



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

9114/22

Interinstitutionellt ärende:
2021/0419(COD)

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

RAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Rådet
Föreg. dok. nr:	8883/22
Komm. dok. nr:	15114/21 + ADD1
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 – Allmän riktlinje

I. INLEDNING

1. Den 15 december 2021 förelade kommissionen Europaparlamentet och rådet ett förslag om ändring av direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (*ITS-direktivet*), som ingår i ett paket med fyra initiativ som syftar till att modernisera unionens transportsystem och stödja övergången till renare, grönnare och smartare mobilitet.

2. Huvudsyftet med detta förslag, som grundas på artikel 91 i EUF-fördraget, är att a) ta hänsyn till tekniska framsteg, såsom uppkopplad och automatiserad mobilitet eller tillämpningar för mobilitet som en tjänst, samt b) förbättra tillgången till, vidareutnyttjandet av och interoperabiliteten för data.
3. Förslaget följer på den utvärdering av det befintliga direktivet som gjordes 2019, där följande problem identifierades: i) bristande driftskompatibilitet och kontinuitet i tillämpningar, ii) brister vad gäller samförstånd och effektivt samarbete mellan berörda aktörer, och iii) otillräcklig tillgång till data och ovilja att dela data.
4. För att åtgärda dessa brister föreslår kommissionen bland annat att direktivets tillämpningsområde utvidgas och att digitaliseringen av viss väginformation som rör trafiksäkerhet, trafik och multimodalt resande görs obligatorisk i TEN-T-nätet¹ och därefter på hela vägnätet. Samtidigt skulle införandet av vissa viktiga ITS-tjänster också göras obligatoriskt.
5. Förslaget ingår i ett paket med lagstiftningsinitiativ som syftar till att bidra till målen om minskade koldioxidutsläpp, digitalisering och större motståndskraft i transportinfrastrukturen.
6. När det gäller digitalisering ingår det i EU-strategin för data från februari 2020², där man tillkännagav inrättandet av nio gemensamma europeiska dataområden inom strategiska ekonomiska sektorer och områden av allmänt intresse, inbegripet det gemensamma europeiska dataområdet för rörlighet. I sina slutsatser av den 22 oktober 2021³ efterlyste Europeiska rådet snabba framsteg i genomförandet av de åtgärder som krävs för inrättandet av dessa särskilda sektorsspecifika dataområden.

¹ Det transeuropeiska transportnätet, för vilket riktlinjer har fastställts genom förordning (EU) nr 1315/2013. Översynen av denna förordning är det viktigaste initiativet i ”paketet om grön och effektiv mobilitet”.

² COM(2020) 66 final.

³ EUCO 17/21.

7. Översynen av ITS-direktivet, som en del av detta gemensamma europeiska dataområde, bidrar till att ge stöd till avancerade förarstödsystem, såsom de nya fordonssystemen enligt förordning (EU) 2019/2144 om allmän säkerhet⁴. Förslaget kompletterar dessutom förslaget till ny förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen av den 14 juli 2021⁵ vad gäller data om laddnings- och tankningspunkter. Förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen kommer att möjliggöra mer detaljerade specifikationer än de som antas enligt direktivet, som skulle fokusera på de tekniska villkoren.

II. ÖVRIGA INSTITUTIONERS GRANSKNING

8. Europaparlamentet har utsett utskottet för transport och turism till ansvarigt utskott för förslaget, och Rovana Plumb (RO, S&D) har utsetts till föredragande. Europaparlamentet väntas anta sin ståndpunkt vid plenarsession runt oktober 2022.
9. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén avgav sitt yttrande om förslaget den 23 mars 2022, medan Europeiska regionkommittén har avstått från att avge ett yttrande.

III. LÄGESRAPPORT OM RÅDETS ARBETE

10. Arbetsgruppen för intermodala transporter och transportnät inledde sitt arbete med förslaget den 10 januari 2022 och fortsatte den 17 och 24 januari, den 2 och 16 februari, den 7, 14 och 28 mars, den 4, 11 och 28 april samt den 5 och 11 maj 2022. Kommissionens konsekvensbedömning diskuterades i gruppen den 17 januari 2022. Flera delegationer uttryckte tvivel om proportionaliteten i kommissionens strategi och angående vissa av de därav följande kostnadsberäkningarna. De delegationer som lämnat in en parlamentsreservation (DK, PL, SK, SE) har sedan dess dragit tillbaka den. Flera delegationer har lämnat in en allmän granskningsreservation.

⁴ EUT L 325, 16.12.2019, s. 1.

⁵ Dok. ST 10877/21 + ADD 1.

11. Delegationerna välkomnade generellt förslaget och önskade att införandet av tillämpningar och tjänster enligt ITS-direktivet skulle vidareutvecklas och stärkas genom bättre samarbete och samordning. De viktigaste diskussionspunkterna gällde följande: den nya skyldigheten att göra vissa data tillgängliga i digitalt maskinläsbart format, beslutsprocessen för att fastställa vilka datatyper det ska vara obligatoriskt att tillhandahålla samt tillhörande geografisk täckning och tidsplan, beskrivningen av de inslag som ska ingå i specifikationerna på unionsnivå, kommissionens befogenhet att anta interimistiska åtgärder i nödsituationer, reglerna om skydd av personuppgifter och integritet, principerna för specifikationer och införande av ITS, samt tidsfristen för införlivande av direktivet.
12. På grundval av diskussioner, förtydliganden från kommissionen och skriftliga kommentarer från delegationerna utarbetade ordförandeskapet ett utkast till kompromiss inför en allmän riktlinje vid mötet i rådet (transport, telekommunikation och energi) den 2 juni 2022. De viktigaste ändringarna av texten jämfört med kommissionens ursprungliga förslag sammanfattas nedan.

Datatillgång och införande av obligatoriska ITS-tjänster (artiklarna 1.2a, 6a och 7⁶ samt bilagorna III och IV)

13. I kompromissen godtas principen att medlemsstaterna måste se till att vissa datatyper finns tillgängliga i digitalt maskinläsbart format, och att införandet av vissa ITS-tjänster säkerställs (artiklarna 1.2a och 6a samt bilagorna III och IV).

⁶ Hänvisningar till artiklarna är numrerade i enlighet med direktivet i dess ändrade lydelse enligt förslagets bestämmelser.

