



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Strasbourg den 14.12.2021
COM(2021) 813 final

2021/0419 (COD)

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

(Text av betydelse för EES)

{SEC(2021) 436 final} - {SWD(2021) 474 final} - {SWD(2021) 475 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

Detta förslag rör antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av 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 transportslag¹.

- **Motiv och syfte med förslaget**

Mobilitet och transport är av avgörande betydelse för europeiska medborgare och för den europeiska ekonomin som helhet. Den fria rörligheten för människor och varor över de inre gränserna är en grundläggande frihet för Europeiska unionen (EU) och dess inre marknad. Europeiska kommissionen antog i december 2020 meddelandet om en strategi för hållbar och smart mobilitet (nedan kallad *strategin*)² där man föreslår en grundläggande omställning av det europeiska transportsystemet för att uppnå målet om hållbar, smart och motståndskraftig mobilitet. Digitaliseringen är en oundgänglig drivkraft för denna omställning. Digitaliseringen kommer att göra hela transportsystemet sömlöst och mer effektivt. Den kommer också att ytterligare öka säkerheten, tryggheten, tillförlitligheten och komforten.

I strategin identifieras införandet av intelligenta transportsystem (ITS) som en nyckelåtgärd för att bygga upp ett uppkopplat och automatiserat system för multimodal mobilitet. I det sistnämnda kombineras ny utveckling såsom mobilitet som en tjänst (Mobility as a Service, MaaS) och samverkande, uppkopplad och automatiserad mobilitet (Cooperative, Connected and Automated Mobility, CCAM). CCAM omvandlar en förare till en användare av en gemensam fordonspark som är helt integrerad i ett multimodalt transportsystem och som har gjorts sömlös genom multimodala digitala mobilitetstjänster (Multimodal Digital Mobility Services, MDMS) såsom MaaS-tillämpningar.

Strategin är tydlig: För att verkligen göra transporterna hållbarare måste vi tillhandahålla effektiv och sömlös multimodalitet genom att använda det effektivaste transportslaget för varje del av resan. Dessutom måste varje transportslag bli effektivare; för vägtrafik innebär detta att gemensamma lösningar i allt högre grad utgör ett livskraftigt alternativ till privat fordonsägande. Detta främjar också ökad användning av utsläppsfria fordon eftersom användare av delade mobilitetstjänster kommer att ha tillgång till hela fordonsparken. Oro i fråga om räckvidd eller inköpskostnader mildras därför, särskilt när denna fordonspark kan ladda om sig själv automatiskt. Med andra ord kan framväxande ITS-tjänster påskynda ibruktagandet av utsläppsfria fordon och även bidra till en effektivare användning av dem.

Slutligen kommer ett smidigare vägtrafikflöde (med tanke på att utsläppsfria fordonsparker inte bör leda till utsläppsfria trafikstockningar) också att bidra till mer hållbara transporter. Under idealiska förhållanden fungerar gemensamma utsläppsfria fordon som matartjänster för befintliga och ännu effektivare transportsätt, både för passagerare och gods, och möjliggör sömlösa och mer inkluderande resor. Trafikstockningar kostar EU:s ekonomi mer än 1 % av BNP per år³, i tidspillan för medborgare och arbetstagare, men också i form av otillförlitlig och ineffektiv logistik som försörjer ekonomin. Genom att minska antalet incidenter och förbättra trafikledningen kan ITS bidra till att minska trafikstockningarna och ge ett viktigt

¹ EUT L 207, 6.8.2010, s. 1.

² COM(2020) 789 final.

³ <https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC69961/congestion%20report%20final.pdf>

bidrag till ekonomisk effektivitet och konkurrenskraft i EU:s ekonomi. Ibruktageandet av ITS har potential att på ett betydande sätt förbättra trafiksäkerheten, trafikens effektivitet och trafikanternas komfort genom att hjälpa transportanvändare att fatta rätt beslut och anpassa sig till trafiksituationen. ITS gör det också möjligt att bättre utnyttja befintlig infrastruktur, öka möjligheterna till multimodalitet och förbättra trafikledningen.

I meddelandet *En EU-strategi för data*⁴, som antogs av kommissionen i februari 2020, konstateras att datadriven innovation kommer att medföra stora fördelar för allmänheten genom dess bidrag till den europeiska gröna given⁵ och genom att bidra till att göra Europa rustat för den digitala tidsåldern⁶.

Direktiv 2010/40/EU (ITS-direktivet) utformades för att utgöra ramen för att påskynda och samordna införandet och användningen av ITS tillämpat på vägtransporter och dess gränssnitt mot andra transportslag.

I strategin tillkännagavs att ITS-direktivet snart skulle ses över, inklusive vissa av dess delegerade förordningar. I strategin betonades också kommissionens avsikt att stödja inrättandet av en samordningsmekanism under 2021 för de nationella åtkomstpunkter som inrättats enligt ITS-direktivet.

Kommissionen gjorde en efterhandsutvärdering av ITS-direktivet⁷ som visade att direktivet har haft en positiv inverkan på införandet av ITS i hela EU. Utvärderingen visade också att direktivet fortfarande är ett relevant verktyg för att hantera i) bristande samordning av införandet av ITS i hela EU, och ii) det långsamma, riskabla och kostnadsineffektiva införandet av ITS. I utvärderingen noterades vidare att användningen av ITS ökar, men trots förbättringar är införandet av ITS fortfarande ofta begränsat i geografiskt hänseende. Det finns fortfarande ett tydligt behov av att vidta ytterligare åtgärder i fråga om interoperabilitet, samarbete och datadelning för att möjliggöra sömlösa och kontinuerliga ITS-tjänster i hela EU.

I oktober 2019 lade kommissionen också fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet av ITS-direktivet. I denna rapport betonades i) behovet av att ytterligare förbättra samordningen av datatillgänglighet, ii) behovet av att ta hänsyn till uppkomsten av nya teman och utmaningar inom ITS, och iii) behovet av att förbättra tillgången till viktiga datatyper för hela vägtransportnätet (dvs. genom att göra dessa datatyper tillgängliga i digitalt maskinläsbart format).

