistrikter
e)	sørge for interoperabilitet	– sikre, at systemerne og de bagvedliggende forretningsprocedurer kan udveksle data og dele information og viden, med henblik på at muliggøre effektive ITS-tjenester
f)	respektere bagudkompatibilitet	– når det er begrundet, sikre, at ITS-systemerne kan arbejde med eksisterende systemer, som har det samme formål, uden at hindre udviklingen af nye teknologier og samtidig, hvor det er relevant, støtte komplementariteten med eller

		overgangen til nye teknologier
g)	respektere den eksisterende nationale infrastruktur og de eksisterende nationale netværkskarakteristika	– tage hensyn til de naturlige forskelligheder i transportnettenes karakteristika, navnlig med hensyn til trafikmængder og vejrforhold
h)	fremme lige adgang	– ikke hindre eller diskriminere bløde trafikanter, når det drejer sig om adgang til ITS-applikationer og -tjenester. Hvor det er relevant, være tilgængelige for personer med handicap i overensstemmelse med tilgængelighedskravene i bilag I til direktiv 2019/882, når ITS-applikationerne og -tjenesterne har til formål at stille en grænseflade eller oplysninger til rådighed for ITS-brugere med handicap, være brugervenlige for personer med begrænset digitalt kendskab
i)	støtte modenhed	– efter en relevant risikovurdering godtgøre innovative ITS-systemers robusthed gennem et tilstrækkeligt niveau for teknisk udvikling og operationel drift
j)	levere tids- og positionsbestemmelse af høj kvalitet	– sikre kompatibilitet mellem ITS-applikationer og -tjenester, som er afhængige af tids- eller positionsbestemmelse, med som minimum de navigationstjenester, der leveres af Galileo, herunder OSNMA (ægthedsbekræftelse af navigationsmeddelelse via åben tjeneste) og andre Galileotjenester som f.eks. højpræcisionstjenesten, når en sådan tjeneste bliver tilgængelig, og den europæiske geostationære navigations-overlay-tjeneste ("EGNOS"). Hvor det er relevant, sikre, at ITS-applikationer og -tjenester, der er afhængige af jordobservationsdata, anvender data, informationer eller tjenester fra Copernicus. Der kan ud over Copernicusdata også anvendes andre data og tjenester

k)	lette intermodalitet	–	eventuelt tage hensyn til koordineringen mellem forskellige transportformer ved indførelsen af ITS
l)	respektere sammenhængen	–	tage hensyn til gældende EU-bestemmelser, -politikker og -aktiviteter, der er relevante på ITS-området, navnlig inden for standardisering og, for så vidt angår specifikationer, princippet om teknologineutralitet som fastsat i direktiv 2018/1972
m)	skabe gennemsigtighed og tillid	–	sørge for gennemsigtighed, f.eks. ved at sikre gennemsigtighed i rangordningen, når der stilles forslag om mobilitetsmuligheder til kunderne."

BILAG III

Liste over datatyper

1. Vedrørende tilrådighedsstillelse af EU-dækkende trafikinformations- og navigationstjenester (jf. bilag I, prioritetsområde I, punkt 1.2 og 1.3):
1.1. Statiske og dynamiske færdselsregler, hvor det er relevant, vedrørende følgende datatyper: Datatyper: - begrænsninger for kørsel i tunneler - begrænsninger for kørsel på broer - hastighedsgrænser - regulering af godslevering - overhalingsforbud for tunge godskøretøjer - færdselsretning for reversible vognbaner - vægt-/længde-/bredde-/højdebegrænsninger ⁵⁵ - ensrettede veje ⁵⁶
- trafikplaner
- permanente adgangsbegrænsninger - afgrænsning af begrænsninger, forbud eller forpligtelser, der gælder for bestemte områder, aktuel status for adgang og betingelser for kørsel i regulerede trafikzoner ⁵⁷

⁵⁵ Bemærk: Tilføjelse som følge af Kommissionens delegerede forordning (EU) 2022/670 (EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester).

⁵⁶ Se foregående fodnote.

⁵⁷ Se foregående fodnote.

1.2. Data om nettets tilstand
<u>Datatyper:</u> - vejlukninger - vognbanelukning - vejarbejder - midlertidige trafikledelsesforanstaltninger
2. Data om informations- og reservationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer (jf. bilag I, prioritetsområde III, punkt 3.2):
Datatyper: - statiske data om parkeringsområder - information om sikkerhed og udstyr på parkeringsområdet - dynamiske data om parkeringspladsers ledighed, herunder hvorvidt et parkeringsområde er fyldt, lukket eller antal ledige pladser
3. Data om konstaterede færdselssikkerhedsrelaterede hændelser eller forhold vedrørende et minimum af generel trafiksikkerhedsinformation (jf. bilag I, prioritetsområde III, punkt 3.3):
Datatyper: - midlertidigt glat vej - dyr, mennesker, hindringer, genstande på vejen - uafsikret ulykkesområde - kortvarigt vejarbejde - nedsat sigtbarhed - spøgelsesbilist - uskiltet blokering af vej - ekstraordinære vejrforhold

4. Statiske multimodale trafikdata for EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester (jf. bilag I, prioritetsområde I, punkt 1.1 og 1.3):

Datatyper:

Beliggenhed af identificerede adgangsknudepunkter for alle planlagte transportformer, herunder oplysninger om knudepunkters tilgængelighed og omstigningsveje (f.eks. forekomst af elevatorer og rulletrapper)".

?

BILAG IV

Liste over ITS-tjenester

Et minimum af generel trafiksikkerhedsinformation (SRTI), jf. bilag I, prioritetsområde III, punkt 3.3".

’.