14. Med tanke på den potentiellt stora inverkan på de nationella resurserna insisterade delegationerna dock starkt på bättre kontroll och ett större deltagande från medlemsstaternas sida i beslutsprocessen, både för fastställandet av det ursprungliga tillämpningsområdet för skyldigheterna och för dess utveckling över tid. Därför anges i ordförandeskapets kompromisstext i direktivet vilka typer av data och tjänster som skyldigheten rörande tillgång och införande omfattar. Förteckningarna över berörda data och tjänster kan ändras genom en delegerad akt (artiklarna 1.2a och 7 samt bilagorna III och IV). Samtidigt hänvisar kompromisstexten till genomförandeakter när det gäller att fastställa det geografiska tillämpningsområdet (nät som ska omfattas) och tidsplanen för genomförandet (artikel 6a och skäl 12a). Texten stärker också ramen för delegeringen av befogenheter till kommissionen vad gäller antagande av sådana delegerade akter och genomförandeakter (artiklarna 6a.3 och 7). Den bevarar således ambitionen att göra tillgången till vissa datatyper obligatorisk och möjligheten att uppdatera förteckningen genom en delegerad akt, samtidigt som man stärker medlemsstaternas deltagande i de aspekter som rör genomförandet av denna ambition, dvs. definitionen av den geografiska täckningen och tidsplanen.
15. Dessutom klargörs det i kompromisstexten att skyldigheten att göra vissa data tillgängliga i digitalt maskinläsbart format endast avser data för vilka motsvarande underliggande information redan finns, oavsett i vilket format de presenteras.
16. Det stora flertalet delegationer fann kompromissen tillräckligt välavvägd i fråga om denna beslutsstruktur. Vissa delegationer uttryckte dock tvivel och frågade sig vilket som är det optimala forumet för att besluta om områden och tidsfrister, samtidigt som de betonade vikten av att inte sänka ambitionsnivån för framstegen med ITS-tjänster.

17. När det gäller berörda datatyper utvidgar kompromisstexten förteckningen (bilaga III) genom att vissa datatyper som nämns i den nyligen antagna delegerade förordningen om specifikationer för realtidstrafikinformationstjänster läggs till⁷. Vad gäller presentationen av datatyper och tjänstetyper i bilagorna III och IV är kompromisstexten baserad på kommissionens förslag, men undviker, på grund av normhierarkin och i den mån det inte är absolut nödvändigt, att hänvisa direkt till de delegerade akterna, som innehåller fler detaljer.

Definitioner (artikel 4)

18. Kompromisstexten innehåller smärre ändringar av vissa definitioner (*ITS-tjänster, samverkande intelligenta transportsystem, datatillgänglighet*).

Arbetsprogram (artikel 4a)

19. Med tanke på den vikt som läggs vid antagandet av och innehållet i arbetsprogrammet i förslaget (artikel 17.5) och den kronologiska ordningsföljden för olika verksamheter, nämns detta fleråriga planeringsverktyg i kompromisstexten i början av reglerna gällande införandet av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster (ny artikel 4a), och de starka kopplingarna mellan detta verktyg och utvecklingen av specifikationer på EU-nivå understryks.

⁷ EUT L 122, 25.4.2022, s. 1.

Tillämpning av specifikationer och samarbete mellan medlemsstaterna (artikel 5)

20. Kompromissen omfattar i stort sett de bestämmelser i förslaget som syftar till att stärka medlemsstaternas samarbete vid införandet av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster, bland annat när det gäller operativa aspekter (artikel 5). Kompromisstexten förtydligar vissa av dessa delar.

Specifikationer genom delegerad akt (artikel 6)

21. I kompromissen ingår också de ändringar som gjorts i förslaget avseende innehållet i specifikationerna (artikel 6). Där står det även att det är nödvändigt att fastställa parametrar för att bedöma datakvalitet och att medlemsstaterna får utse ett eller flera organ som ska se till att kraven bedöms (punkt 6 och skäl 18). Det anges också att var och en av de delegerade akterna bör avse ett separat prioriterat område.

Provisoriska åtgärder (artikel 7a)

22. Kommissionens befogenhet att anta genomförandeakter med omedelbar verkan i händelse av en nödsituation som nämns i förslaget (artikel 7a och skäl 14) gav upphov till tvivel bland delegationerna. I kompromisstexten behålls denna princip, men bestämmelserna vidareutvecklas och preciseras ytterligare samtidigt som tyngdpunkten läggs på förfarandet, de villkor som ska uppfyllas och kommunikationen mellan kommissionen och medlemsstaterna. Det har inte helt gått att skingra vissa delegationers tvivel om nödvändigheten av denna befogenhet, men det innebär inte att kompromisstexten som helhet ifrågasätts.

Skydd av personuppgifter (artikel 10)

23. I kompromisstexten kompletteras artikeln om skydd av personuppgifter (artikel 10) med en bestämmelse om syftet med behandlingen av personuppgifter enligt direktivet (artikel 10.1). Dessutom kompletteras denna artikel med en bestämmelse om att en konsekvensbedömning ska genomföras vid utarbetandet av en delegerad akt som medför behandling av sådana uppgifter (punkt 2), och en hänvisning till pseudonymiseringstekniken (punkt 3, se även skäl 15).

Rapportering (artikel 17) och slutbestämmelser

24. Artikeln om medlemsstaternas och kommissionens rapportering (artikel 17) behålls i kompromisstexten. Datumet för medlemsstaternas första rapportering (artikel 17.1) har dock skjutits upp till 18 månader efter ikraftträdandet (i linje med tidsfristen för införlivande), kommissionens befogenhet att fastställa resultatindikatorer har ändrats och är föremål för ett granskningsförfarande (artikel 17.2), och målet att förenkla rapporteringen understryks (artikel 17.3 och skäl 22a). En delegation skulle ha föredragit att medlemsstaternas rapportering tidsmässigt sammanföll med arbetsprogrammet, dvs. vart femte år.

Bilaga I

25. I bilaga I till förslaget beskrivs de delar som ska omfattas av specifikationerna med avseende på prioriterade områden för åtgärder på unionsnivå. Kompromisstextens ändringar av denna bilaga är begränsade till några förtydliganden.