I detta förslag behandlas därför följande problem: i) Bristande interoperabilitet och bristande kontinuitet i tillämpningar, system och tjänster. ii) Brister vad gäller samförstånd och effektivt samarbete mellan berörda aktörer. iii) Olösta problem som rör tillgång till och delning av data till stöd för ITS-tjänster. Detta uppnås bland annat genom att utvidga direktivets nuvarande tillämpningsområde till att omfatta nya och framväxande utmaningar och genom att ha möjlighet att göra viktiga ITS-tjänster obligatoriska i hela EU. Införandet av ITS-tjänster kommer att bygga på tillgången till data som krävs för att tillhandahålla tillförlitlig information och på så sätt säkerställa att fördelarna med digitaliseringen inom vägsektorn kan skördas. Ytterligare regler för att förbättra anpassningen till nuvarande praxis och standarder kommer också att ta itu med de problem som nämns ovan.

⁴ COM(2020) 66 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

⁶ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age_en

⁷ SWD(2019) 368 final.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Detta förslag ingår i ett paket med lagstiftningsinitiativ som syftar till att bidra till målen om minskade koldioxidutsläpp, digitalisering och större motståndskraft i transportinfrastrukturen. Utöver översynen av ITS-direktivet omfattar detta paket en översyn av TEN-T-förordningen⁸ och av paketet för rörlighet i städer⁹, som båda innehåller bestämmelser som rör införandet av ITS-tjänster. Exempelvis tar översynen av TEN-T-förordningen upp metoder för att upptäcka trafiksäkerhetsrelaterade händelser, vilket gör det möjligt att tillhandahålla vägsäkerhetsrelaterad trafikinformation för trafikanter enligt detta förslag.

Detta förslag är förenligt med det förslag till ny förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen som kommissionen lade fram den 14 juli 2021¹⁰ och som skulle upphäva Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen¹¹. Data om laddnings- och tankningspunkter som görs tillgängliga enligt denna förordning måste göras åtkomliga genom de nationella handlingsplaner som inrättats enligt ITS-direktivet.

Detta förslag är också förenligt med och anpassat till andra rättsliga ramar på transportområdet, såsom förordningen om elektronisk godstransportinformation (eFTI)¹² och annan lagstiftning som rör olika transportslag, särskilt med avseende på definitionen av tillämpningsområdet i bilaga I till detta direktiv och mervärdet av utvecklingen av multimodala digitala mobilitetstjänster.

När det gäller trafiksäkerhet bekräftades i strategin målet att få ner antalet dödsolyckor för alla transportslag i EU till nära noll senast 2050. När det gäller vägtransporter finns det flera åtgärder inom ITS-direktivets tillämpningsområde som bidrar till detta ambitiösa mål. Exempelvis är eCall en åtgärd efter en olycka för att påskynda svarstiden vid nödsituationer och därmed minska antalet dödsfall och allvarliga skador. Samverkande ITS gör det möjligt för fordon, transportinfrastruktur och andra väganvändare att kommunicera och samordna sina åtgärder. Samverkande ITS har stor potential att minska antalet olyckor och deras allvarlighetsgrad. Informationstjänster för säkerhetsrelaterade händelser eller för säker och trygg lastbilsparering bidrar till trafikanternas säkerhet. Obligatorisk tillgång till centrala data i maskinläsbart format kommer att förbättra funktionen hos säkerhetstjänster såsom intelligent hastighetsstöd, och genom att man gör säkerhetsrelaterade trafikinformationstjänster obligatoriska kommer trafiksäkerheten att förbättras.

Detta förslag är förenligt med bestämmelserna om passagerares rättigheter och skyldigheter, såsom reglerna i artikel 10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782¹³.

Dessutom pågår för närvarande en översyn av kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/962¹⁴ om tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster¹⁵.

⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

⁹ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/urban-mobility_en
¹⁰ COM(2021) 559 final.

¹¹ EUT L 307, 28.10.2014, s. 1.

¹² EUT L 249, 31.7.2020, s. 33.

¹³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782 av den 29 april 2021 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (EUT L 172, 17.5.2021, s. 1).

¹⁴ 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).

¹⁵ Antagandet av den delegerade akten förväntas ske under första kvartalet 1 2022.

Denna kommande översyn förväntas identifiera viktiga datatyper och införa vissa nya centrala datatyper med anknytning till trafikbestämmelser: i) begränsningar av vikt/längd/bredd/höjd; ii) enkelriktade gator; iii) gränser för begränsningar, förbud eller skyldigheter med zongiltighet, aktuell tillträdesstatus och villkor för trafik i reglerade trafikzoner. Detta förslag är förenligt med de förväntade ändringarna av den delegerade akten. På grund av vikten av dessa tre ytterligare datapunkter är det dessutom lämpligt att, när den nya delegerade akten väl har antagits, överväga att ta med dem i förteckningen över de datatyper vars tillgänglighet och tillhandahållande ska göras obligatoriska.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

I den europeiska strategin för data aviserades inrättandet av EU-omfattande, gemensamma, interoperabla dataområden inom strategiska ekonomiska sektorer och domäner av allmänt intresse. Dessa dataområden omfattar ett gemensamt europeiskt dataområde för rörlighet. ITS-direktivet är en viktig del av det gemensamma europeiska dataområdet för rörlighet, eftersom det ger tillgång och åtkomst till multimodala trafik- och resedata via nationella åtkomstpunkter.

Dessa data ger särskilt stöd till avancerade förarstödsystem, såsom de nya fordonssystemen enligt förordning (EU) 2019/2144 om allmän säkerhet¹⁶.

Förslaget har anpassats till andra EU-rättsliga ramar, såsom den allmänna dataskyddsförordningen (EU) 2016/679¹⁷, direktiv 2002/58/EG om integritet och elektronisk kommunikation¹⁸ och förordning (EU) 2019/2144 om allmän säkerhet¹⁹. Vid behov måste de åtgärder som föreskrivs i detta förslag ta vederbörlig hänsyn till den kommande rättsakten om artificiell intelligens²⁰.

Detta direktiv stöder FoI-politik inom klimat, energi och mobilitet inom forskningsramprogrammet Horisont Europa 2021–2027 när det gäller forskning och utveckling av innovativ teknik inom områdena ITS, samverkande ITS (C-ITS) och CCAM.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Ändringen ändrar inte den rättsliga grunden för ITS-direktivet, som är artikel 91 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

ITS-direktivet behandlar transnationella aspekter av transporter som inte kan hanteras på ett tillfredsställande sätt av medlemsstaterna på egen hand, såsom interoperabilitet för utrustning och stärkande av den inre marknaden för ITS-tjänster på global nivå. Det bidrar på så sätt till sysselsättning och tillväxt.

¹⁶ EUT L 325, 16.12.2019, s. 1.

¹⁷ EUT L 119, 4.5.2016, s. 1.

¹⁸ EUT L 201, 31.7.2002, s. 37.

¹⁹ EUT L 325, 16.12.2019, s. 1.

²⁰ 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).

I enlighet med subsidiaritetsprincipen är användningen av ett ramdirektiv, som ITS-direktivet, fortfarande ett av de mest ändamålsenliga sätten att uppnå det avsedda syftet. De övergripande principerna och förutsättningarna för genomförandet av ITS fastställs med hjälp av specifikationer som utarbetats med starkt deltagande av tematiska experter som utsetts av medlemsstaterna.

Kommissionen anser att det bör vara obligatoriskt att tillgängliggöra respektive tillhandahålla vissa datatyper och ITS-tjänster. Preliminära förteckningar över sådana data och tjänster ingår i förslaget. En mekanism för uppdatering av dessa förteckningar ingår också i förslaget, på grundval av ett förstärkt samråd med berörda aktörer och formellt förhandsgodkännande från medlemsstaterna.

Inom ramen för sina institutionella befogenheter kommer kommissionen också att stärka rollen för den europeiska rådgivande gruppen för ITS, som har företrädare för relevanta ITS-aktörer från den offentliga och privata sektorn. Dessa aktörer ger kommissionen råd om de affärsmässiga och tekniska aspekterna av genomförandet och införandet av ITS i EU.

- **Proportionalitetsprincipen**

I enlighet med proportionalitetsprincipen går detta förslag inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dess mål. Kommissionen anser att alla åtgärder står i proportion till deras effekter, vilket framgår av den konsekvensbedömning som åtföljer detta initiativ²¹. Den föreslagna åtgärden i) anpassar ITS-direktivets tillämpningsområde till nya och framväxande ITS-tjänsteområden, ii) stärker rollerna för – och samordningen mellan – de berörda aktörerna, och iii) kräver tillgång till centrala data och tillhandahållande av viktiga tjänster. Detta är nödvändigt för att anpassa den rättsliga ramen för ITS till ett föränderligt landskap och för att säkerställa att nödvändiga data och tjänster finns tillgängliga för att stödja strategins mål.

- **Val av instrument**

På grund av de begränsade ändringarna av ITS-direktivet anser kommissionen att en ändring är det bästa alternativet för en översyn av direktivet.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

I Refit-efterhandsutvärderingen av ITS-direktivet drogs slutsatsen att ITS-direktivets tillämpningsområde fortfarande är relevant i dag, och att de identifierade prioriterade områdena fortfarande omfattar relevanta ämnen, tjänster och data. De berörda aktörerna ansåg också att direktivet och dess delegerade akter har bidragit till att minska transporternas negativa externa effekter.

Samtidigt visade utvärderingen att, som ett resultat av den samhällsliga och tekniska utvecklingen, ett antal områden kommer att kräva ytterligare uppmärksamhet i framtiden. I synnerhet ansåg man i utvärderingen att samverkande, uppkopplad och automatiserad mobilitet krävde ytterligare uppmärksamhet. Dessutom förväntades enligt utvärderingen att säkerställandet av tillgången till relevanta data och ITS-infrastruktur skulle leda till ett kontinuerligt införande av EU-omfattande tjänster. I utvärderingen konstaterades också att

²¹

Lägg till hänvisning

endast ett begränsat antal interoperabla ITS-tjänster hade införts hittills. Utvärderingen belyste den ihållande oviljan att dela data, något som fortsätter att vara en begränsande faktor, och behovet av att förbättra samarbetet med och mellan berörda aktörer.

De problem som förslaget syftar till att lösa identifierades i utvärderingen, nämligen följande: i) Bristande interoperabilitet och kontinuitet i tillämpningar, system och tjänster. ii) Brister vad gäller samförstånd och effektivt samarbete mellan berörda aktörer. iii) De olösta problem som rör tillgång till och delning av data för att stödja ITS-tjänster.

• **Samråd med berörda parter**

I samrådsprocessen²² deltog de viktigaste målgrupperna genom tre olika metoder: Ett offentligt samråd, ett öppet offentligt samråd och riktade samråd. Var och en av dessa metoder diskuteras i punkterna nedan.

Ett offentligt samråd hölls om den inledande konsekvensbedömningen (IIA)²³ av detta initiativ, och det pågick mellan den 8 oktober 2020 och den 19 november 2020. Kommissionen fick in 34 svar i detta offentliga samråd, främst från företag, näringslivsorganisationer och offentliga myndigheter. Icke-statliga organisationer, konsumentorganisationer och allmänheten svarade också i den inledande konsekvensbedömningen.

Ett öppet offentligt samråd inleddes den 3 november 2020 och pågick till och med den 2 februari 2021. I frågeformuläret i det öppna offentliga samrådet uppmanades berörda aktörer att yttra sig om de viktigaste aspekterna av konsekvensbedömningen, nämligen följande: i) De viktigaste problem som tas upp i konsekvensbedömningen. ii) Orsakerna till dessa problem. iii) Tänkbara politiska åtgärder för att ta itu med dessa problem och drivkrafter. iv) De sannolika effekterna av dessa möjliga politiska åtgärder. v) Relevansen av åtgärder på EU-nivå för att ta itu med dessa problem. Kommissionen fick sammanlagt 149 svar.