Bilaga II

26. I bilaga II, som innehåller en förteckning över principerna för specifikationer och införande av ITS, är kompromisstexten huvudsakligen i linje med de ändringar som kommissionen föreslagit (avseende leden f, h, j och m). Den innehåller vissa förtydliganden avseende led h) ”främja lika tillgång”, j) ”leverera kvalitet för tidsangivelser och positionering” och m) ”skapa öppenhet och förtroende”, och ändrar led l ”respektera samstämmighet” för att, bland de unionsstandarder som ska följas, påminna om principen om teknikneutralitet enligt direktiv (EU) 2018/1972 om inrättande av en europeisk kodex för elektronisk kommunikation, som det också hänvisas till i det ändrade skäl 8a. Det rådde oenighet i arbetsgruppen om huruvida en hänvisning till principen om ”teknikneutralitet” skulle läggas till. Kompromisstexten försöker hitta en balans på grundval av förslaget, men betonar uttryckligen vikten av denna princip i enlighet med den europeiska kodexen för elektronisk kommunikation i samband med utarbetandet av specifikationer.
27. Vid mötet i Coreper den 18 maj 2022 bekräftade medlemsstaterna sitt stöd för ordförandeskapets kompromisstext. På begäran av ett stort antal delegationer, som hänvisade till de administrativa svårigheterna i samband med införlivandet av bestämmelserna i direktivet på nationell nivå, förlängdes tidsfristen för införlivande till 24 månader (artikel 2 i förslaget om ändring av ITS-direktivet). Kommittén beaktade också ett förslag till ändring av beskrivningen av principen om ”bakåtkompatibilitet” (punkt f i bilaga II) och betonade behovet av att motivera dess tillämpning vid utarbetandet av ITS-specifikationer. Två delegationer var inte positiva till denna ändring. Kompromissen i bilagan till denna rapport tar hänsyn till dessa justeringar.

28. Flera delegationer uttryckte oro över de val som ska göras i ett senare skede när det gäller geografiska tillämpningsområden och datum för att göra vissa data och tjänster tillgängliga. Dessa tvivel gäller de nödvändiga investeringarna, proportionaliteten i fråga om trafiktätheten på vissa vägvsnitt, den administrativa samordningen och tillförlitligheten hos vissa uppgifter.
29. I detta skede av förfarandet vidhåller kommissionens företrädare en förfarandemässig reservation mot alla ändringar av förslaget. Kommissionens företrädare framhöll särskilt förslagets ursprungliga struktur, där datum och geografiska tillämpningsområden fastställs för tillhandahållandet av vissa datatyper och införandet av vissa tjänster, med möjlighet att ändra dessa genom en delegerad akt.

IV. SLUTSATS

30. Mot denna bakgrund uppmanas rådet att nå en allmän riktlinje 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, på grundval av den kompromiss som återfinns i bilagan till denna rapport.
-

Ändringar i direktivet om intelligenta transportsystem

[...]

av följande skäl:

- (1) I kommissionens meddelande *Strategi för hållbar och smart mobilitet*⁸ 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 för att uppnå målet om effektiv, säker, hållbar, smart och motståndskraftig mobilitet. Detta kompletterar de åtgärder som aviserats inom ramen för flaggskeppsinitiativet om grönare godstransporter för att främja multimodal logistik. I strategin aviserades också för 2022 en översyn av delegerad förordning (EU) 2017/1926 om multimodala reseinformationstjänster 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.
- (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/EU⁹ bidrar till trafikanternas säkerhet, såsom eCall, trafiksäkerhetsrelaterade trafikinformationstjänster och säkra och skyddade parkeringsområden¹⁰.

⁸ COM(2020) 789 final.

⁹ 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).

¹⁰ Certifierat i enlighet med kommissionens delegerade förordning (EU) .../... 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 (C/2022/2055 final).

- (3) Den europeiska gröna given¹¹ 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 minska trafikstockningar och föroreningar, särskilt i tätorter.
- (4) Det växande behovet av att bättre utnyttja data för att göra transportkedjor mer hållbara, effektiva och motståndskraftiga kräver ökad samordning av ITS-ramen med andra initiativ som syftar till att harmonisera och underlätta datadelning inom mobilitets-, transport- och logistiksektorerna med ett multimodalt perspektiv¹².
- (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) I många medlemsstater håller man redan på att införa nationella tillämpningar av dessa system och tjänster inom vägtransportsektorn. Trots förbättringar sedan antagandet 2010 visade utvärderingen av direktiv 2010/40/EU¹³ dock att det fanns ihållande brister som ledde till ett fortsatt fragmenterat och osamordnat införande och brist på geografisk kontinuitet för ITS-tjänster i hela unionen och vid unionens yttre gränser.

¹¹ Meddelande från kommissionen *Den europeiska gröna given* (COM(2019) 640 final).

¹² Såsom det gemensamma europeiska dataområdet för rörlighet och dess komponenter, 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).

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

- (7) I samband med genomförandet av kommissionens delegerade förordningar¹⁴ som kompletterar direktiv 2010/40/EU har medlemsstaterna inrättat nationella åtkomstpunkter¹⁵. 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 nationella åtkomstpunkter är en viktig komponent i det gemensamma europeiska dataområdet för rörlighet inom ramen för EU-strategin för data¹⁶, och de bör särskilt användas med hänsyn till datatillgänglighet.
- (8) Specifikationer, inbegripet standarder när sådana behövs, som fastställer mer detaljerade bestämmelser och förfaranden bör införas, utöver redan antagna specifikationer, för att garantera ett samordnat och effektivt införande av ITS i hela unionen. Innan ytterligare eller reviderade specifikationer antas bör kommissionen bedöma om de överensstämmer med vissa 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.

¹⁴ 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).
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).

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).

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).

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

¹⁶ COM(2020) 66 final.