De riktade samråden bestod av fyra delar, vilka anges i punktsatserna nedan.

– En webbenkät för alla centrala intressentgrupper inleddes den 15 februari 2021 och var öppen till och med den 26 mars 2021.

– Ett intervjuprogram med 53 berörda aktörer från alla centrala intressentgrupper inleddes den 16 februari 2021 och var öppet till och med den 6 maj 2021. Dessutom genomfördes sex förberedande intervjuer med viktiga berörda aktörer i studiens inledningsfas (november/december 2020).

– Sex workshoppar för berörda aktörer ägde rum mellan december 2020 och juni 2021.

– Europeiska ITS-kommittén höll möten den 17 december 2020 och den 28 juni 2021.

Under hela den tid som konsekvensbedömningen utarbetades träffade kommissionen också en rad olika berörda aktörer och mottog flera ståndpunktsdokument.

• **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Vid utarbetandet av detta initiativ använde kommissionen i) resultaten av efterhandsutvärderingen av ITS-direktivet²⁴, ii) kommissionens rapport till Europaparlamentet

²² Mer information finns i bilaga F till studien, som innehåller en rapport om samrådet med berörda aktörer.

²³ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Intelligent-transport-systems-review-of-EU-rules-en>

²⁴ SWD(2019) 368 final.

och rådet om genomförandet av direktivet²⁵, och iii) medlemsstaternas lägesrapporter för 2020 om genomförandet av ITS-direktivet²⁶.

De berörda aktörerna lämnade också mycket information i samband med samråden, kompletterad med information som de lämnat till kommissionen på ad hoc-basis. Konsekvensbedömningen bygger i stor utsträckning på en extern studie som genomförts av en konsult²⁷.

En annan informationskälla kom från ett brett samråd som kommissionen genomförde med medlemsstaternas expertgrupp för ITS²⁸ om definitionen av centrala datatyper. Detta arbete genomfördes som en del av översynen av kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/962.

Många olika källor har alltså använts för utarbetandet av konsekvensbedömningen och de är uttömmande och representativa för olika intressentgrupper.

- **Konsekvensbedömning**

Nämnden för lagstiftningskontroll mottog konsekvensbedömningen den 25 augusti 2021. Nämnden avgav ett positivt yttrande om rapporten med reservationer den 27 september 2021. Nämnden ansåg att rapporten borde förbättras ytterligare i fråga om i) initiativets tillämpningsområde, till exempel hur det kommer att bidra till multimodalitet och målen i den gröna given, ii) de specifika problem som tas upp och de mest kritiska politiska valen, iii) konsekvensanalysen, iv) valet av det alternativ som ska rekommenderas, och v) synpunkter från berörda aktörer.

Den slutliga rapporten från konsekvensbedömningen innehåller en uttömmande beskrivning och bedömning av initiativets mervärde och kopplingar till andra initiativ i avsnitten 1–4. En detaljerad beskrivning av alternativen finns i avsnitt 5. En omfattande analys av konsekvenserna av alla alternativ presenteras i avsnitt 6 och en jämförelse av alternativen redovisas i avsnitt 7. En sammanfattning av konsekvensbedömningen och nämndens yttrande finns på kommissionens webbplats²⁹.

Tre alternativ analyserades i den slutliga konsekvensbedömningen. En sammanfattning av vart och ett av dessa tre alternativ finns i de tre punktsatserna nedan.

- Alternativ 1: Stärkta samordnings- och spridningsprinciper. I detta första alternativ införs det största antalet politiska åtgärder. Det är dock oftast fråga om ett försiktigt tillvägagångssätt, bland annat när det gäller åtgärderna som rör i) ändringar av direktivet för att göra det möjligt att utvidga dess verksamhet till nya och framväxande ITS-tjänsteområden, ii) hantering av konstaterade brister i samarbetet med berörda aktörer genom åtgärder för att förbättra samordningen, och iii) säkerställande av att direktivets bestämmelser stämmer överens med bestämmelserna i andra befintliga rättsliga instrument. Det omfattar också åtgärder som syftar till att i) ytterligare stärka samordningen mellan alla berörda aktörer, ii) institutionalisera

²⁵ COM/2019/464 final.

²⁶ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/its-national-reports_en

²⁷ Final report, impact assessment support study 'Impact Assessment Support Study for the revision of the Intelligent Transport System Directive (2010/40/EU)', 2021.

²⁸ Kod E01941 i kommissionens register över expertgrupper och liknande organ.

²⁹ **Lägg till hänvisning**

delar av styrningsramen, och iii) göra direktivet framtidssäkert så att det fungerar vid tillkomsten av kända kommande politiska initiativ på EU-nivå.

- Alternativ 2: Obligatorisk insamling av och tillgång till centrala data. Denna åtgärd gör det obligatoriskt att samla in och dela data som är avgörande för driften av viktiga tjänster som ett sätt att främja spridningen av sådana tjänster. Med dessa åtgärder bibehålls alla andra aspekter av alternativ 1 samtidigt som de syftar till att förbättra i) datatillgänglighet, ii) datakvalitet, iii) datatillgång, iv) datautbyte, och v) dataanvändning.
- Alternativ 3: Obligatoriskt tillhandahållande av viktiga tjänster. Denna åtgärd gör det möjligt att föreskriva obligatoriskt ibruktagande av viktiga tjänster genom delegerade akter. Den drar särskilt nytta av ökad tillgänglighet, ökad kvalitet, ökat utbyte och ökad användning för data som främjas genom alternativ 2, och syftar till att ytterligare stödja utbyggnaden av interoperabla och kontinuerliga tjänster.

Kommissionen föredrar helt klart alternativ 2 framför alternativ 1, eftersom det leder till betydligt större fördelar och det bästa kostnads-nyttförhållandet. Den obligatoriska insamlingen av data och det därav följande ibruktagandet av ITS-tjänster ökar också i hög grad direktivets effektivitet när det gäller att uppnå ITS-direktivets mål och gör det mer enhetligt. En begränsning av den obligatoriska insamlingen av data till centrala data – och de mycket stora fördelar som skulle bli följden av insamlingen av dessa centrala data – innebär också att alternativ 2 är proportionellt.

Skillnaden i nettofördelar mellan alternativ 2 och alternativ 3 är mindre än skillnaden mellan nettofördelarna i alternativ 1 och alternativ 2. Skillnaderna i nettofördelar mellan alternativ 2 och alternativ 3 är dock fortfarande mycket stora. Den största skillnaden är en betydande ökning av säkerhetsrelaterade fördelar som förväntas i alternativ 3 jämfört med alternativ 2. Även om alternativ 3 också medför ökade kostnader är det marginella kostnads-nyttförhållandet för de merkostnader och fördelar som alternativ 3 medför fortfarande positivt. Det är också det mest konsekventa alternativet. Det obligatoriska tillhandahållandet av viktiga ITS-tjänster för trafiksäkerhet – även om det medför avsevärda efterlevnadskostnader – är också proportionellt.

Det alternativ som kommissionen föredrar är därför alternativ 3 (som inbegriper alternativ 1 och 2) eftersom i) det ger de största nettofördelarna, ii) det är det effektivaste alternativet, iii) det är det bästa sättet att uppnå ITS-direktivets särskilda mål, och iv) det är det bästa sättet att säkerställa ett snabbt och enhetligt införande av ITS-tjänster i linje med strategins mål.

Konsekvensbedömningen innehåller en detaljerad beskrivning av de politiska åtgärder som ingår i de olika alternativen samt de viktigaste effekterna, kostnaderna och fördelarna med varje alternativ.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Förslaget kommer att minska medlemsstaternas administrativa kostnader, eftersom det förenklar de återkommande rapporteringskraven, och gör det möjligt att använda ett gemensamt system för rapportering om genomförandet av direktivet och dess delegerade akter. På grundval av en gemensam mall och gemensamma centrala resultatindikatorer kommer det också att bli lättare att analysera och jämföra rapporter. Förslaget kan dock också öka samordningskostnaderna i samband med datainsamling, särskilt när det gäller lokala myndigheter.

Små och medelstora företag är inte ett specifikt mål för de politiska åtgärderna, och det finns inget som tyder på att de politiska åtgärderna kommer att ha en differentierad inverkan på företag av olika storlek. En fragmenterad marknad skulle dock ha uppstått utan att nya

dataspecifikationer och standardkrav hade införts och utan en utbredd användning av nationella åtkomstpunkter. Om denna fragmenterade marknad består kan den ge större företag en komparativ fördel jämfört med små och medelstora företag. På en harmoniserad marknad med harmoniserade standarder kommer små och medelstora företag att gynnas av lägre inträdeshinder, vilket inverkar på deras möjligheter att utvidga sin verksamhet och konkurrera på lika villkor med större företag.

Förslaget förväntas i hög grad bidra till inrättandet av ett gemensamt europeiskt dataområde för rörlighet inom ramen för den europeiska strategin för data. Det kommer att bidra till det gemensamma europeiska dataområdet för rörlighet genom att öka datatillgången via de nationella åtkomstpunkterna och förenkla vidareutnyttjandet av data genom att standardisera datautbytet och harmonisera åtkomstvillkoren.

- **Grundläggande rättigheter**

För att uppnå målet om säker, hållbar, smart och motståndskraftig mobilitet kan det krävas att rese-, trafik- eller vägdata som innehåller personuppgifter behandlas. När behandling av personuppgifter krävs för att uppnå ITS-direktivets mål kan mer detaljerade regler, t.ex. om vilka data som ska samlas in av vem för vilka särskilda ändamål, endast fastställas i tertiärrättsliga akter som grundar sig på det. När kommissionen lägger fram förslag om dessa akter kommer den att ta vederbörlig hänsyn till dataskyddskrav.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte Europeiska unionens budget.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **EU:s C-ITS-ram för tillhandahållande av tillförlitlig och säker kommunikation**

Kommissionen stöder sig på sin operativa erfarenhet av att genomföra stödåtgärden ”säkerhetsstruktur för uppkopplad infrastruktur och uppkopplade fordon i Europa”, där gemensamma forskningscentrumet fick i uppdrag att genomföra pilotfasen (2018–2022) av EU:s förvaltningssystem för säkerhetsbehörighetsuppgifter för samverkande ITS (C-ITS).

I avvaktan på att ett sådant system formaliseras till en bindande ram (och ett eventuellt framtida inrättande av särskilda enheter för att styra det) identifieras kommissionen som den instans som kommer att ha rollerna som C-ITS-instans med ansvar för certifieringspolicyn, förvaltare av förteckningen över betrodda certifieringsinstanser och kontaktpunkt för C-ITS.

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Kommissionen kommer att anta arbetsprogram vart femte år, där det anges för vilka åtgärder eventuella europeiska specifikationer kan antas eller för vilka ytterligare data eller ITS-tjänster kan komma att krävas.

Medlemsstaterna ska vart tredje år rapportera om sina framsteg med att genomföra direktivet och dess delegerade akter, med hjälp av en gemensam mall och gemensamma centrala resultatindikatorer.

På grundval av medlemsstaternas rapporter kommer kommissionen vart tredje år att lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet av direktivet.

- **Förklarande dokument**

I enlighet med skäl 27 i förslaget måste medlemsstaterna underrätta kommissionen om sina införlivandeåtgärder med styrkande handlingar. Detta är nödvändigt på grund av de nya bestämmelserna i förslaget om datainsamling och utbyggnad av tjänster. Dessa nya bestämmelser kan kräva att ytterligare nationell lagstiftning antas eller ändras. För att kommissionen ska kunna kontrollera att införlivandet är korrekt är det därför viktigt att medlemsstaterna till kommissionen lämnar styrkande handlingar som visar vilka befintliga eller nya bestämmelser i nationell lagstiftning som är avsedda att genomföra de enskilda åtgärder som anges i förslaget till direktiv.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Detta förslag ändrar nuvarande direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag, ändrat genom Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2017/2380³⁰. Strukturen i det ändrade ITS-direktivet anges i punktsatserna nedan.