- (8a) Det bör, särskilt för C-ITS, säkerställas att krav för ITS-system varken föreskriver eller gynnar användningen av viss typ av teknik i överensstämmelse med den princip om teknikneutralitet i direktiv (EU) 2018/1972¹⁷. Om den är kompletterande, kan tillförlitlig och i verkligheten testad C-ITS-teknik användas, varvid samexisterande tillämpningar bör vara aktiverade.
- (9) Specifikationerna bör ta hänsyn till och bygga vidare på de erfarenheter och resultat som redan uppnåtts inom områdena ITS, samverkande intelligenta transportsystem (C-ITS) och samverkande, uppkopplad och automatiserad mobilitet (CCAM), särskilt inom ramen för C-ITS¹⁸ och CCAM-plattformar¹⁹, det europeiska forumet för multimodal passagerarmobilitet²⁰ och den europeiska plattformen för genomförande av eCall²¹.
- (10) 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. Ny teknik, särskilt för C-ITS, behöver testas under verkliga vägtrafikförhållanden som en tillförlitlig tjänst före införandet. Det europeiska partnerskapet för samverkande, uppkopplad och automatiserad mobilitet inom ramen för Horisont Europa bör stödja utvecklingen och testningen av nästa våg av ITS-tjänster och bidra till att integrera högautomatiserade fordon i nya multimodala mobilitetstjänster.

¹⁷ 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).

¹⁸ Kod E03188 i kommissionens register över expertgrupper och liknande organ.

¹⁹ Kod E03657 i kommissionens register över expertgrupper och liknande organ.

²⁰ Kod E03826 i kommissionens register över expertgrupper och liknande organ.

²¹ Kod E02481 i kommissionens register över expertgrupper och liknande organ.

- (11) 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 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 antagande av 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 certifieringsinstanser, 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 certifieringspolicyn vad avser hanteringen av certifieringspolicyn samt godkännandet av infrastrukturen för kryptering med öppen nyckel, ii) förvaltare av förteckningen över betrodda certifieringsinstanser vad avser upprättande och uppdatering av den europeiska förteckningen över betrodda certifieringsinstanser (ECTL) samt – för regelbunden verksamhet – rapportering till C-ITS-instansen med ansvar för certifieringspolicyn 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 förvaltare och offentliggörandet av certifikaten för öppna nycklar tillhörande förvaltaren av förteckningen över betrodda certifieringsinstanser och ECTL. Kommissionen säkerställer för närvarande även rollen som en europeisk rotcertifikatutfärdare, något som kan bibehållas om så är lämpligt, t.ex. för att stödja planerna på migration ifall en annan rotcertifikatutfärdare komprometteras.

- (12) 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 redan finns tillgängliga i digitalt maskinläsbart format och på införande av ITS-tjänster, men det föreskrivs inga skyldigheter för berörda aktörer att göra dessa uppgifter tillgängliga i sådant format eller att införa särskilda tjänster. Användningen av ett antal ITS-tjänster har blivit utbredd: exempelvis incidentdetektering som möjliggör trafiksäkerhetsrelaterade trafikinformationstjänster, eller 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) 2019/2144²². Ett obligatoriskt tillhandahållande av vissa ITS-tjänster och av vissa 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. 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) 2022/670²³, (EU) nr 885/2013, (EU) nr 886/2013 och (EU) 2017/1926, och bör återspegla däri angivna datatyper och tjänster.
- (12a) Av kontinuitetsskäl kommer de datatyper och tjänster vars tillhandahållande bör vara obligatoriskt enligt detta direktiv att behöva finnas tillgängliga inom ett konkret geografiskt

²² 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).

²³ 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).

område. Vid fastställandet av detta område bör man tillämpa ett gradvis och proportionellt tillvägagångssätt som bygger på redan gjorda erfarenheter och redan erhållna resultat samt sådana som görs och erhålls under expansionen.

- (13) Studien ”*Mapping accessible transport for persons with reduced mobility*”²⁴ från 2020 visar att bristen på tillräckliga data om tillgänglighetsfunktioner för närvarande utgör ett hinder för tillförlitlig reseplanering när tillgänglighetsaspekter används som sökvariabler. För att ytterligare förbättra transportsystemets tillgänglighet och underlätta resande för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet kräver multimodala digitala mobilitetstjänster tillgång till data om åtkomstnoder och deras tillgänglighetsfunktioner.
- (14) 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 för att orkestrera manövrer och smidigare trafikflöden, vilket också bidrar till hållbarare transporter. Att äventyra ITS-tjänsternas integritet skulle därför kunna få allvarliga konsekvenser för trafiksäkerheten, t.ex. när medvetet falsk information om en fara får fordon att göra manövrer som innebär att trafikanter utsätts för risker, och kan ha en dominoeffekt på unionens transportsystem. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter i situationer där ITS-tjänsternas integritet äventyras och det brådskar med en unionsinsats för att säkerställa säkerheten och funktionen hos unionens transportsystem eller trafiksäkerhet, för att vidta motåtgärder för att ta itu med orsakerna till och konsekvenserna av denna situation. Dessa åtgärder bör vidtas så snart som möjligt och vara omedelbart tillämpliga. Vid utarbetandet av sådana motåtgärder bör kommissionen emellertid göra allt som står i dess makt för att samråda med medlemsstaternas experter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011²⁵. Med tanke på behovet av att

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

²⁵ 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).

säkerställa kontinuitet i transporter är det lämpligt att förlänga giltighetstiden för en sådan åtgärd 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 avhjälpes.

- (15) All behandling av personuppgifter i enlighet med detta direktiv, såsom behandling av lokaliseringssuppgifter 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) 2016/679²⁶ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG²⁷. I överensstämmelse med artikel 6 i förordning (EU) 2016/679 bör det i det här direktivet anges för vilket ändamål personuppgifter får behandlas i enlighet med det här direktivet.

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 – i synnerhet närhelst det är möjligt att på samma sätt uppnå de syften som eftersträvas – anonymisering eller pseudonymisering som tekniker för att förbättra enskildas integritet uppmuntras, i enlighet med principen om inbyggd uppgiftsskydd. 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.

- (17) Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/95/EG om allmän produktsäkerhet²⁸ är tillämpligt på produkter för vilka sektorslagstiftning inte innehåller mer specifika

²⁶ 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).

²⁷ 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).

²⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/95/EG av den 3 december 2001 om allmän produktsäkerhet (EGT L 11, 15.1.2002, s. 4).

bestämmelser med samma säkerhetsmål, samt när säkerhetskraven i en sektorslagstiftning inte omfattar de aspekter och risker eller riskkategorier som omfattas av det direktivet ("skyddsnätet").

- (18) När det är nödvändigt att genomföra en bedömning av överensstämmelse bör specifikationerna innehålla ingående bestämmelser för 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/EG²⁹, särskilt med avseende på moduler för olika stadier i förfaranden vid bedömning av överensstämmelse och marknadskontroll. I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858³⁰ 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 167/2013³¹ och (EU) nr 168/2013³² 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 dessa rättsakter. 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

²⁹ 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).

³⁰ 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).

³¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknads tillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon (EUT L 60, 2.3.2013, s. 1).

³² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknads tillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar (EUT L 60, 2.3.2013, s. 52).

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.

- (19) När införandet och användningen av ITS-utrustning och ITS-programvara inbegriper system för artificiell intelligens bör relevanta bestämmelser i den kommande rättsakten om artificiell intelligens³³ beaktas.
- (20) För ITS-tillämpningar och ITS-tjänster som kräver tillförlitliga och garanterade tjänster för tidsangivelser och lokalisering 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 tillförlitliga och garanterade tjänster för tidsangivelser och lokalisering. Unionens rymdprogram, som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/696³⁴, tillhandahåller högkvalitativa, aktuella och säkra rymdrelaterade data, uppgifter och tjänster genom systemen Galileo, *European Geostationary Navigation Overlay Service* (Egnos) och Copernicus.
- (21) 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).

³³ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om harmoniserade regler för artificiell intelligens (rättsakt om artificiell intelligens) och om ändring av vissa unionslagstiftningsakter (COM(2021) 206 final).

³⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/696 av den 28 april 2021 om inrättande av unionens rymdprogram och Europeiska unionens rymdprogrambyrå (EUT L 170, 12.5.2021, s. 69).

- (22) Medlemsstaterna och andra berörda aktörer, inbegripet kommissionens övriga expertgrupper och kommittéer som arbetar med digitala aspekter av transporter, bör rådfrågas vid utarbetandet av de arbetsprogram som kommissionen antar enligt direktiv 2010/40/EU.
- (22a) Bestämmelserna om rapportering bör förenklas och vara bättre lämpade för en komparativ analys. En medlemsstatsrapport vart tredje år som omfattar direktivets och samtliga delegerade akters och genomförandeakters genomförande bör därför ersätta de olika, befintliga rapporteringsskyldigheterna, och det bör utarbetas en gemensam mall som innehåller vissa centrala resultatindikatorer. På grundval av erfarenheterna från användningen av frivilliga centrala resultatindikatorer i rapporterna bör kommissionen kunna välja ut vissa av indikatorerna som ska ingå i den harmoniserade mallen.
- (23) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter när det gäller antagande och uppdatering av arbetsprogrammen, fastställande av geografisk täckning samt respektive tidsfrister för medlemsstaternas införande av obligatoriska datatyper och ITS-tjänster samt antagande av mallen för medlemsstaternas rapporter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011³⁵.
- (24) 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 och ändring av förteckningen över ITS-tjänster för vilka medlemsstaterna ska säkerställa införandet, 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, inklusive på expertnivå och med berörda aktörer, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning

³⁵ 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).

av den 13 april 2016³⁶. 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.

- (25) 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 165/2014³⁷, (EU) 2019/1239³⁸, (EU) 2020/1056³⁹ och (EU) 2018/858 och genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/2/EG⁴⁰ och (EU) 2019/520⁴¹.
- (26) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att kunna garantera ett samordnat och enhetligt införande av interoperabla intelligenta transportsystem 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, bättre kan uppnås 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.
- (27) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument⁴², har medlemsstaterna åtagit sig att, när det är motiverat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera

³⁶ Interinstitutionellt avtal mellan Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och Europeiska kommissionen om bättre lagstiftning (EUT L 123, 12.5.2016, s. 1).

³⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter (EUT L 60, 28.2.2014, s. 1).

³⁸ 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).

³⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 av den 15 juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249, 31.7.2020, s. 33).

⁴⁰ 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).

⁴¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtaggssystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen (EUT L 91, 29.3.2019, s. 45).

⁴² EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i direktivet och motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande. Lagstiftaren anser att det är motiverat att sådana dokument översänds avseende detta direktiv.

- (28) Europeiska datatillsynsmannen har hörts i enlighet med artikel 42.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725⁴³ och avgav ett yttrande den 2 mars 2022.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

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 som punkt 2a:
”2a. Detta direktiv innehåller bestämmelser om datatillgång och införande av ITS-tjänster inom de prioriterade områden som avses i artikel 2 enligt bilagorna III och 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) I. ITS-tjänster för information och mobilitet.
 - b) II. ITS-tjänster för resor, transport och trafikledning.
 - c) III. ITS-tjänster till stöd för trafiksäkerhet och transportskydd.
 - d) IV. ITS-tjänster för samverkande, uppkopplad och automatiserad mobilitet.”.

⁴³ 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).

3. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

”-a) 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 samt komfort och/eller underlätta eller stödja transporter och resande.”.

a) 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).”.

b) Följande punkter ska läggas till som punkterna 19–24:

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

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

21. *datatillgång*: 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 antagits i enlighet med artikel 6.

23. *datatillgänglighet*: 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.”.

3a. Följande artikel ska införas:

”Artikel 4a

Arbetsprogram⁴⁴

1. Senast den [datum för ikraftträdande + 12 månader] ska kommissionen, efter samråd med relevanta berörda aktörer och genom en genomförandeakt, anta ett arbetsprogram. Den genomförandeakten ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 15.4. Arbetsprogrammet ska åtminstone innehålla följande komponenter:

a) Mål och datum för dess genomförande varje år, varvid det anges för vilka arbetspunkter som man ska utarbeta specifikationer i enlighet med artikel 6.

b) De datatyper och ITS-tjänster för vilka kommissionen får anta delegerade akter i enlighet med artikel 7.1 och 7.2.

⁴⁴ Texten har delvis flyttats från artikel 17.5 i förslaget.

2. Före varje efterföljande förlängning på fem år av befogenheten att anta delegerade akter i enlighet med artikel 12.2 ska kommissionen genom genomförandakter utfärda ett nytt arbetsprogram som innehåller åtminstone de komponenter som avses i punkt 1 a och b. Dessa genomförandakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 15.4.

4. Artikel 5 ska ersättas med följande:

”Artikel 5

Tillämpning av specifikationer för införandet av ITS

1. Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att garantera att de specifikationer som antas av kommissionen i enlighet med artikel 6 tillämpas på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster, när sådana har införts, 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 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 EU-stödda samordningsprojekt och vid behov med relevanta berörda aktörer, om operativa aspekter av genomförandet av de specifikationer som antagits av kommissionen, såsom standarder och EU-harmoniserade profiler, gemensamma definitioner, gemensamma metadata, gemensamma kvalitetskrav och aspekter som rör interoperabilitet mellan nationella åtkomstpunkters arkitekturer, gemensamma villkor för datautbyte samt 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 när så är relevant samarbeta i fråga om praxis för bedömning av överensstämmelsen med dessa krav och om utvecklingen av mekanismer för att se till att kraven efterlevs.”.

5. 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 villkor under vilka 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, förutsatt att dessa regler inte hindrar 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 innehålla bestämmelser för fastställandet av parametrar för kvalitet och lämplighet för användning. Specifikationerna ska, beroende på vad som är lämpligt och i synnerhet när det är motiverat med hänsyn till säkerhet och interoperabilitet, innehålla bestämmelser om bedömning av överensstämmelse och marknadskontroll, 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, med förbehåll för eventuella specifika regler om bedömning som kan finnas däri.

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

c) Följande punkt ska införas som punkt 8:

”8. Kommissionen ska anta de specifikationer som avses i denna artikel genom delegerade akter i enlighet med artikel 12. En separat delegerad akt ska inte omfatta mer än ett prioriterat område och ska antas för var och en av de prioriterade åtgärderna.”⁴⁵

* 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).”.

6. Följande artikel ska införas som artikel 6a:

”Artikel 6a

Datatillgång och införande av ITS-tjänster

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att det för varje datatyp som förtecknas i bilaga III och där det redan föreligger underliggande information finns data tillgängliga för den geografiska täckning som anges för denna datatyp så tidigt som möjligt och senast den dag som anges i de genomförandeakter som avses i punkt 3.

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

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att de ITS-tjänster som förtecknas i bilaga IV införs för den geografiska täckningen senast den dag som anges i de genomförandeakter som avses i punkt 3.

⁴⁵ Anm.: Denna punkt 8 innehåller delar av sakinnehållet i artikel 7.1 och 7.2 i det gällande direktivet.

3. Kommissionen ska i genomförandeakter som antas i enlighet med artikel 15.4 ange följande:

- a) Den geografiska täckningen för de datatyper som förtecknas i bilaga III samt tidsfristerna för genomförandet.
- b) Den geografiska täckningen för de ITS-tjänster som förtecknas i bilaga IV samt tidsfristerna för genomförandet.

När kommissionen antar sådana genomförandeakter ska den beakta risken för interferens med personuppgifter samt de kostnader och de mänskliga resurser som krävs för att göra relevanta data tillgängliga och för att införa med relevanta tjänsterna med en tillräcklig kvalitetsnivå för att säkerställa att dessa 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 och tjänster. När ett tillägg av datatyper eller tjänster till bilagorna III och IV har varit föremål för en kostnads-nyttoanalys och en konsekvensbedömning i enlighet med artikel 7.1 eller 7.2, får kommissionen även beakta resultatet av dessa.”.

7. Artikel 7 ska ersättas med följande:

”Artikel 7

Ändringar av bilagorna III och IV

”1.⁴⁶ Efter en kostnads-nyttoanalys och en konsekvensbedömning som inbegriper lämpliga samråd ska kommissionen – med tanke på marknadsutvecklingen och den tekniska utvecklingen i hela unionen – ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 för att ändra förteckningen över datatyper i bilaga III genom att

- a) lägga till eller ändra datatyper som i sig är kopplade till de prioriterade områden som anges i bilaga I och som anges i de specifikationer som fastställts i enlighet med artikel 6.8, när tillgången på sådana datatyper enligt kostnads-nyttoanalysen och konsekvensbedömningen medför betydande och klart motiverade fördelar och förbättringar i fråga om hållbara transporter, transportsäkerhet och transportskydd eller effektiva transporter och transportförvaltning, eller
- b) när detta är klart motiverat, stryka datatyper i bilaga III.

Varje delegerad akt ska vara förenlig med de datatyper som anges i det senaste arbetsprogram som antagits i enlighet med artikel 4a och ska inte omfatta mer än ett prioriterat område.

⁴⁶ Anm.: Nuvarande punkt 1 införlivad i ny artikel 6.8.

2. Efter en kostnads-nyttoanalys och en konsekvensbedömning som inbegriper lämpliga samråd ska kommissionen – med tanke på marknadsutvecklingen och den tekniska utvecklingen i hela unionen – ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 för att ändra förteckningen över ITS-tjänster i bilaga IV genom att

a) lägga till eller ändra tjänster vilka ingår i tillämpningsområdet för bilaga I och för vilka specifikationer har fastställts i enlighet med artikel 6.8, när tillhandahållandet av sådana tjänster enligt kostnads-nyttoanalysen och konsekvensbedömningen medför betydande och klart motiverade fördelar och förbättringar i fråga om hållbara transporter, transportsäkerhet och transportskydd eller effektiva transporter och transportförvaltning, eller

b) när detta är klart motiverat, stryka tjänster i bilaga IV.

Varje delegerad akt ska vara förenlig med den förteckning över ITS-tjänster som anges i det senaste arbetsprogram som antagits i enlighet med artikel 4a och ska inte omfatta mer än ett prioriterat område.

3. När kommissionen antar delegerade akter i enlighet med denna artikel ska den vederbörligen beakta risken för interferens med personuppgifter och de kostnader och mänskliga resurser som krävs för att göra relevanta uppgifter tillgängliga eller för att införa med relevanta tjänsterna med en tillräcklig kvalitetsnivå för att säkerställa att dessa kostnader och resurser – särskilt för offentliga myndigheter – begränsas till ett minimum. Kommissionen ska även beakta kostnaderna och de administrativa bördorna för privata operatörer som kan komma att behöva tillhandahålla dessa data och tjänster.”.

8. Följande artikel ska införas som artikel 7a:

”Artikel 7a

Interimistiska åtgärder

1. Utan att det påverkar incidentberedskap och incidenthanteringsmekanismer, 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 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 och då 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 incidenthanteringsmekanismen 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 samt upphäva dessa akter så snart situationen har upphört eller kommissionen har ändrat de relevanta specifikationerna för att avhjälpa situationen, beroende på vilket som inträffar först.⁴⁷”

*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) Anm.: Ska uppdateras så snart NIS 2-direktivet träder i kraft (förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om åtgärder för en hög gemensam cybersäkerhetsnivå i hela unionen, och om upphävande av direktiv (EU) 2016/1148, 2020/0359(COD)).

9. I artikel 8.1 ska hänvisningen till ”direktiv 98/34/EG” ersättas med en hänvisning till ”direktiv (EU) 2015/1535”.

10. Artikel 10 ska ersättas med följande:

”Artikel 10

Regler om dataskydd och personlig integritet

1. Data som utgör personuppgifter i den mening som avses i artikel 4.1 i 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, tjänster och åtgärder som identifieras i bilaga I ska fungera i syfte att säkerställa trafiksäkerhet eller transportskydd samt bättre trafikledning, mobilitetshantering eller incidenthantering.

⁴⁷ Anm.: den sista meningen har flyttats från artikel 15.3.

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 av dessa uppgifter och föreskriva lämpliga skyddsåtgärder för personuppgifter i enlighet med förordning (EU) 2016/679 och direktiv 2002/58/EG. I så fall ska den konsekvensbedömning som avses i artikel 6.7⁴⁸ innehålla en analys av denna behandlings konsekvenser för skyddet av personuppgifterna i fråga.

3. I lämpliga fall ska användning av anonyma uppgifter eller pseudonymisering av uppgifter uppmuntras.

* 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).”.

11. Följande artikel ska införas som artikel 10a:

”Artikel 10a

EU:s förvaltningssystem för säkerhetsbehörighetsuppgifter för C-ITS

Specifikationerna för det prioriterade område som avses i artikel 2.1 d, som ska antas av kommissionen vid utövandet av dess befogenheter enligt artikel 6.8, ska fastställa EU:s förvaltningssystem för säkerhetsbehörighetsuppgifter för C-ITS som avses i punkt 4.3 i bilaga I. Följande roller ska anges för systemet:

- a) C-ITS-instans med ansvar för certifieringspolicyn.
- b) Förvaltare av förteckningen över betrodda certifieringsinstanser i C-ITS.
- c) Kontaktpunkt för C-ITS.

Kommissionen ska ha ansvaret för att säkerställa att dessa roller fullgörs.”.

⁴⁸ Anm.: Artikel 6.7 har följande lydelse: ”Kommissionen ska göra en konsekvensbedömning, inbegripet en kostnads- och nyttoanalys, innan specifikationerna antas.”.

12. I artikel 12.2 ska ”27 augusti 2017” ersättas med ”[Publikationsbyrån: för in datumet för detta direktivs ikraftträdande]”.
13. 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).”.

14. Artikel 17 ska ersättas med följande:

”Artikel 17

Rapportering⁴⁹

1. Medlemsstaterna ska senast den [datum för ikraftträdande + 18 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 genom genomförandeakter fastställa mallen för den första rapporten och lägesrapporterna, inbegripet en förteckning över centrala resultatindikatorer för bedömning av genomförandet av detta direktiv samt de delegerade akter och genomförandeakter som antas på grundval av detta. I genomförandeakterna ska det – mot bakgrund av proportionalitetsprincipen och på grundval av bästa praxis – göras åtskillnad på obligatoriska centrala resultatindikatorer som ska ingå i rapporterna och ytterligare indikatorer som vid behov kan tas med 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 18 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 samt de delegerade akter och genomförandeakter som antas på grundval av detta. Rapporten ska åtföljas av en analys av funktionen och genomförandet, inbegripet de finansiella medel som används och behövs, av artiklarna 5–11 samt artikel 16, och i förekommande fall ska den bedöma behovet av att ändra detta direktiv.

⁴⁹ Anm.: Arbetsprogrammets villkor flyttas till ny artikel 4a.

15. Bilagorna I och II ska ersättas med den text som anges i bilagorna I och II till detta direktiv.
16. Bilagorna III och IV ska läggas till i enlighet med bilagorna III och IV till det här direktivet.

Artikel 2

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den [datum för ikraftträdande + 24 månader] sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

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.

[...]

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 åtkomsten 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 trafiksäkerhet och trafikledning.
- 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. Uppdatering i rätt tid, utförd av relevanta offentliga myndigheter och aktörer, av tillgängliga multimodala trafik- och resedata som används för multimodala digitala mobilitetstjänster.
- 1.1.4. Uppdatering i rätt tid, 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 åtkomsten 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. Uppdatering i rätt tid, utförd av relevanta offentliga myndigheter och aktörer, av tillgängliga väg- och trafikdata som används för trafikinformation i realtid.
- 1.2.4. Uppdatering i rätt tid, utförd av leverantörerna av ITS-tjänster, av trafikinformation i realtid till trafikanter 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 färdrutter, särskilt för tunga godstransporter) och för tillhandahållandet av dessa data till leverantörer av ITS-tjänster, på grundval av följande:
 - 1.3.1.1. Tillgången för leverantörer av ITS-tjänster till befintliga väg- och trafikdata (t.ex. trafikplaner, trafikbestämmelser och rekommenderade färdrutter, 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. Uppdatering i rätt tid, utförd av relevanta offentliga myndigheter och/eller, i tillämpliga fall, den privata sektorn, av väg- och trafikdata (t.ex. trafikplaner, trafikbestämmelser och rekommenderade färdrutter).
 - 1.3.1.4. Uppdatering i rätt tid, 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 till befintliga väg- och trafikdata samt de relevanta resedata och data om multimodal infrastruktur, inbegripet identifierade åtkomstnoder, 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. Uppdatering i rätt tid, utförd av relevanta offentliga myndigheter och aktörer, av väg- och trafikdata för digitala kartor.
- 1.3.2.4. Uppdatering i rätt tid av digitala kartor, utförd av producenter av digitala kartor och leverantörer av sådana digitala karttjänster.

2. Prioriterat område II: ITS-tjänster för resor, transport och trafikledning

Specifikationerna och standarderna för ITS-tjänster för resor, transport och 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 åtkomsten 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. befordran av farligt gods, godsrelaterade tillträdesbegränsningar samt för stora vagnar), över gränser mellan trafikledningscentraler, trafikinformationscentraler, berörda aktörer och berörda leverantörer av ITS-tjänster, i synnerhet via standardiserade gränssnitt,
- 2.1.3. uppdatering i rätt tid, 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. tillgång till data och synergier med andra initiativ som syftar till att stödja multimodalitet, integrering av transportslag och underlättande av den modala övergången i det europeiska transportnätet till de hållbaraste transportslagen genom harmonisering och underlättande av datadelning⁵⁰.

2.2. Specifikationer för mobilitetshanteringstjänster

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

- 2.2.1. de relevanta offentliga myndigheternas tillgång och åtkomst 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,

⁵⁰ 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).

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

2.3. EU:s ramarkitektur för ITS

Fastställande av nödvändiga åtgärder för att utveckla en ramarkitektur för ITS i EU, med särskilt beaktande av 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 datadelning⁵¹,
- 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 farligt gods.

⁵¹ Exempelvis förordning (EU) 2020/1056.

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

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 när så är relevant 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 vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation

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

- 3.3.1. tillgång och åtkomst 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 trafikanternas säkerhet med avseende på deras fordonsbaserade gränssnitt mellan människa och maskin och användningen av mobil utrustning för att stödja körningen och/eller transporten, samt säkerheten för kommunikation i fordon, och som inte omfattas av tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858⁵², Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013⁵³ och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013⁵⁴.
- 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 förordning (EU) 2018/858, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 och Europaparlamentets och rådets förordning (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 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 och Europaparlamentets och rådets förordning (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 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013.

⁵² 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).

⁵³ 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).

⁵⁴ 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).

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 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 och Europaparlamentets och rådets 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 trafikanter 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 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 certifieringspolicyn, förvaltare av förteckningen över betrodda certifieringsinstanser för C-ITS och kontaktpunkt för C-ITS.
 - 4.3.3. Säkerhetspolicy för hantering av informationssäkerhet i C-ITS.”.

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 och 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; tjänsternas kontinuitet 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)	skapa interoperabilitet	–	garantera att systemen och de underliggande affärsprocesserna har kapacitet att utbyta data och dela information och kunskap som möjliggör ett effektivt tillhandahållande av ITS-tjänster,
f)	stödja bakåt-kompatibilitet	–	garantera, i motiverade fall, att ITS-systemen har kapacitet att fungera tillsammans med befintliga system som har ett gemensamt syfte, utan att detta står i vägen för utveckling av

			ny teknik och samtidigt, när så är lämpligt, stödja komplementariteten med eller övergången till ny teknik,
g)	respektera den nationella infrastrukturens och de nationella nätens särdrag	–	ta hänsyn till de inneboende särdragen hos transportnäten, särskilt vad beträffar storleken på trafikvolymerna och väderleksförhållandena,
h)	främja lika tillgång	–	inte hindra eller diskriminera oskyddade trafikanter vad gäller tillträde till ITS-tillämpningar och ITS-tjänster; i tillämpliga fall vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning i linje med tillgänglighetskraven i bilaga I till direktiv 2019/882 när ITS-tillämpningar och ITS-tjänster är avsedda att fungera som gränssnitt mot eller tillhandahålla information till ITS-användare med funktionsnedsättning; vara användarvänliga för personer med begränsad digital kunskap,
i)	stödja mognad	–	efter en lämplig riskbedömning visa att innovativa ITS-system är robusta tack vare en tillräcklig nivå av teknisk utveckling och operativt utnyttjande,
j)	leverera kvalitet för tidsangivelser och positionering	–	säkerställa kompatibiliteten för ITS-tillämpningar och ITS-tjänster, som är beroende av tidsangivelser eller positionering, med åtminstone de navigeringstjänster som tillhandahålls av Galileo, inbegripet autentiseringsmekanismen OSNMA (<i>Open Service Navigation Message Authentication</i>) och andra Galileotjänster såsom högpresisionstjänsten, 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. Andra data och tjänster får också användas utöver Copernicusdata.

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 på ITS-området, särskilt på standardiseringsområdet och, för specifikationer, principen om teknikneutralitet i direktiv (EU) 2018/1972,
m)	skapa öppenhet och förtroende	–	skapa öppenhet, t.ex. genom att säkerställa insyn i rangordningen när man föreslår mobilitetsalternativ för kunderna.

”

BILAGA III

Förteckning över datatyper

1. 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. Statiska och dynamiska trafikregler, i tillämpliga fall, avseende följande datatyper: Datatyper - tillträdesvillkor för tunnlar - tillträdesvillkor för broar - hastighetsbegränsningar - bestämmelser för godsleveranser - omkörningsförbud för tung godstrafik - färdriktning för reversibla körfält - begränsningar av vikt/längd/bredd/höjd ⁵⁵ - enkelriktade gator ⁵⁶
- trafikplaner
- permanenta tillträdesbegränsningar - gränser för begränsningar, förbud eller skyldigheter med zongiltighet, aktuell tillträdesstatus och villkor för trafik i reglerade trafikzoner ⁵⁷

⁵⁵ Anm.: Tillägg från kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670 (EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster).

⁵⁶ Se föregående fotnot.

⁵⁷ Se föregående fotnot.

1.2. Data avseende nätets skick:
<u>Datatyper</u> – avspärningar av vägar – avspärningar av körfält – vägarbeten – tillfälliga trafikstyrningsåtgärder
2. Data som avser informationstjänster och reservationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon (såsom avses i bilaga I, Prioriterat område III, punkt 3.2):
Datatyper - statiska data avseende parkeringsområdena - information om säkerhet och utrustning på parkeringsområdet - dynamiska data avseende tillgång till parkeringsplatser, inbegripet huruvida en parkering är full, stängd eller uppgift om antal lediga platser
3. Data som avser vägsäkerhetsrelaterade händelser eller förhållanden som rör ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation (såsom avses i bilaga I, Prioriterat område III, punkt 3.3):
Datatyper – tillfälligt hal vägbana – djur, människor, hinder, bråte på vägen – oskyddad olycksplats – tillfälligt vägarbete – nedsatt sikt – spökförare – icke-skyltad blockering av en väg – exceptionella väderförhållanden

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

Datatyper

Lokalisering av identifierade trafiknoder för alla tidtabellsbaserade transportslag, inklusive information om tillgänglighet för trafiknoder och förflyttningssvägar inom ett omstigningsställe (t.ex. hissar, rulltrappor).

”.

BILAGA IV

Förteckning över ITS-tjänster

Ett minimum av vägsäkerhetsrelaterade universella trafikinformationstjänster (SRTI), såsom avses i bilaga I, Prioriterat område III, punkt 3.3

”.