- Genom artikel 1.1 anpassas artikel 1 i det nuvarande direktivet, där direktivets syfte och tillämpningsområde fastställs, genom att datatillgång och införande av tjänster läggs till i det nuvarande direktivets syfte och tillämpningsområde.
- Genom artikel 1.2 uppdateras rubrikerna för de fyra prioriterade områdena i artikel 2 i det nuvarande direktivet, eftersom de prioriterade områdena omorganiseras efter typer av ITS-tjänster.
- Genom artikel 1.3 utvidgas förteckningen över definitioner i det nuvarande direktivet när det är nödvändigt och beroende på vad som är lämpligt med tanke på de övergripande förändringarna av tillämpningsområdet och bestämmelserna i det ändrade direktivet.
- Genom artikel 1.4 utvidgas kraven på medlemsstaterna i artikel 5 vad gäller deras samarbete med anknytning till införandet av ITS-tjänster med tillämpning av de specifikationer som antagits enligt direktivet.
- Genom artikel 1.5 uppdateras hänvisningen till befintlig lagstiftning i artikel 6, och hänvisningen till beslut nr 768/2008/EG kompletteras.
- I artikel 1.6 föreskrivs dels en ny artikel som ålägger medlemsstaterna att säkerställa tillgången till data för de datatyper som förtecknas i den nya bilaga III och deras tillgänglighet via de nationella åtkomstpunkterna, dels en ny artikel som ålägger medlemsstaterna att säkerställa införandet av ITS-tjänster som förtecknas i den nya bilaga IV.
- Genom artikel 1.7 läggs det till bestämmelser i artikel 7 i det nuvarande direktivet för uppdatering av bilagorna III och IV genom delegerade akter, med förbehåll för en konsekvensbedömning som inbegriper en kostnads-nyttanalyt.
- I artikel 1.8 föreskrivs en ny artikel som bemyndigar kommissionen att anta interimistiska åtgärder i händelse av en nödsituation som har en allvarlig direkt inverkan på trafiksäkerheten, cybersäkerheten eller tillgången till och integriteten hos ITS-tjänster.
- Genom artikel 1.9 uppdateras hänvisningen i artikel 8 i det nuvarande direktivet.

³⁰ EUT L 340, 20.12.2017, s. 1.

- Genom artikel 1.10 ersätts artikel 10 i det nuvarande direktivet med uppdaterade regler om dataskydd och integritet, och texten förenklas genom att överlappningar av befintliga skyldigheter enligt dataskyddsreglerna avlägsnas, t.ex. när det gäller säkerheten för behandlade personuppgifter och registeransvarigas behov av att uppfylla sina övriga skyldigheter enligt dataskyddsreglerna. Den betonar också att kommissionen måste ta hänsyn till dataskyddskraven vid utarbetandet av specifikationer.
- I artikel 1.11 föreskrivs en ny artikel om C-ITS-instansen med ansvar för certifieringspolicyn, förvaltaren av förteckningen över betrodda certifieringsinstanser och kontaktpunkten för C-ITS, och det fastställs att kommissionen kommer att definiera och fullgöra dessa roller.
- Genom artikel 1.12 anpassas artikel 12 i det nuvarande direktivet vad gäller det datum från och med vilket befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen.
- Genom artikel 1.13 ersätts artikel 15 i det nuvarande direktivet, om kommittéförfarande, med uppdaterade hänvisningar till befintlig lagstiftning och tillägg av hänvisningen till granskningsförfarandet (artiklarna 5 och 8 i förordning (EU) nr 182/2011).
- Genom artikel 1.14 ersätts artikel 17 i det nuvarande direktivet med uppdaterade regler om medlemsstaternas och kommissionens rapportering (gemensam mall, gemensamma centrala resultatindikatorer) samt uppdaterade regler för antagandet av ITS-direktivets arbetsprogram.
- Artiklarna 1.15 och 1.16 ersätter de två bilagorna till det nuvarande direktivet med fyra bilagor:
 - Bilaga I anpassar bilaga I till det nuvarande direktivet genom att organisera de prioriterade områdena efter typer av ITS-tjänster, och lägger också till nya åtgärder som motsvarar nya och framväxande ITS-tjänster.
 - Bilaga II anpassar bilaga II till det nuvarande ITS-direktivet genom att uppdatera och lägga till några av principerna.
 - I den nya bilaga III förtecknas de datatyper för vilka tillgång och tillgänglighet via de nationella åtkomstpunkterna måste säkerställas senast det datum som anges för varje datatyp och med den geografiska täckning som anges för varje datatyp.
 - I den nya bilaga IV förtecknas de ITS-tjänster som ska införas senast det datum som anges för varje ITS-tjänst och med den geografiska täckning som anges för varje ITS-tjänst.
- Artiklarna 2, 3 och 4 innehåller bestämmelser om det ändrade direktivets införlivande, ikraftträdande och adressater.
- **Europeiska ekonomiska samarbetsområdet**

Den föreslagna rättsakten är av betydelse för EES.

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

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,
med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,
efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,
med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande³¹,
med beaktande av Regionkommitténs yttrande³²,
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och
av följande skäl:

- (1) I kommissionens meddelande *Strategi för hållbar och smart mobilitet*³³ 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/EU³⁴

³¹ EUT C , , s.

³² EUT C , , s.

³³ COM(2020)789 final.

³⁴ 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).

bidrar till trafikanternas säkerhet, såsom eCall, trafiksäkerhetsrelaterade trafikinformationstjänster och säkra och skyddade parkeringsområden³⁵.

- (3) Den europeiska gröna given³⁶ 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 perspektiv³⁷.
- (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/EU³⁸ 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.
- (7) I samband med genomförandet av kommissionens delegerade förordningar³⁹ som kompletterar direktiv 2010/40/EU har medlemsstaterna inrättat nationella åtkomstpunkter⁴⁰. 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.

³⁵ Certifierat i enlighet med kommissionens delegerade förordning (EU).../... av den XXX om EU-standarder för fastställande av tjänste- och säkerhetsnivå i EU:s säkra och trygga parkeringsområden och förfaranden för certifiering av dessa.

³⁶ Meddelande från kommissionen – Den europeiska gröna given (COM(2019) 640 final).

³⁷ 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).

³⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive_en

³⁹ 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).

⁴⁰ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/national-access-points_en

Dessa nationella åtkomstpunkter är en viktig komponent i det gemensamma europeiska dataområdet för rörlighet inom ramen för EU-strategin för data⁴¹, 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. I förekommande fall bör det, särskilt för C-ITS, säkerställas att krav för ITS-system varken föreskriver eller gynnar användningen av viss typ av teknik.
- (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-ITS⁴² och CCAM-plattformar⁴³, det europeiska forumet för multimodal passagerarmobilitet⁴⁴ och den europeiska plattformen för genomförande av eCall⁴⁵.
- (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. 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.
- (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 C-ITS-instans med ansvar för

⁴¹ COM(2020) 66 final.

⁴² Kod E03188 i kommissionens register över expertgrupper och liknande organ.

⁴³ Kod E03657 i kommissionens register över expertgrupper och liknande organ.

⁴⁴ Kod XXXXX i kommissionens register över expertgrupper och liknande organ.

⁴⁵ Kod E02481 i kommissionens register över expertgrupper och liknande organ.

certifieringspolicyn, förvaltare av förteckningen över betrodda certifieringsinstanser och kontaktpunkt för C-ITS.

- (12) De flesta åtgärder enligt direktiv 2010/40/EU, med undantag för eCall, har varit inriktade på 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 eller att införa särskilda tjänster. Användningen av ett antal viktiga ITS-tjänster har blivit utbredd: exempelvis incidentdetektering som möjliggör trafiksäkerhetsrelaterade trafikinformationstjänster, eller centrala data, 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) 2019/2144⁴⁶. Ett obligatoriskt tillhandahållande av sådana viktiga ITS-tjänster och centrala data anses nödvändigt för att säkerställa både fortsatt tillgång till sådana data och fortsatt tillhandahållande av sådana tjänster i hela unionen. Datatyper och tjänster, vars tillhandahållande bör göras obligatoriskt, bör identifieras på grundval av specifikationerna i delegerade akter som kompletterar direktiv 2010/40/EU och bör avspegla de datatyper och tjänster som anges däri.
- (13) Studien ”*Mapping accessible transport for persons with reduced mobility*”⁴⁷ 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, till exempel när fel hastighetsbegränsning meddelas eller när ett fordon gör ett nödstopp på grund av en obefintlig fara. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter i nödsituationer där ITS-tjänsternas integritet äventyras, 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. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och

⁴⁶ 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).

⁴⁷ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/dfa0c844-3b5f-11eb-b27b-01aa75ed71a1>

rådets förordning (EU) nr 182/2011⁴⁸. Med tanke på behovet av att 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 avhjälpits.

- (15) När införandet och användningen av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster inbegriper behandling av personuppgifter bör sådan behandling utföras i enlighet med unionslagstiftningen om skydd av personuppgifter och integritet, särskilt enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679⁴⁹ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG⁵⁰.
- (16) Om de specifikationer som ska utarbetas enligt detta direktiv inbegriper behandling av personuppgifter, bör de ta hänsyn till kraven i förordning (EU) 2016/679 och direktiv 2002/58/EG. I synnerhet när det är möjligt att på samma sätt uppnå de syften som eftersträvas med anonymisering i stället för personuppgifter, bör anonymisering som en av teknikerna för att förbättra enskildas integritet uppmuntras, i enlighet med principen om inbyggt uppgiftsskydd.
- (17) Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/95/EG om allmän produktsäkerhet⁵¹ är tillämpligt på produkter för vilka sektorslagstiftning inte innehåller mer specifika bestämmelser med samma säkerhetsmål, samt när säkerhetskraven i en sektorslagstiftning inte omfattar de aspekter och risker eller riskkategorier som omfattas av det direktivet ("skyddsnetet").
- (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/EG⁵², särskilt med avseende på moduler för olika stadier i förfaranden vid bedömning av överensstämmelse och marknadskontroll. I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858⁵³

⁴⁸ 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).

⁴⁹ 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).

⁵⁰ 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).

⁵¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/95/EG av den 3 december 2001 om allmän produktsäkerhet (EGT L 11, 15.1.2002, s. 4).

⁵² 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).

⁵³ 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).

fastställs en ram för typgodkännande av och marknads kontroll över motorfordon och delar till dessa eller relaterad utrustning, och i Europaparlamentets och rådets förordningar (EU) nr 167/2013⁵⁴ och (EU) nr 168/2013⁵⁵ 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 marknads kontroll. Dessa förfaranden bör begränsas till det som i varje enskilt fall är nödvändigt.

- (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 intelligens⁵⁶ 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) 2021/696⁵⁷, 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).
- (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.
- (23) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter när det gäller antagandet av mallen för de rapporter som medlemsstaterna ska lämna och antagandet och uppdateringen av

⁵⁴ 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).

⁵⁵ 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).

⁵⁶ 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).

⁵⁷ 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).

arbetsprogrammen. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁵⁸.

- (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 av den 13 april 2016⁵⁹. 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 165/2014⁶⁰, (EU) 2019/1239⁶¹, (EU) 2020/1056⁶² och (EU) 2018/858, och genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/2/EG⁶³ och (EU) 2019/520⁶⁴.
- (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 dokument⁶⁵, har medlemsstaterna

⁵⁸ 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).

⁵⁹ Interinstitutionellt avtal mellan Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och Europeiska kommissionen om bättre lagstiftning (EUT L 123, 12.5.2016, s. 1).

⁶⁰ 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).

⁶¹ 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).

⁶² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 av den 15 juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249, 31.7.2020, s. 33).

⁶³ 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).

⁶⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägavtullssystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen (EUT L 91, 29.3.2019, s. 45).

⁶⁵ EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

åtagit sig att, när det är motiverat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i direktivet och motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande. 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) 2018/1725⁶⁶ och avgav ett yttrande den XX XX 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 med en specifik geografisk täckning 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. Samverkande, uppkopplade och automatiserade mobilitetstjänster.”.
- (3) Artikel 4 ska ändras på följande sätt:
- (a) Punkt 18 ska ersättas med följande:
- ”18. *standard*: standard enligt definitionen 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:

⁶⁶ 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).

”19. *samverkande intelligenta transportsystem* eller *C-ITS*: intelligenta transportsystem som gör det möjligt för ITS-användare att samarbeta genom utbyte av säkra och tillförlitliga meddelanden.

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 via nationella åtkomstpunkter.

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.”.

(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 artiklarna 6a och 6b. I tillämpliga fall ska medlemsstaterna också samarbeta för att se till att dessa specifikationer efterlevs.

2. Medlemsstaterna ska också 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, vid behov med relevanta berörda aktörer, om operativa aspekter av genomförandet och efterlevnaden 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.”.

(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, 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 marknads kontroll, inklusive en skyddsklausul, i enlighet med beslut nr 768/2008/EG.

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

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

(6) Följande artiklar ska införas som artiklarna 6a och 6b:

”Artikel 6a

Datatillgång

Medlemsstaterna ska säkerställa att det för varje datatyp som förtecknas i bilaga III finns data tillgängliga för den geografiska täckning som anges för denna datatyp så tidigt som möjligt och senast respektive datum som anges i den bilagan.

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

Artikel 6b

Införande av ITS-tjänster

Medlemsstaterna ska säkerställa att de ITS-tjänster som anges i bilaga IV införs för den geografiska täckning som anges i den bilagan senast det datum som anges däri.”.

(7) Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

(a) Följande punkter ska införas som punkterna 1a och 1b:

”1a. Efter en kostnads-nyttoanalys och en konsekvensbedömning som inbegriper lämpliga samråd ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 för att ändra förteckningen över datatyper i bilaga III, inbegripet datumet för genomförande och den geografiska täckningen för varje datatyp. Dessa ändringar ska överensstämma med de datakategorier som anges i det senaste arbetsprogram som antagits i enlighet med artikel 17.5.

1b. Efter en kostnads-nyttoanalys med vederbörligt beaktande av marknadsutveckling och teknisk utveckling och en konsekvensbedömning som inbegriper lämpliga samråd ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 för att ändra förteckningen över ITS-tjänster i bilaga IV, inbegripet datumet för genomförande och den geografiska täckningen för varje ITS-tjänst. Dessa ändringar ska överensstämma med den förteckning över ITS-tjänster som anges i det senaste arbetsprogram som antagits i enlighet med artikel 17.5.”.

(b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. För de delegerade akter som avses i denna artikel ska förfarandet i artikel 12 tillämpas.”.

- (8) Följande artikel ska införas som artikel 7a:

”Artikel 7a

Interimistiska åtgärder

I händelse av en nödsituation som har en allvarlig direkt inverkan på trafiksäkerheten, cybersäkerheten eller tillgången till och integriteten hos ITS-tjänster, och som kan äventyra säkerheten och funktionen hos unionens transportsystem, får kommissionen för att åtgärda denna situation anta genomförandeakter med omedelbar verkan som tillfälligt upphäver eller fastställer skyldigheter inom ramen för de prioriterade områden som fastställs i artikel 2. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 15.3. De ska vara strikt begränsade till att åtgärda orsakerna till och konsekvenserna av sådana nödsituationer.”.

- (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

Om specifikationer som antas i enlighet med artikel 6 berör behandling av trafik-, rese- eller vägdata 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 lämpliga fall ska användning av anonyma 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 7.1, ska fastställa EU:s förvaltningssystem för säkerhetsbehörighetsuppgifter för C-ITS som avses i punkt 4.3 i bilaga I. Det systemet ska omfatta följande roller:

- (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.”.

- (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. Genomförandeakter som antas enligt denna punkt ska fortsätta att gälla tills de upphävs. Kommissionen ska upphäva dessa akter så snart nödsituationen har upphört eller den relevanta delegerade akt som kompletterar detta direktiv har ändrats för att avhjälpa situationen, beroende på vilket som inträffar först.
4. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Om kommitténs yttrande ska inhämtas genom skriftligt förfarande, ska det förfarandet avslutas utan resultat om kommitténs ordförande, inom tidsfristen för att avge yttrandet, så beslutar eller en enkel majoritet av kommittéledamöterna så begär.

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

Rapportering och arbetsprogram

1. Medlemsstaterna ska senast den [datum för ikraftträdande + 12 månader] lämna in en rapport till kommissionen om genomförandet av detta direktiv och av alla delegerade akter som kompletterar detta direktiv, om sina nationella verksamheter och projekt som rör de prioriterade områdena och om genomförandet av artiklarna 6a och 6b.
2. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa mallen för den första rapporten och lägesrapporter, inbegripet en förteckning över centrala resultatindikatorer som ska tillhandahållas i rapporterna. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 15.2.
3. Efter den första rapporten ska medlemsstaterna rapportera vart tredje år om de framsteg som gjorts med genomförandet av detta direktiv och av alla delegerade akter som kompletterar detta direktiv, i enlighet med punkt 1.
4. 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. 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.

5. 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 inbegripa mål och datum för dess genomförande varje år samt en förteckning över datakategorier och ITS-tjänster för vilka kommissionen får anta delegerade akter i enlighet med artikel 7.1a och 7.1b.

Före varje efterföljande förlängning på fem år av befogenheten att anta delegerade akter i enlighet med artikel 12.2 ska kommissionen genom genomförandeakter utfärda ett nytt arbetsprogram. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 15.4. ”.

- (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 + 18 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.

Utfärdat i Strasbourg den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande