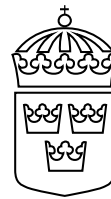


Regeringens proposition

2024/25:183



Intelligenta transportsystem – genomförande av ändringsdirektiv

Prop.
2024/25:183

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 5 juni 2025

Ulf Kristersson

Peter Kullgren
(Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ändringar i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. Ändringarna är en del av genomförandet av EU:s direktiv (EU) 2023/2661 om intelligenta transportsystem på vägtransportområdet.

Genom ändringarna i direktivet utvidgas tillämpningsområdet så att fler datatyper och tjänster för intelligenta transportsystem omfattas. Datatyperna ska göras tillgängliga via en nationell åtkomstpunkt i maskinläsbara format och ha en viss geografisk täckning senast vid bestämda datum. Även tjänsterna ska tillhandahållas med en viss geografisk täckning vid en angiven tidpunkt. De huvudsakliga nyheterna finns i två nya bilagor till direktivet (bilaga III och IV). Bilagorna och direktivet är mycket omfattande med detaljerad information. Enligt förslagen ska därför både ändringsdirektivet och det ursprungliga direktivet i fortsättningen genomföras med föreskrifter på lägre nivå än lag. I lagen, som omarbetas, föreslås bemyndiganden som möjliggör ett sådant genomförande.

Ändringsdirektivet ska vara genomfört senast den 21 december 2025. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 15 december 2025.

1	Förslag till riksdagsbeslut	3
2	Förslag till lag om ändring i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter	4
3	Ärendet och dess beredning	7
4	Direktivet om intelligenta transportsystem har ändrats.....	7
5	Detaljerade bestämmelser bör finnas i förordning och myndighetsföreskrifter	8
6	Ikraftträdande.....	13
7	Konsekvenser.....	13
7.1	Konsekvenser för myndigheter under regeringen.....	14
7.2	Konsekvenser för kommuner och regioner	16
7.3	Konsekvenser för företag	17
7.4	Konsekvenser för privatpersoner.....	18
7.5	Konsekvenser för miljön	18
7.6	Konsekvenser på övriga områden	19
8	Författningskommentar.....	19
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2661 av den 22 november 2023 om ändring av direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag	22
Bilaga 2	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	51
Bilaga 3	Promemorians lagförslag.....	64
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanserna	67
Bilaga 5	Lagrådsremissens lagförslag	68
Bilaga 6	Lagrådets yttrande	71
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 5 juni 2025.....	72

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2024/25:183

Regeringens förslag:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter.

Förslag till lag om ändring i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter²

dels att 2 och 5–9 §§ ska upphöra att gälla,

dels att rubrikerna närmast före 1, 4, 6 och 9 §§ ska utgå,

dels att nuvarande 4 § ska betecknas 2 §,

dels att 1, den nya 2 och 3 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas tre nya paragrafer, 4–6 §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Genom denna lag genomförs 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.

Lagen innehåller allmänna bestämmelser om införande och användning av intelligenta transportsystem vid transporter på väg.

4 §

Denna lag gäller ITS för transporter på väg.

Lagen gäller inte verksamhet som bedrivs av Försvarmakten, Försvarets materielverk, Totalförsvarets forskningsinstitut, Försvarets radioanstalt och Säkerhetspolisen. Även annan verksamhet som avser försvaret och den nationella

Föreslagen lydelse

1 §

Denna lag gäller sådana intelligenta transportsystem för vägtransporter, och systemens gränssnitt mot andra trafikslog, som

1. förmedlar information i syfte att underlätta transporter och resande eller bidra till trafiksäkerhet, effektivitet och hållbar mobilitet, och

2. tillhandahålls i syfte att kunna användas i Sverige och gränsöverskridande inom Europeiska unionen.

2 §

Lagen gäller inte verksamhet som bedrivs av Försvarmakten, Försvarets materielverk, Totalförsvarets forskningsinstitut, Försvarets radioanstalt eller Säkerhetspolisen.

¹ Jfr 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 transportslog, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2661.

² Senaste lydelse av 8 § 2022:819.

3 §

I denna lag betyder

väg: sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon,

intelligenta transportsystem, ITS: system med informations- och kommunikationsteknik som tillämpas för transporter på väg, inbegripet infrastruktur, fordon och användare, trafikledning och mobilitetshantering, samt för gränssnitt mot andra transportslag,

ITS-tillämpning: operativt instrument för användningen av ITS,

ITS-tjänst: tillhandahållandet av ITS-tillämpning inom ett bestämt organisatoriskt och operativt område i syfte att bidra till användarens säkerhet, effektivitet och komfort samt att underlätta eller stödja transporter och resande,

vägdata: data om väginfrastruktur, inbegripet fasta vägmärken eller annan reglering av trafik-säkerhetskaraktär,

vägrafikdata: historiska data och realtidsdata om vägrafiken,

resedata: grundläggande data, till exempel tidtabeller för allmänna transportmedel samt tariffer, som är nödvändiga för att tillhandahålla multimodal reseinformation före och under resan för att underlätta reseplanering, bokning och anpassning av resan,

gränssnitt: en möjlighet till sammankoppling av interaktion mellan system,

interoperabilitet: systemens och de underliggande affärsprocessernas kapacitet att utbyta data och dela information och kunskap, och

kompatibilitet: en anordnings eller ett systems allmänna förmåga att utan ändring fungera tillsam-

I denna lag betyder

intelligenta transportsystem: system där informations- och kommunikationsteknik tillämpas på vägtransportområdet, inklusive infrastruktur, fordon och användare, och för trafikledning och mobilitetshantering samt för gränssnitt mot andra trafikslag, och

gränssnitt: teknik eller tjänst som möjliggör koppling och interaktion mellan system.

Prop. 2024/25:183 *mans med en annan anordning eller ett annat system.*

Fordonstermerna i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

4 §

Det ska finnas en digital nationell åtkomstpunkt för data som används i intelligenta transportsystem. Den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för den nationella åtkomstpunkten.

5 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om intelligenta transportsystem, om data och tjänster som används i systemen och om den nationella åtkomstpunkten.

6 §

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde för andra verksamheter som avser försvaret eller den nationella säkerheten ände som anges i 2 §. Regeringen får också meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde som avser fordon.

Denna lag träder i kraft den 15 december 2025.

3 Ärendet och dess beredning

Den 22 november 2023 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2661 om ändring av direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag. Direktivet, som i det följande kallas ändringsdirektivet, finns i *bilaga 1*.

Grunddirektivet, Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag, beslutades den 7 juli 2010. Direktivet behandlar de övergripande regler som krävs för att samordnat och enhetligt införa intelligenta transportsystem på vägtransportområdet inom Europeiska unionen. Grunddirektivet finns i *bilaga 2*.

Med anledning av ändringsdirektivet har en promemoria med förslag till ändringar i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter och förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter utarbetats inom Regeringskansliet. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 3*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. Remissvaren finns tillgängliga i Landsbygds- och infrastrukturdepartementet (LI2024/02042).

I propositionen behandlas promemorians lagförslag.

Lagrådet

Regeringen beslutade den 15 maj 2025 att inhämta Lagrådets yttrande över lagförslaget i *bilaga 5*. Lagrådet har lämnat förslaget utan erinran. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 6*. I förhållande till lagrådsremissen har vissa mindre redaktionella ändringar gjorts.

4 Direktivet om intelligenta transportsystem har ändrats

Intelligenta transportsystem (ITS) ska förmedla information i syfte att underlätta transporter och resande. Informationen ska kunna tillhandahållas gränsöverskridande inom Europeiska unionen. Systemen ska bidra till trafiksäkerhet, effektivitet och hållbar mobilitet. Exempelvis ska data om trafikregler, vägnätets skick, säkra och skyddade parkeringsplatser, trafiksäkerhetsrelaterade händelser och förhållanden samt data för multimodala reseinformationstjänster göras tillgängliga i digitala format för förare och andra användare längs vägnätet. Information om olyckor ska också tillhandahållas. Data för multimodala reseinformationstjänster ska finnas tillgängliga för alla trafikslag medan övriga datatyper avser vägtrafik. ITS-systemen ska ha ett gränssnitt som möjliggör koppling och interaktion med andra system.

Grunddirektivet genomfördes med lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter och förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. Genomförandet behandlas

Prop. 2024/25:183 i propositionen Intelligent transport system på vägtransportområdet (prop. 2012/13:138).

Det ändringsdirektiv som nu ska genomföras innebär en utvidgning av tillämpningsområdet för grunddirektivet. Användare ska få tillgång till nya datatyper och tjänster inom vissa prioriterade områden (artikel 1.2a). Det ställs också krav på att data ska tillgängliggöras i digitala maskinläsbara format via en nationell åtkomstpunkt, förutsatt att det finns underliggande information (artikel 6a och förklaringen av uttrycken tillgång till data och tillgänglighet till data). De datatyper som omfattas av kravet och de tjänster som ska införas anges i de nya bilagorna III och IV. I bilagorna fastställs också vilken geografisk täckning som varje datatyp ska ha och när datatypen ska göras tillgänglig. Den geografiska täckningen kan omfatta det transeuropeiska stomnätet för vägar, det övergripande transeuropeiska vägnätet, urbana knutpunkter eller unionens transportnät i dess helhet. Som exempel kan nämnas att vissa trafiksäkerhetsrelaterade informationstjänster blir obligatoriska att tillhandahålla på det transeuropeiska stomnätet och övergripande nätet för vägar från och med den 31 december 2026 (bilaga IV).

ITS-systemen är baserade på europeiska specifikationer och standarder. Jämfört med grunddirektivet har medlemsstaterna fått större inflytande när specifikationer och standarder ska tas fram i och med att den genomförandekommitté som inrättats enligt artikel 15 har fått utökade befogenheter. Vidare får kommissionen rätt att vidta interimistiska åtgärder för att avhjälpa nödsituationer. Ändringsdirektivet innehåller därutöver riktlinjer för genomförande av EU:s förvaltningssystem för säkerhetsbehörighetsuppgifter för samverkande intelligenta transportsystem, så kallade C-ITS. Sådana förvaltningssystem använder en teknik som gör det möjligt för vägfordon som är uppkopplade mot systemet att på ett säkert sätt kommunicera och interagera med varandra och med infrastruktur längs vägarna, även trafiksignaler.

Det huvudsakliga genomförandet av ändringsdirektivet går ut på att säkerställa tillgång till data i digitala maskinläsbara format vid den tidpunkt och med den geografiska täckning som anges i bilaga III och IV. Ansvariga myndigheter ska också utses för de uppgifter som följer av ändringsdirektivet.

5 Detaljerade bestämmelser bör finnas i förordning och myndighetsföreskrifter

Regeringens förslag: Det ska finnas en digital nationell åtkomstpunkt för data som används i intelligenta transportsystem. Den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för åtkomstpunkten.

Uttrycken intelligenta transportsystem och gränssnitt ska förklaras i lagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om intelligenta transportsystem, data och tjänster som används i systemen och om den nationella åtkomstpunkten.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser lämnar inga synpunkter eller tillstyrker förslagen. *Trafikanalys*, *Trafikverket* och *Transportstyrelsen* anser att den digitala nationella åtkomstpunkten ska vara för data, och inte för tjänster. Trafikverket och Transportstyrelsen har synpunkter på förklaringarna av uttrycken gränssnitt och intelligenta transportsystem och anser att ordet transportslag bör bytas ut mot trafikslag i lagtexten. Trafikverket och Transportstyrelsen framför vidare att det kommer att behövas tillsyn för att säkerställa efterlevnad av direktivets krav på tillgång till data och tjänster. Transportstyrelsen anser att bestämmelser om vilka aktörer som ska vara skyldiga att framställa data bör meddelas av regeringen.

Skälen för regeringens förslag

Detaljerade bestämmelser om intelligenta transportsystem bör finnas i förordning eller myndighetsföreskrifter

Flera EU-rättsakter har betydelse för systemet med intelligenta transportsystem. Förutom grunddirektivet och ändringsdirektivet, finns fem delegerade akter som kommissionen har beslutat.

Följande delegerade akter har hittills antagits:

- Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 305/2013 av den 26 november 2012 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU avseende harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall, i lydelsen enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2024/1084
- 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
- 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
- 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, i lydelsen enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2024/490
- 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.

Det finns ett flertal specifikationer och standarder som är styrande på området. Systemet utvecklas fortlöpande och bestämmelserna blir alltmer detaljerade. Regleringen i direktiven är av offentligrättslig karaktär och kan träffa kommunerna i deras egenskap av väghållare. Med stöd av be-

Prop. 2024/25:183 myndiganden är det möjligt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter för genomförandet av direktiven på lägre nivå än i lag. Regelverket för intelligenta transportsystem bör därför omarbetas så att bestämmelser som avser systemet fortsättningsvis i huvudsak kommer att framgå av förordning eller myndighetsföreskrifter.

Att flertalet bestämmelser avseende intelligenta transportsystem enligt förslagen ska flyttas från lag till förordning och myndighetsföreskrifter innebär också att kraven i grunddirektivet kommer att genomföras i regelverk på lägre nivå än lag.

I det följande redovisas vilka bestämmelser som bör finnas kvar i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter, vilka som bör flyttas till föreskrift på lägre nivå än lag, och vilka som bör utgå ur regelverket.

Ändringar av lagens inledande bestämmelser och ordförklaringar

Det bör inledningsvis anges att lagen ska gälla för intelligenta transportsystem för vägtransporter och för gränssnitt mot andra trafikslag. Den regleringen motsvarar i sak 4 § första stycket i den nuvarande lagen. Det bör även beskrivas att de transportsystem som avses ska förmedla information och att syftet ska vara det som anges i direktivet, dvs. att underlätta transporter och resande eller bidra till trafiksäkerhet, effektivitet och hållbar mobilitet. Likaså bör tillämpningsområdet begränsas så att lagen endast gäller intelligenta transportsystem som tillhandahålls för att kunna användas i Sverige och gränsoverskridande inom Europeiska unionen. Den föreslagna regleringen motsvarar i sak det som anges i nuvarande 2 §, men förtydligas språkligt. I promemorian användes uttrycket transportslag vilket överensstämmer med direktivets svenska ordalydelse. Enligt synpunkter från *Trafikverket* och *Transportstyrelsen* kan det dock vara mer korrekt att använda ordet trafikslag beroende på vad som avses. Transportslag indelas efter vad som transporteras – personer eller gods. Trafikslag indelas efter vilken infrastruktur som används – vägtrafik, spårtrafik, sjöfart eller luftfart. Ordet trafikslag återspeglar vad som åsyftas och ordet transportslag bör därför bytas ut i lagens inledande bestämmelse.

Uttrycket intelligent transportsystem bör även fortsättningsvis förklaras i lagen. Mindre språkliga justeringar bör göras och ordet transportslag bör bytas mot trafikslag även här. Förklaringen av uttrycket gränssnitt bör också finnas i lagen med språkliga justeringar i linje med synpunkter från *Trafikverket* och *Transportstyrelsen*. Det finns inte behov av några ytterligare ordförklaringar på lagnivå. Övriga ordförklaringar i den nuvarande lagen bör flyttas till föreskrifter på lägre nivå än lag eller utgå ur regelverket för att de inte längre används.

Upplysningsbestämmelserna i 8 § som bl.a. avser behandling av personuppgifter bör flyttas från lagen till föreskrift på lägre nivå.

Det nya bemyndigandet får en mer generell utformning

Det nuvarande bemyndigandet som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om krav på kompatibilitet och interoperabilitet som behövs för intelligenta transportsystem och om de krav som vissa specifikt angivna ITS-tillämpningar och

ITS-tjänster ska uppfylla bör ersättas. Det nya bemyndigandet bör utformas mer generellt och vara bredare mot bakgrund av direktivens detaljerade regleringar och systemets kontinuerliga utveckling genom delegerade akter, specifikationer och standarder. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör få möjlighet att meddela föreskrifter om intelligenta transportsystem och om data och tjänster som används i systemen. *Transportstyrelsen* anser att bestämmelser om vilka aktörer som ska vara skyldiga att framställa maskinläsbara data bör meddelas av regeringen och inte en myndighet. Möjligheten till subdelegation bör dock finnas kvar, inte minst inför framtida EU-regleringar. En expertmyndighet, som ansvarar för systemets praktiska genomförande, kan vara mest lämpad för att ta fram sådana föreskrifter. Det kan exempelvis vara fråga om kompletteringar som hör hemma i myndighetsföreskrifter. Aktörernas skyldigheter framgår ofta direkt av EU-rättsakter, inte minst de specifikationer och standarder som kommissionen utarbetar. Vid behov av reglering på lägre nivå än lag får frågan om vem som ska meddela föreskrifter analyseras på sedvanligt sätt utifrån den aktuella situationen och de konsekvenser den medför.

Transportstyrelsen och *Trafikverket* påtalar att det är viktigt att säkerställa att EU-rättsakternas krav efterlevs. Frågan om behovet av tillsyn, utöver den rapportering som görs inom ramen för kommissionens genomförandeförordningar, och om en uppgift att utöva tillsyn ska ges till myndigheterna, får analyseras vid det fortsatta arbetet.

Regeringens möjlighet att meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpning för andra verksamheter som avser försvaret eller den nationella säkerheten än de som anges i 4 § i lagen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter bör finnas kvar, men flyttas till en annan paragraf. Även bemyndigandet för regeringen att meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde som avser fordon bör fortsatt finnas i kvar lagen men i en annan paragraf.

Krav på en nationell åtkomstpunkt

Sedan systemet med intelligenta transportsystem infördes har det funnits krav på att data ska hanteras via en nationell åtkomstpunkt. Kravet reglerades inte i grunddirektivet utan framgår av delegerade förordningar som kommissionen har beslutat.

I ändringsdirektivet har det nu införts ett krav på att medlemsstaterna ska säkerställa att data är tillgänglig via nationella åtkomstpunkter. Uttrycket nationell åtkomstpunkt förklaras (artikel 2). En nationell åtkomstpunkt är ett digitalt gränssnitt som inrättats av en medlemsstat och som utgör en enda åtkomstpunkt för data, enligt specifikationer som avses i artikel 6. *Trafikverket* och *Transportstyrelsen* anser att den digitala nationella åtkomstpunkten ska vara för data som stödjer tillhandahållandet av tjänster, och inte för tjänster, vilket anges i promemorian. Regeringen instämmer i den bedömningen. Ordet tjänster bör därför inte tas in i den föreslagna bestämmelsen.

Även om det redan finns en nationell åtkomstpunkt som *Trafikverket* ansvarar för så är det lämpligt, som en genomförandeåtgärd för ändringsdirektivet, att ange i lagen att en sådan punkt ska finnas och att den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för åtkomstpunkten. Det bör

Prop. 2024/25:183 också införs ett bemyndigande som möjliggör för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om framtida krav på den nationella åtkomstpunkten.

Lagbestämmelser som bör utgå

Regleringen i nuvarande 5 §, som pekar ut fyra områden som lagen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter ska gälla för i fråga om ITS-tillämpningar och ITS-tjänster bör utgå och inte föras över till föreskrift på lägre nivå. De områden som pekas ut i lagen är desamma som, enligt grunddirektivet, skulle prioriteras vid utarbetande och användning av specifikationer och standarder (artikel 2). Det är kommissionen som antar specifikationer och arbetar för att standarder ska antas. Specifikationer och standarder har utarbetats och kommissionen har antagit flera delegerade akter. Det behövs därför inte någon nationell reglering där de prioriterade områdena pekas ut.

Samma sak gäller bestämmelserna i lagens nuvarande 6 och 7 §§. Regleringen i 6 § anger att ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla de krav om kompatibilitet och interoperabilitet som behövs för intelligenta transportsystem. Det framgår dock av direktivet att kommissionen ska anta de specifikationer som behövs för att kompatibiliteten ska kunna garanteras liksom interoperabiliteten och kontinuiteten vad gäller införande och operativ användning av intelligenta transportsystem för de prioriterade åtgärderna (artikel 6.1). Vidare ska standarder som är nödvändiga för att garantera interoperabilitet, kompatibilitet och kontinuitet för införande och operativ användning av intelligenta transportsystem utarbetas på de prioriterade områdena och för de prioriterade åtgärderna. Arbetet i standardiseringsorganen ska drivas på av kommissionen (artikel 8). Kompatibilitet och interoperabilitet är således en del av de krav som finns och kommer att finnas i specifikationer och standarder. Det är därför mer relevant att fortsättningsvis reglera att specifikationer och, i förekommande fall, standarder för intelligenta transportsystem ska följas. En sådan bestämmelse bör dock finnas i föreskrift på lägre nivå än lag.

I 7 § anges att ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla krav som behövs för att tillhandahålla viss information och vissa tjänster. Den information och de tjänster som räknas upp motsvarar de åtgärder inom de prioriterade områdena som ska prioriteras vid framtagande och användning av specifikationer och standarder (artikel 3). Artiklarna som ligger till grund för lagbestämmelsen riktar sig till kommissionen. På samma sätt som i fråga om 6 § är det därför mer relevant att i fortsättningen reglera en skyldighet att följa specifikationer och standarder som tagits fram för intelligenta transportsystem. En sådan bestämmelse bör finnas i föreskrift på lägre nivå än lag.

Regeringens förslag: Lagändringarna ska träda i kraft den 15 december 2025.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Med undantag för artikel 17.1 ska medlemsstaterna sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa ändringsdirektivet senast den 21 december 2025. De föreslagna ändringarna i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter bör därför träda i kraft den 15 december 2025.

Artikel 17.1 genomförs med redan gjorda ändringar i förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter.

7 Konsekvenser

Regeringens bedömning: En avgörande skillnad i det reviderade direktivet är att data nu ska tillhandahållas i digitala maskinläsbara format förutsatt att det finns underliggande information. Det kan få konsekvenser för de kommuner där digitaliseringsgraden är låg.

Den ökade tillgången till data och trafiksäkerhetsrelaterade tjänster bedöms bidra till ökad trafiksäkerhet, effektivitet och hållbarhet i transportsystemet.

Lagförslagen gör ändringar om tillgång till data och tjänster möjliga i föreskrifter på lägre nivå än lag.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Skälen för regeringens bedömning: Förslagen syftar till att uppfylla den skyldighet som Sverige har gentemot EU att genomföra ändringsdirektivet, vilket innehåller bestämmelser som kräver författningsändringar för Sveriges del. Det finns därför inte något alternativ till författningsreglering för att genomföra ändringsdirektivet. De förslag som ges här går inte i något avseende längre än vad direktivet kräver.

Författningsförslagen är inte fullständiga för genomförandet. Bedömningen är att det kommer att behövas ytterligare regleringar i förordning och myndighetsföreskrifter. Eftersom konsekvenserna i de delarna uppstår först när de nu föreslagna lagändringarna är genomförda, beskrivs troliga konsekvenser av sådana förslag endast översiktligt.

De huvudsakliga konsekvenserna uppstår genom direktivets artikel 6a om tillgång till data som förtecknas i direktivets bilaga III samt om införande av den tjänst som förtecknas i direktivets bilaga IV. En avgörande skillnad i det reviderade direktivet är att de datatyper som anges i bilaga III, nu ska tillhandahållas i digitala maskinläsbara format förutsatt att det finns underliggande information samt att de trafiksäkerhetsrelaterade tjänster som förtecknas i bilaga IV införs. De data som avses innefattar trafikregler, vägnätets skick, säkra och skyddade parkeringsplatser, trafiksäkerhetsrelaterade händelser och förhållanden samt data för multimodala

reseinformationstjänster. Den tjänst som avses handlar om trafiksäkerhetsrelaterad trafikinformation.

Redan nu kan konstateras att de regeländringar som följer av genomförandet får konsekvenser för Trafikverket och Transportstyrelsen. Mer osäkert är i vilken utsträckning de även får konsekvenser för länsstyrelser, kommuner, regioner och företag. Förslagen kan generellt anses ha positiva effekter i transportsystemet genom ökad tillgång till data och trafiksäkerhetsrelaterade tjänster. Förslagen bidrar också till att uppgifternas ekonomiska potential och utveckling av nya innovativa tjänster utnyttjas. Bättre information om exempelvis resealternativ, förseningar, trafikregler och trafiksäkerhetsrelaterade hinder och förhållanden bidrar till ökad trafiksäkerhet, effektivitet, tillgänglighet och hållbarhet i transportsystemet.

7.1 Konsekvenser för myndigheter under regeringen

Regeringens bedömning: Trafikverket berörs i egenskap av statlig väghållare, förvaltare av den nationella åtkomstpunkten för data, samt förvaltare av en nationell vägdatabas (NVDB). Bedömningen är att Trafikverket kommer att få en viss kostnadsökning genom de utökade kraven på tillgång till data. Transportstyrelsen berörs i egenskap av föreskrivande myndighet samt förvaltare av en webbplats för vissa lokala trafikföreskrifter. Bedömningen är att en viss kostnadsökning kan uppstå främst genom behov av myndighetsföreskrifter. Vissa länsstyrelser kan i egenskap av beslutande myndighet för vissa lokala trafikföreskrifter beröras av kraven på tillgång till data om trafikregler. De eventuella kostnadsökningar som kan bli aktuella, bedöms rymmas inom befintliga anslagsramar.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Trafikverket* delar inte regeringens bedömning om viss kostnadsökning utan bedömer att kostnaderna troligen kan bli högre. *Transportstyrelsen* uppskattar att det krävs en resursförstärkning med 2 årsarbetskrafter för etablering av tillsyn på ITS-området, vilket motsvarar en årlig kostnad på ca 2,2 miljoner kronor. Transportstyrelsen anser att förstärkningen behöver vara inom anslag för verksamhet som inte finansieras med avgifter, men att avgiftsfinansiering senare kan komma i fråga.

Skälen för regeringens bedömning

Trafikverket

Bedömningen är att Trafikverket är den myndighet som är bäst lämpad för att säkerställa att ITS-tjänster och data för stora delar av de datatyper som omfattas av ändringsdirektivets artikel 6a och bilagorna III och IV tillhandahålls. Till övervägande del är sådana uppgifter inom områden där

Trafikverket redan har en etablerad verksamhet och utför en stor del av de aktuella uppgifterna men hittills utan närmare författningsreglering. En viss anpassning av verksamheten för att uppfylla EU-kraven är dock trolig, vilket i så fall kan innebära vissa tillkommande kostnader. Förutom de direkta krav som framgår redan nu kommer anpassning att behöva göras löpande utifrån direktivets skärpta krav på samarbete om operativa aspekter av genomförandet som standarder, gemensamma kvalitetskrav, gemensamma villkor för datautbyte och liknande åtgärder.

När det gäller data om trafikregler blir konsekvenserna för Trafikverket olika beroende på de vägval som återstår att göra. Den största konsekvensen bedöms vara om Trafikverket ska ansvara för något nytt systemstöd till myndigheter som beslutar lokala trafikföreskrifter, vilket i så fall blir en ny uppgift. Om nuvarande manuella översättning av trafikföreskrifter från pdf-format till data upphör kan det leda till en minskad arbetsbörda.

Om en central myndighet ska ge stöd i att tillhandahålla data om trafiknoder är det sannolikt att Trafikverket får en sådan uppgift, som i så fall blir tillkommande. Till viss del kan en sådan uppgift anses rymmas i eller åtminstone vara en naturlig följd av en befintlig uppgift att verka för kollektivtrafikens utveckling.

Trafikverkets befintliga uppgift att förvalta den nationella åtkomstpunkten påverkas i viss utsträckning av att direktivets nya krav kommer att leda till att det blir mer data från fler aktörer som ska göras tillgänglig via åtkomstpunkten.

Trafikverket har i dag även en uppgift att ta fram det underlag som krävs för rapportering till EU-kommissionen. Uppgiften kan bli något mer krävande beroende på vad som ska ingå i rapporteringen, vilket kommer att framgå av en genomförandeakt från kommissionen.

Transportstyrelsen

Även Transportstyrelsen påverkas av om det i kommande genomförandeakt blir utökade krav på innehålllet i medlemsstaternas rapportering till EU kommissionen. Transportstyrelsen får dock samtidigt en lättnad genom att kravet på särskild rapportering av genomförandet av delegerade akter slopats.

När det gäller data om trafikregler kan Transportstyrelsen liksom Trafikverket komma i fråga för ytterligare systemstöd till myndigheter som beslutar lokala trafikföreskrifter. Transportstyrelsen tillhandahåller redan visst sådant systemstöd till kommuner som på frivillig väg kompletterar lokala trafikföreskrifter med data i samband med kungörande på den webbplats som Transportstyrelsen ansvarar för enligt förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter.

Länsstyrelser

De länsstyrelser som beslutar om sådana lokala trafikföreskrifter som är underliggande information för data som omfattas av direktivets nya krav, kan påverkas av att dessa data nu ska tillhandahållas i digitala maskinläsbara format. Om det blir aktuellt är bedömningen att konsekvenserna för berörda länsstyrelser, med nödvändigt stöd från Trafikverket och Transportstyrelsen, över tid bör bli en effektivisering men möjligen med en viss ökad insats initialt.

Regeringens bedömning: Kommuner berörs i egenskap av väghållare och att de därigenom har information, exempelvis lokala trafikföreskrifter, som nu enligt direktivets krav ska tillhandahållas i digitalt maskinläsbart format, vid en viss tidpunkt och med viss geografisk täckning. I vilken utsträckning kommunala vägnät omfattas skiljer sig åt beroende på vilken typ av data det rör sig om.

Regionerna kan beröras av kraven på data för tidtabellsbaserade trafikslag.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Flertalet kommuner och andra remissinstanser har inga synpunkter på bedömningen. *Alingsås kommun* framför att det är svårt att bedöma påverkan för kommunen i dagsläget men att direktivets krav på digitalt maskinläsbart format kan innebära en merkostnad. *Båstads kommun* framför att kommunen redan har påbörjat digitalisering av vissa trafikrelaterade data, men att ytterligare krav på digitalisering kan medföra kostnader för bl.a. utbildning och systemuppdateringar. Kommunen föreslår att staten avsätter medel för att stödja kommunerna i denna process. *Drive Sweden*, *Kungliga tekniska högskolan*, *Mobility Sweden*, *Region Sörmland* och *Sveriges Kommuner och Regioner* lyfter också resursfrågan och framför att det kan krävas ekonomiskt och tekniskt stöd för att underlätta kommunernas genomförande. Sveriges Kommuner och Regioner anser att staten behöver ta ett övergripande ansvar för kostnader och genomförande av digitaliseringen av transportsystemet.

Skälen för regeringens bedömning: Direktivets prioriterade vägnät är det transeuropeiska vägnätet, motorvägar och huvudvägar samt vägnät i städer i centrum av de urbana knutpunkter som antas genom TEN-T-förordningen, dvs. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013. För vissa datatyper begränsas vägnätet ytterligare utifrån trafikvolym. Där kommunala vägar ingår i detta prioriterade vägnät kan det bli aktuellt med krav på berörda kommuner för att medlemsstaten ska kunna säkerställa tillgång till data enligt direktivets krav. I dag är ett förfarande etablerat i Sverige där en stor del av kommunerna på frivillig väg kompletterar sina lokala trafikföreskrifter med maskinläsbara data. Större kommuner lever generellt redan idag upp till ITS-kraven

Kravet på att tillhandahålla data i maskinläsbara format kan medföra konsekvenser i framför allt vissa kommuner där digitaliseringsgraden är låg. Konsekvenserna är dock beroende på de specifika krav som kommer att ställas på maskinläsbara data genom bland annat de specifikationer som tas fram inom ramen för direktivet och den teknik som används. Kraven på data enligt direktivet är att en trafikplan eller trafikregel ska vara maskinläsbar, vilket i praktiken är en pdf-fil. Om det kommer att ställas andra krav på datakvalitet blir det en förhandlingsfråga mellan kommissionen och medlemsstaterna vid framtagandet av specifikationer.

När det gäller kommuners och regioners kostnader för genomförandet är det osäkert var och hur de kommer att uppstå och därför inte möjligt att

göra en uppskattning. Många av uppgifterna i ITS-direktivets bilaga III och IV berör statliga vägar och transportsystem. Data finns i många fall redan på marknaden, och tillgängliggörs t.ex. genom GPS. Digitaliseringsgraden kommer därför sannolikt att öka som en nödvändig och naturlig del av samhällsutvecklingen i de kommuner som i dag kan ligga långt efter. Det handlar då om större processer där ITS-kraven bara är en liten del. Bedömningen är att de eventuella kostnader som kan uppstå för kommunerna bl.a. beror på de tekniska krav som kommer att ställas men att det rör sig om begränsade kostnader. Den kommunala finansieringsprincipen tillämpas därför inte. Kraven som följer av direktiven, kommissionens genomförandeförordningar och specifikationer inskränker i någon mån den kommunala självstyrelsen, men går inte utöver vad som kan anses nödvändigt för att uppnå syftet.

Vad gäller data för multimodala reseinformationstjänster omfattas hela transportnätet. Direktivet gäller på väg gentemot andra trafikslag. Initialt är det data om trafiknoder som ska tillhandahållas men ytterligare datatyper kan läggas till senare genom delegerade akter. Här behövs fortsatt utredning av vilka aktörer som kan komma i fråga för krav på att tillhandahålla sådana data. Den delegerade akten om multimodala reseinformationstjänster (EU) 2017/1926 anger att befintliga datainnehavare kan vara exempelvis transportmyndigheter, transportföretag, infrastrukturförvaltare och leverantörer av behovsstyrda transporttjänster. I de aktörsgrupperna torde såväl kommuner som regioner ingå. Här kan nämnas att det i kommissionens delegerade akt (EU) 2017/1926 redan nu ställs krav på att befintliga data ska göras tillgänglig på ett särskilt angivet sätt.

7.3 Konsekvenser för företag

Regeringens bedömning: Förslagen bedöms i huvudsak underlätta för företag genom att förutsättningarna för ökad effektivitet och information i transportsystemet blir bättre. Framtagande av nya tjänster och innovationer främjas när data görs tillgängliga.

Samtrafiken i Sverige AB, Swedavia AB och regionala flygplatsbolag kan beröras av att ytterligare data om trafiknoder för tidtabellsbaserade trafikslag ska tillhandahållas.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Flera remissinstanser, däribland *Båstads kommun*, *Försvarsmakten*, *Kungliga tekniska högskolan* och *Mobility Sweden*, anser att det saknas en beskrivning av hur datakvaliteten och tillförlitliga data ska säkerställas. *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap* framhåller vikten av att analysera ändringsdirektivets konsekvenser för cybersäkerhet och totalförsvar.

Skälen för regeringens bedömning: Förslagen bedöms framför allt underlätta för företag genom att privata tjänsteleverantörer får ökad tillgång till data och en ökad förutsebarhet gällande vilka data som ska finnas tillgängliga för hela EU. Även direktivets skärpta krav gällande samarbeten för exempelvis ökad datakvalitet och harmoniserat genomförande av delegerade akter bedöms gynna tjänsteleverantörer. Frågor om närmare utformning av data och dess kvalitet är inte reglerat i direktivet utan blir

föremål för närmare specifikationer inom ramen för kommissionens delegerade akter.

Samtrafiken i Sverige AB (Samtrafiken) är en central nationell aktör inom området kollektivtrafikdata och har bland annat skapat en nationell databas för kollektivtrafikens hållplatser och stationsområden. Sådana data är en delmängd av de data om trafiknoder som ska tillhandahållas enligt direktivet. Det är därför troligt att de EU-rättsliga kraven på tillgång till data om trafiknoder kommer att beröra Samtrafiken.

Flyg täcks inte av den aktuella verksamheten i Samtrafiken vilket kan vara ett skäl till ett annat förfarande för data om flygplatser. Sådant förfarande kan beröra förvaltare av flygplatser, såväl statliga som regionala, eller andra aktörer som innehar data om trafiknoder för flyg. Sådana aktörer omfattas redan i dag av krav på att göra data om trafiknoder tillgängliga via den nationella åtkomstpunkten i enlighet med kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926. Det nya kravet i ändringsdirektivet handlar om att framställa data i digitalt maskinläsbart format, vid en viss tidpunkt och med en viss geografisk täckning där det finns underliggande information men data saknas.

7.4 Konsekvenser för privatpersoner

Regeringens bedömning: Förslagen syftar till ökad trafiksäkerhet och transporteffektivitet. För privatpersoner har förslagen därmed främst positiva konsekvenser.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens. **Remissinstanserna** har inga synpunkter på bedömningen.

Skälen för regeringens bedömning: Förslagen syftar huvudsakligen till att öka trafiksäkerhet och transporteffektivitet, vilket gynnar både samhället och enskilda. Det bidrar också till ökad tillgänglighet till trafiksystemet.

Det ändrade direktivet har skärpta bestämmelser om dataskydd och personlig integritet med bland annat krav på att personuppgifter enbart ska behandlas när det är nödvändigt och om möjligt genom pseudonymisering. Dessutom ska framtida specifikationer föreskriva om lämpliga skyddsåtgärder för personuppgifter och dataskyddet ska analyseras i särskild ordning i den konsekvensanalys som kommissionen ska göra innan specifikationer antas. Direktivets krav motiverar ingen ny lagstiftning.

7.5 Konsekvenser för miljön

Regeringens bedömning: Förslagen bedöms ha positiva konsekvenser för miljön genom ökad transporteffektivitet.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens. **Remissinstanserna** har inga synpunkter på bedömningen.

Skälen för regeringens bedömning: Ökad transporteffektivitet är ett av syftena med ändringarna i direktivet. I den konsekvensanalys som följde med kommissionens förslag anfördes förväntad minskad bränsleför-

brukning med 0,62 procent och minskade koldioxidutsläpp med 1,10 procent till 2040. I det antagna direktivet torde effekterna på miljön vara något lägre främst på grund av ett långsammare införande och ett mindre vägnät som omfattas jämfört med kommissionens förslag.

Prop. 2024/25:183

7.6 Konsekvenser på övriga områden

Regeringens bedömning: Författningsförslagen bedöms inte direkt påverka jämställdheten mellan kvinnor och män, brottsligheten, det brottsförebyggande arbetet eller möjligheten att nå de integrationspolitiska målen. Förslagen bedöms ha positiva konsekvenser för sysselsättningen och den offentliga servicen i de delar av landet där vägnätet omfattas.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter på bedömningen.

Skälen för regeringens bedömning: I den antagna rättsakten är det ett begränsat vägnät som omfattas. Det medför att genomslaget för direktivet också blir begränsat. Vidare främjar direktivet användandet av kollektivtrafik genom bättre tillgång till trafikinformation av olika slag. Eftersom kvinnor i något högre grad än män använder kollektivtrafiksystemet, främjar denna rättsakt relativt sett fler kvinnor än män.

8 Författningskommentar

Förslaget till lag om ändring i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter

1 § *Denna lag gäller sådana intelligenta transportsystem för vägtransporter, och systemens gränssnitt mot andra trafikslag, som*

1. förmedlar information i syfte att underlätta transporter och resande eller bidra till trafiksäkerhet, effektivitet och hållbar mobilitet, och

2. tillhandahålls i syfte att kunna användas i Sverige och gränsöverskridande inom Europeiska unionen.

Paragrafen får en ny lydelse där lagens tillämpningsområde och syfte anges. Övervägandena finns i avsnitt 5.

Regleringen motsvarar i sak den nuvarande reglering som finns i 2 § och i 4 § första stycket (prop. 2012/13:138 s. 38).

2 § Lagen gäller inte verksamhet som bedrivs av Försvarmakten, Försvarets materielverk, Totalförsvarets forskningsinstitut, Försvarets radioanstalt eller Säkerhetspolisen.

Bestämmelsen förs över från 4 § och innebär att lagen inte gäller viss verksamhet inom försvaret. Övervägandena finns i avsnitt 5.

Regleringen motsvarar i sak nuvarande 4 § andra stycket (prop. 2012/13:138 s. 38). Andra meningen i nuvarande 4 § andra stycket utgår.

Prop. 2024/25:183 Jfr 6 § 1 där det finns ett bemyndigande som möjliggör för regeringen att meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde för andra verksamheter som avser försvaret eller den nationella säkerheten än de som anges i den här paragrafen.

3 § I denna lag betyder

intelligenta transportsystem: system där informations- och kommunikationsteknik tillämpas på vägtransportområdet, inklusive infrastruktur, fordon och användare, och för trafikledning och mobilitetshantering samt för gränssnitt mot andra trafikslag, och

gränssnitt: teknik eller tjänst som möjliggör koppling och interaktion mellan system.

I paragrafen finns förklaringar av uttrycken intelligenta transportsystem och gränssnitt. Övervägandena finns i avsnitt 5.

Förklaringarna av uttrycken intelligenta transportsystem och gränssnitt ändras språkligt och överensstämmer i sak med ordförklaringarna i direktiv 2010/40/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2023/2661. När det gäller gränssnitt så kan det röra sig om koppling och interaktion mellan system inom samma trafikslag eller olika trafikslag. Övriga ordförklaringar i den nuvarande 3 § första stycket flyttas till föreskrifter på lägre nivå än lag eller utgår ur regelverket för att de inte längre används.

4 § Det ska finnas en digital nationell åtkomstpunkt för data som används i intelligenta transportsystem. Den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för den nationella åtkomstpunkten.

Paragrafen, som är ny, innehåller krav på att det ska finnas en nationell åtkomstpunkt. Övervägandena finns i avsnitt 5.

Regleringen som saknar motsvarighet i den nuvarande lagen genomför direktiv 2010/40/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2023/2661. I 5 § finns ett bemyndigande som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om den nationella åtkomstpunkten.

5 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om intelligenta transportsystem, om data och tjänster som används i systemen och om den nationella åtkomstpunkten.

Paragrafen är ny och innehåller ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i de avseenden som anges. Övervägandena finns i avsnitt 5.

Bemyndigandet har en annan utformning och är mer generellt än det nuvarande bemyndigandet i 9 § andra stycket. De EU-rättsliga kraven på intelligenta transportsystem och data och tjänster som används i systemen framgår av bilagor till direktiv 2010/40/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2023/2661, delegerade akter, specifikationer som kommissionen har antagit och standarder som utarbetats. Föreskrifter som meddelas kan avse hänvisningar till dessa bilagor eller akter, eller innehålla en kompletterande nationell reglering av de krav som finns. När det gäller data och tjänster kan bemyndigandet avse exempelvis kompletteringar som avser framställningar av data i maskinläsbart format. När det gäller den

nationella åtkomstpunkten kan föreskrifterna avse exempelvis tekniska krav som kompletterar kommissionens delegerade akter. Prop. 2024/25:183

6 § Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde för andra verksamheter som avser försvaret eller den nationella säkerheten än de som anges i 2 §. Regeringen får också meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde som avser fordon.

I paragrafen, som är ny, finns bemyndiganden för regeringen att meddela föreskrifter i de avseenden som anges. Övervägandena finns i avsnitt 5.

Bemyndigandena överensstämmer i sak med bemyndigandena i nuvarande 9 § första stycket (prop. 2012/13:138 s. 40).

Ikraftträdande

Ikraftträdandebestämmelsen behandlas i avsnitt 6.



EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2023/2661

av den 22 november 2023

om ändring av direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) I kommissionens meddelande av den 9 december 2020 "Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden" (*strategin för hållbar och smart mobilitet*) anges införandet av intelligenta transportsystem (ITS) som en nyckelåtgärd för att uppnå uppkopplad och automatiserad multimodal mobilitet och därmed bidra till omställningen av det europeiska transportsystemet i syfte att uppnå målet om effektiv, säker, hållbar, smart och motståndskraftig mobilitet. Detta kompletterar de åtgärder som aviserats inom ramen för flaggskeppsstrategin om grönare godstransporter för att främja multimodal logistik. I strategin för hållbar och smart mobilitet aviserades också för 2022 en översyn av kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 ⁽³⁾ för att inkludera obligatorisk tillgänglighet för dynamiska dataset, samt en bedömning av behovet av lagstiftningsåtgärder om rättigheter och skyldigheter för leverantörer av multimodala digitala tjänster tillsammans med ett initiativ om biljettförsäljning, inbegripet försäljning av tågbiljetter. Detta direktiv bör säkerställa att ITS-tillämpningar på vägtransportområdet möjliggör sömlös integration med andra transportslag, såsom järnväg eller aktiv mobilitet, och därmed underlättar en omställning till dessa transportslag när så är möjligt, i syfte att öka effektivitet och tillgänglighet.
- (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/EU ⁽⁴⁾ bidrar till väganvändarnas säkerhet, såsom eCall, trafiksäkerhetsrelaterade trafikinformationstjänster och informationstjänster som rör trygga och säkra parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon, certifierade i enlighet med kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/1012 ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ EUT C 290, 29.7.2022, s. 126.

⁽²⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 3 oktober 2023 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 23 oktober 2023.

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

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

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

- (3) Kommissionens meddelande "Den europeiska gröna given" av den 11 december 2019 belyser den ökande betydelsen av automatiserad och uppkopplad multimodal mobilitet, tillsammans med smarta trafikledningssystem som möjliggörs genom digitalisering, och målet att stödja nya hållbara transport- och mobilitetstjänster som kan förbättra mobiliteten, minska trafikstockningar och föroreningar, särskilt i tätorter, och stödja övergången till renare transportslag genom att främja trafikomställningar och bättre trafikledning. För att stödja denna utveckling kan det vara motiverat att överväga lämpliga tekniska granskningskriterier inom ramen för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/852 ^(*) (även kallad *taxonomiförordningen*) för att stödja investeringar i ITS.
 - (4) Det växande behovet av att bättre utnyttja data för att göra transportkedjor mer hållbara, säkra, effektiva och motståndskraftiga kräver ökad samordning av ITS-ramverket med andra initiativ som syftar till att harmonisera och underlätta datadelning inom mobilitets-, transport- och logistiksektorerna med ett multimodalt perspektiv såsom det gemensamma europeiska dataområdet för mobilitet och dess komponenter, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 ^(*) och det arbete som utförs av forumet för digitala transporter och digital logistik (DTLF), samtidigt som regler om dataskydd och integritet beaktas.
 - (5) Med tanke på behovet av att digitalisera vägtransporterna, öka trafiksäkerheten och minska trafikstockningarna bör införandet och användningen av intelligenta transportsystem och transporttjänster på vägar vidareutvecklas i det transeuropeiska transportnätet.
 - (6) Digitalisering och innovation inom vägtransport skapar sysselsättningsmöjligheter genom utveckling av nya projekt inom industrin.
 - (7) I många medlemsstater håller man redan på att införa nationella tillämpningar av intelligenta transportsystem och transporttjänster inom vägtransportsektorn. Trots förbättringar sedan antagandet 2010 visade utvärderingen av direktiv 2010/40/EU dock att det fanns ihållande brister som ledde till ett fortsatt fragmenterat och okoordinerat införande och brist på geografisk kontinuitet för ITS-tjänster i hela unionen och vid unionens yttre gränser.
 - (8) I samband med genomförandet av kommissionens delegerade förordningar (EU) nr 885/2013 ^(*), (EU) nr 886/2013 ^(*), (EU) 2015/962 ⁽¹⁹⁾ och (EU) 2017/1926 om komplettering av direktiv 2010/40/EU har medlemsstaterna inrättat nationella åtkomstpunkter. De nationella åtkomstpunkterna organiserar tillgång till och vidareutnyttjande av transportrelaterade data för att stödja tillhandahållandet av EU-omfattande interoperabla rese- och trafikrelaterade ITS-tjänster för slutanvändare. Dessa transportrelaterade data bör finnas tillgängliga i ett maskinläsbart format i den utsträckning som föreskrivs i detta direktiv. De nationella åtkomstpunkterna är, tillsammans med de regionala och lokala åtkomstpunkter som kan finnas i medlemsstaterna, en viktig komponent i det gemensamma europeiska dataområdet för mobilitet inom ramen för den europeiska strategin för data, och de bör särskilt användas rörande tillgänglighet till data. Genom att samarbeta för att underlätta tillgången till data via de nationella åtkomstpunkterna bör medlemsstaterna sträva efter att förbättra åtkomstpunkternas effektivitet, interoperabilitet och samverkan i hela unionen samt underlätta dataanvändarnas tillgång till dem. Trots att nationella åtkomstpunkter finns i alla medlemsstater behöver tillgången till data när det gäller många datatyper som anses vara avgörande för att stödja utvecklingen av viktiga tjänster som ger slutanvändarna nödvändig information fortfarande förbättras.
- ^(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/852 av den 18 juni 2020 om inrättande av en ram för att underlätta hållbara investeringar och om ändring av förordning (EU) 2019/2088 (EUT L 198, 22.6.2020, s. 13).
- ^(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 av den 15 juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249, 31.7.2020, s. 33).
- ^(*) 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 lastbil 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).
- ⁽¹⁹⁾ 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).

- (9) Medlemsstaternas samarbete vid tillämpningen av specifikationer för införandet av ITS bör stärkas. Kommissionen bör underlätta medlemsstaternas samarbete på de prioriterade områdena, till exempel genom att anta riktlinjer för att främja ett harmoniserat och snabbt införande av ITS inom unionen och effektivisera utbytet av de datatyper som förtecknas i bilaga III.
- (10) Artikel 20 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 ⁽¹⁾ kräver att det via en nationell åtkomstpunkt finns tillgång och tillgänglighet till vissa statiska och dynamiska data och tjänster som rör infrastruktur för alternativa bränslen på hela unionens territorium, vilket stöder utvecklingen av förbättrade informationstjänster för slutanvändarna. I den bestämmelsen föreskrivs också att regler ska antas som kompletterar dem som fastställs i kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670 ⁽²⁾ när det gäller överföring och presentation av samt kvalitetsstandarder för data.
- (11) Specifikationer, inbegripet standarder när sådana behövs, som fastställer mer detaljerade bestämmelser och förfaranden bör införas, utöver redan antagna specifikationer, för att säkerställa ett samordnat, effektivt och interoperabelt införande av ITS i hela unionen. Innan ytterligare eller reviderade specifikationer antas bör kommissionen bedöma om de överensstämmer med vissa definierade principer som anges i bilaga II. Prioritet bör i första hand ges till de fyra huvudområdena för utveckling och införande av ITS. Under det fortsatta genomförandet av ITS bör den befintliga ITS-infrastruktur som införts av en viss medlemsstat beaktas i fråga om tekniska framsteg och ekonomiska insatser.
- (12) Det bör, särskilt för samverkande intelligenta transportsystem (C-ITS), säkerställas att krav för ITS-system varken föreskriver eller gynnar användningen av en viss typ av teknik i överensstämmelse med principen om teknikneutralitet i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/1972 ⁽³⁾. Om kompletterande tillförlitlig och i verkligheten testad C-ITS-teknik kan användas, bör samexisterande tillämpningar vara aktiverade, samtidigt som ITS-systemens interoperabilitet säkerställs.
- (13) Specifikationerna bör ta hänsyn till och bygga vidare på de erfarenheter och resultat som redan uppnåtts inom områdena ITS, C-ITS och uppkopplad, samverkande och automatiserad mobilitet (CCAM), särskilt inom ramen för C-ITS- och CCAM-plattformarna, det europeiska forumet för multimodal passagerarmobilitet, forumet för digitala transporter och digital logistik och den europeiska plattformen för genomförande av eCall.
- (14) Specifikationerna bör främja innovation. Den ökade tillgången till data bör till exempel leda till utveckling av nya ITS-tjänster, och omvänt bör innovation identifiera behoven av framtida specifikationer. Det europeiska partnerskapet för uppkopplad, samverkande och automatiserad mobilitet inom ramen för Horisont Europa bör stödja utvecklingen och testningen av nästa våg av C-ITS-tjänster, med utgångspunkt i de specifikationer som ska antas för C-ITS-tjänster, och bidra till att integrera högautomatiserade fordon i nya multimodala mobilitetstjänster. Ny teknik, särskilt för C-ITS, behöver testas under verkliga vägtrafikförhållanden som en tillförlitlig tjänst före införandet.
- (15) C-ITS använder teknik som gör det möjligt för vägfordon att kommunicera med varandra och med infrastruktur längs vägarna, inbegripet trafiksignaler. C-ITS-tjänster är en kategori ITS-tjänster som bygger på en öppen arkitektur och som möjliggör ett många-till-många- eller peer-to-peer-förhållande mellan C-ITS-stationer. Detta innebär att alla C-ITS-stationer bör utbyta meddelanden på ett säkert sätt med varandra och inte begränsas till utbyte av meddelanden med på förhand fastställda stationer. De flesta tjänster kräver att man säkerställer autenticiteten och integriteten hos C-ITS-meddelanden som innehåller information såsom position, hastighet och kurs. Därför bör en gemensam europeisk tillitsmodell för C-ITS skapas för att upprätta ett tillitsförhållande mellan alla C-ITS-stationer, oavsett vilken kommunikationsteknik som används. Denna tillitsmodell bör genomföras genom en policy för

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

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

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

- (16) De flesta åtgärder enligt direktiv 2010/40/EU, med undantag för eCall, har varit inriktade på antagandet av specifikationer för att säkerställa interoperabilitet och tillgänglighet för data som det redan finns tillgång till i digitalt maskinläsbart format och på införande av ITS-tjänster, men det har aldrig funnits några skyldigheter för berörda aktörer att ta fram och göra sådana data tillgängliga i detta format eller att införa särskilda tjänster. Användningen av ett antal ITS-tjänster har blivit utbredd: det rör sig exempelvis om incidentdetektering som möjliggör trafiksfäkerhetsrelaterade trafikinformationstjänster, och samma sak gäller användningen av centrala data på andra prioriterade områden som identifieras i detta direktiv, t.ex. trafikbestämmelser, som stöder viktiga tjänster såsom hastighetsbegränsningar för att stödja fordon som är utrustade med intelligent hastighetsstöd enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 ⁽⁴⁾. Ett obligatoriskt tillhandahållande av vissa ITS-tjänster och av centrala data i maskinläsbart format anses nödvändigt för att säkerställa både fortsatt tillgång till sådana data och fortsatt tillhandahållande av sådana tjänster i hela unionen. Detta implicerar att den underliggande information som ska återspeglas i de maskinläsbara data redan finns, oavsett i vilket format eller på vilket medium som den presenteras. Det är till exempel endast när behöriga myndigheter utfärdar en trafikvarning avseende gynnsamma väderförhållanden (t.ex. via radio eller på digitala meddelandeskyltar över körbanan) som den underliggande informationen finns.

I detta direktiv föreskrivs inte huruvida särskild trafikinformation behöver tas fram (t.ex. upprättande av trafikplaner) och inte heller under vilka omständigheter säkerhetsrelaterade varningar bör utfärdas (t.ex. huruvida snöfall ska utlösa en varning för förare) eller vilket värde en trafikreglering bör ha (t.ex. nivån på en hastighetsbegränsning). De behöriga myndigheterna har fortfarande rätt att fatta beslut om allt detta, vilket innebär att det i praktiken finns skillnader (till exempel kan samma snöfall leda till ett beslut om att utfärda en trafikvarning i vissa regioner men inte i andra). Dessutom kräver det obligatoriska tillhandahållandet av vissa ITS-tjänster och centrala data i ett digitalt maskinläsbart format inte några investeringar i nätets vägsidesutrustning för att samla in ytterligare information. Datatyper och tjänster, vilkas tillhandahållande bör vara obligatoriskt enligt detta direktiv, bör identifieras på grundval av de specifikationer som antas av kommissionen genom delegerade akter om komplettering av direktiv 2010/40/EU, särskilt de delegerade förordningarna (EU) nr 885/2013, (EU) nr 886/2013, (EU) 2017/1926 och (EU) 2022/670, och bör återspegla däri angivna datatyper och tjänster. De specifikationer som kommissionen redan antagit, inbegripet de standarder som anges i dessa, lämnar utrymme för olika val när det gäller det digitala innehållet i ett informationselement som ska göras tillgängligt i ett maskinläsbart format. Förberedande arbete, såsom profilering av standarder, kan behövas för att skapa en gemensam strategi för genomförandet. I sådana fall bör arbetsprogrammet för ITS omfatta en beskrivning av det förberedande arbete som ska utföras, och man bör vid fastställandet av de tillämpliga datumen för tillhandahållandet av dessa datatyper och tillhörande tjänster ta hänsyn till detta ytterligare arbete.

⁽⁴⁾ 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).

- (17) Den nödvändiga omvandlingen från icke-digital information till ett digitalt maskinläsbart format kräver ett gradvist och proportionellt tillvägagångssätt med tanke på det stora antalet berörda parter och deras skiftande tekniska kapacitet samt den stora mängden information. Därför bör det obligatoriska tillhandahållandet av vissa uppgifter i ett digitalt maskinläsbart format i ett första skede gälla information som tas fram eller uppdateras efter ett visst startdatum. I ett andra skede bör även information som tagits fram tidigare omfattas av skyldigheten. För andra data för vilka informationen snabbt blir inaktuell kan det räcka att endast ny eller uppdaterad information görs tillgänglig.
- (18) Av kontinuitetsskäl bör de datatyper och tjänster vars tillhandahållande är obligatoriskt enligt detta direktiv vara tillgängliga inom ett konkret geografiskt område. Detta område bör också fastställas på grundval av ett gradvist och proportionerligt tillvägagångssätt. När det gäller data om trafikreglering i urbana knutpunkter bör medlemsstaterna ha möjlighet att begränsa täckningen till specifika vägar genom att tillämpa ett tröskelvärde för trafikflöde som anges i detta direktiv, för att säkerställa att de relevanta skyldigheterna är proportionella och i synnerhet att kostnads-nyttoförhållandet är rimligt.
- (19) Av trafiksäkerhetsskäl uppmuntras medlemsstaterna att göra data tillgängliga via nationella åtkomstpunkter så snart som möjligt (t.ex. hastighetsbegränsningar eller dynamiska data för trygga och säkra parkeringsområden), även för de delar av vägnätet som ligger utanför det geografiska område som fastställs i bilaga III (t.ex. motorvägar som inte ingår i det transeuropeiska vägnätet).
- (20) Studien *Mapping accessible transport for persons with reduced mobility* från 2020 visar att bristen på tillräckliga data om tillgänglighetsfunktioner för närvarande utgör ett hinder för tillförlitlig reseplanering när tillgänglighetsaspekter används som sökvariabler. Den visar också att fastställandet av minimikrav och standarder för information till personer med funktionsnedsättning och nedsatt rörlighet bör betraktas som mycket viktigt på unionsnivå och medlemsstatsnivå. För att ytterligare förbättra transportsystemets tillgänglighet och underlätta resande för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet behöver multimodala digitala mobilitetstjänster data om trafiknoder och deras tillgänglighetsfunktioner i tillgängliga format.
- (21) Mot bakgrund av uttalandet i strategin för hållbar och smart mobilitet uppmanas kommissionen att överväga vilka anpassningar som krävs i den nuvarande rättsliga ramen till följd av ny elektronisk kommunikationsteknik och hur larmcentralerna i eCall-systemet påverkas av en eventuell utvidgning av eCall till andra fordonskategorier såsom tunga lastbilar, bussar och långfärdsbussar, motordrivna tvåhjulingar och jordbrukstraktorer. Utanför ramen för detta direktiv uppmanas kommissionen dessutom att bedöma möjliga alternativ för att ta itu med frågan om föräldring av eCall-system i fordon med utrustning som uppfyller nuvarande eCall-specifikationer, när kretskopplade kommunikationsnät (2G och 3G) stängs av.
- (22) Den ökade integreringen av ITS och avancerade förarstödsystem, eller fordons- och infrastruktursystem i allmänhet, innebär att sådana system i allt högre grad kommer att vara beroende av den information de ger varandra. Detta gäller i synnerhet för C-ITS. Ett sådant beroende kommer att öka med högre automatiseringsnivåer. Dessa högre automatiseringsnivåer förväntas utnyttja kommunikation mellan fordon och infrastruktur på ett säkert sätt för att orkestrera manövrer och hantera trafikflöden, vilket också bidrar till hållbarare transporter. Denna kommunikation mellan fordon och infrastruktur bör bidra till tillförlitligheten hos, korrektheten i och tillgången till data. Att äventyra ITS-tjänsternas integritet skulle därför kunna få allvarliga konsekvenser för trafiksäkerheten, t.ex. när medvetet falsk information får fordon att göra manövrer som innebär att vägtrafikanter utsätts för risker, och kan ha en dominoeffekt på unionens transportsystem. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen, i situationer där ITS-tjänsternas integritet äventyras och det brådskar med en unionsinsats för att säkerställa säkerheten och funktionen hos unionens transportsystem eller trafiksäkerhet, tilldelas genomförandebefogenheter för att anta motåtgärder för att ta itu med orsakerna till och konsekvenserna av denna situation. Dessa motåtgärder bör vidtas så snart som möjligt och vara omedelbart tillämpliga. Innan sådana

motåtgärder antas bör kommissionen emellertid göra allt som står i dess makt för att samråda med medlemsstaternas experter. Med tanke på att det kan finnas beredskapsplaner på olika insatsnivåer för att åtgärda en rad möjliga systemfel bör kommissionen dessutom endast anta sådana motåtgärder i nödsituationer där de trafiksäkerhetsåtgärder som vidtas av behöriga nationella myndigheter inte kommer att säkerställa snabba och effektiva insatser. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁽¹⁵⁾. Med tanke på behovet av att säkerställa kontinuitet i transporter är det lämpligt att förlänga giltighetstiden för en sådan motåtgärd utöver sex månader med utnyttjande av den möjlighet som föreskrivs i artikel 8.2 i förordning (EU) nr 182/2011. Sådana motåtgärder bör upphöra så snart en alternativ lösning har genomförts eller nödsituationen har avhjälpats.

- (23) 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) 2016/679⁽¹⁶⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG⁽¹⁷⁾. I överensstämmelse med artikel 6 i förordning (EU) 2016/679 bör det i det här direktivet anges för vilket ändamål personuppgifter får behandlas inom ramen för det här direktivet.
- (24) Om de specifikationer som ska utarbetas enligt det här direktivet inbegriper behandling av personuppgifter, bör de föreskriva adekvata och lämpliga skyddsåtgärder för personuppgifter i enlighet med kraven i förordning (EU) 2016/679 och direktiv 2002/58/EG, inbegripet vad avser datalagringens maximala varaktighet samt anonymisering eller pseudonymisering av uppgifterna. Utan att det påverkar tillämpningen av alla eventuella särskilda krav som anges i unionsrätten när det gäller användning av anonyma eller pseudonymiserade uppgifter bör anonymiserade uppgifter i synnerhet användas närhelst det är möjligt att på samma sätt uppnå de syften som eftersträvas genom att behandla personuppgifter och när så är tekniskt möjligt. I andra fall bör användningen av pseudonymiserade uppgifter uppmuntras, till exempel genom EUs förvaltningssystem för säkerhetsbehörighetsuppgifter för C-ITS, i syfte att förbättra enskildas integritet, i enlighet med principen om inbyggt uppgiftsskydd. Användningen av personuppgifter som härrör från mobilitetsmönster eller ansiktigenkänning får inte leda till någon form av social diskriminering. Vidare bör det i dessa specifikationer eller i nationell rätt, beroende på vad som är lämpligt, anges skyddsåtgärder särskilt mot missbruk, inbegripet olaglig åtkomst, ändring eller förlust, i överensstämmelse med kraven i förordning (EU) 2016/679 och direktiv 2002/58/EG.
- (25) Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/95/EG⁽¹⁸⁾ är tillämpligt på produkter för vilka sektorslagstiftning inte innehåller mer specifika bestämmelser med samma säkerhetsmål, samt när säkerhetskraven i sektorslagstiftning inte omfattar de aspekter och risker eller riskkategorier som omfattas av det direktivet (även kallat *skydds nätet*).
- (26) När det är nödvändigt att genomföra en bedömning av överensstämmelse bör specifikationerna innehålla närmare bestämmelser om det förfarande som styr bedömningen av överensstämmelse eller lämpligheten för användningen av komponenter. När det gäller vissa ITS-tjänster, särskilt C-ITS-tjänster, är kontinuerligt uppfyllande av vissa krav och interoperabilitet grundläggande för att man ska kunna säkerställa systemets säkerhet och korrekta funktion. Vid behov bör därför specifikationer som fastställer krav för produkter också innehålla förfaranden för

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

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

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

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

marknadskontroll, inbegripet en skyddsklausul. Dessa bestämmelser bör grunda sig på Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG⁽¹⁾, särskilt med avseende på moduler för olika stadier i förfaranden vid bedömning av överensstämmelse och marknadskontroll. I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858⁽²⁾ 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 167/2013⁽³⁾ och (EU) nr 168/2013⁽⁴⁾ fastställs regler för typgodkännande av två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar, och jordbruks- eller skogsfordon och delar till dessa eller relaterad utrustning.

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

- (27) När införandet och användningen av ITS-utrustning och ITS-programvara inbegriper system för artificiell intelligens bör relevanta bestämmelser i en Europaparlamentets och rådets förordning om harmoniserade regler för artificiell intelligens (rättsakt om artificiell intelligens) beaktas.
- (28) För ITS-tillämpningar och ITS-tjänster som kräver exakt och garanterad punktlighet och positionering bör satellitbaserad infrastruktur eller annan teknik med en likvärdig precisionsnivå användas. Synergier mellan unionens transport- och rymdsektorer bör utnyttjas för att främja en bredare användning av ny teknik som tillgodoser behovet av exakt och garanterad punktlighet och positionering. Unionens rymdprogram, som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/696⁽⁵⁾, tillhandahåller högkvalitativa, aktuella och säkra rymdrelaterade data, uppgifter och tjänster genom systemen Galileo, *European Geostationary Navigation Overlay Service* (Egnos) och Copernicus.
- (29) Tillhandahållandet av säkra och tillförlitliga tjänster för tidsangivelser och positionering är en väsentlig del av en effektiv drift av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster. Det är därför lämpligt att säkerställa att de är kompatibla med den autentiseringsmekanism som tillhandahålls genom Galileoprogrammet, för att mildra signalspoofingattacker mot globala system för satellitnavigering (GNSS). Detta utesluter inte att man använder andra beprövade mekanismer som ger samma konfidensgrad för att säkerställa att informationen om position och tid är tillförlitlig.
- (30) Medlemsstaterna och andra berörda aktörer, inbegripet kommissionens övriga expertgrupper, särskilt europeiska rådgivande gruppen för intelligenta transportsystem (ITS), och kommittéer som arbetar med digitala aspekter av transporter, bör rådfrågas vid utarbetandet av de arbetsprogram som kommissionen antar enligt direktiv 2010/40/EU.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/696 av den 28 april 2021 om inrättande av unionens rymdprogram och Europeiska unionens rymdprogrambyrå och om upphävande av förordningarna (EU) nr 912/2010, (EU) nr 1285/2013 och (EU) nr 377/2014 och beslut nr 541/2014/EU (EUT L 170, 12.5.2021, s. 69).

- (31) Bestämmelserna om rapportering bör förenklas och vara bättre lämpade för en komparativ analys. En medlemsstatsrapport vart tredje år som omfattar detta direktivs och samtliga delegerade akters och genomförandeakters genomförande bör därför ersätta de olika, befintliga rapporteringsskyldigheterna, och det bör utarbetas en gemensam mall som innehåller vissa nyckelprestationsindikatorer. På grundval av erfarenheterna från användningen av frivilliga nyckelprestationsindikatorer i rapporterna bör kommissionen kunna välja ut vissa av indikatorerna som ska ingå i den harmoniserade mallen.
- (32) Kommissionen och medlemsstaterna uppmuntras att främja samarbetet med tredjeländer, särskilt kandidatländer för medlemskap i unionen och de tredjeländer där transitkorridorer som förbinder medlemsstater är belägna. Kommissionen uppmuntras att även främja samarbete på internationell nivå.
- (33) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter när det gäller antagande och uppdatering av arbetsprogrammen samt antagande av mallen för medlemsstaternas rapporter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med förordning (EU) nr 182/2011.
- (34) I syfte att uppnå målen i detta direktiv bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på ändring av förteckningen över datatyper för vilka medlemsstaterna ska säkerställa tillgången till data, under en period av fem år från och med ikraftträdandet av detta direktiv. Denna period bör genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, även på expertnivå och med berörda aktörer som företrädar alla typer av vägtrafikanter och andra berörda parter, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning⁽²⁴⁾. 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.
- (35) För att garantera en samordnad strategi bör kommissionen säkerställa samstämmighet mellan verksamheterna i den kommitté som inrättas genom detta direktiv och i de kommittéer som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordningar (EU) nr 165/2014⁽²⁵⁾, (EU) 2019/1239⁽²⁶⁾, (EU) 2020/1056 och (EU) 2018/858 och genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/2/EG⁽²⁷⁾ och (EU) 2019/520⁽²⁸⁾.
- (36) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att kunna garantera ett samordnat och enhetligt införande av interoperabla ITS inom hela unionen, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och/eller den privata sektorn utan snarare, på grund av åtgärdens omfattning och verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

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

⁽²⁵⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 60, 28.2.2014, s. 1).

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

⁽²⁷⁾ Europaparlamentets och rådets 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).

⁽²⁸⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägullsystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen (EUT L 91, 29.3.2019, s. 45).

- (37) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument ⁽²⁹⁾, har medlemsstaterna åtagit sig att, när det är motiverat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i direktivet och motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande. Vad avser detta direktiv anser lagstiftern att det är motiverat att sådana dokument översänds.
- (38) Europeiska datatillsynsmannen har hörts i enlighet med artikel 42.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725 ⁽³⁰⁾ 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:

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

2. Artikel 2.1 ska ersättas med följande:

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

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

3. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

- a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

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

- b) Punkt 4 ska ersättas med följande:

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

- c) Punkt 14 ska ersättas med följande:

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

⁽²⁹⁾ EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

⁽³⁰⁾ 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).

d) Punkt 18 ska ersättas med följande:

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

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

e) Följande punkter ska läggas till:

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

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

21. *tillgång till data*: förekomst av data i ett digitalt maskinläsbart format.

22. *nationell åtkomstpunkt*: ett digitalt gränssnitt som inrättats av en medlemsstat och som utgör en enda åtkomstpunkt för data, enligt specifikationer som avses i artikel 6.

23. *tillgänglighet till data*: möjlighet att begära och erhålla data i ett digitalt maskinläsbart format.

24. *multimodal digital mobilitetstjänst*: en tjänst som tillhandahåller information om trafik- och resedata såsom lokalisering av transportanläggningar, tidtabeller, tillgång eller biljettpriser för mer än ett transportslag, vilket kan inbegripa funktioner som möjliggör reservation, bokning eller betalning eller utfärdande av biljetter.

25. *underliggande information*: information inom ramen för detta direktiv som bedöms vara relevant för att informera vägtrafikanter och ITS-användare, särskilt av vägmyndigheter i de fall då de ansvarar för sådan information.

26. *huvudväg*: väg utanför tätortsområden, som fastställts av en medlemsstat, som förbinder större städer eller regioner, eller båda, och som inte klassificeras som en del av det övergripande transeuropeiska vägnätet eller som en motorväg."

4. Följande artikel ska införas:

"Artikel 4a

Arbetsprogram

1. Senast den 21 december 2024 ska kommissionen, efter samråd med europeiska rådgivande gruppen för intelligenta transportsystem (ITS), som inrättats genom kommissionens beslut av den 4 maj 2011 (*), och relevanta berörda aktörer, anta en genomförandeakt där ett arbetsprogram fastställs. Den genomförandeakten ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 15.4. Arbetsprogrammet ska åtminstone innehålla följande komponenter:

a) Mål och tidsfrister för dess årliga genomförande, varvid det anges för vilka arbetspunkter som specifikationer ska utarbetas i enlighet med artikel 6.

b) De datatyper som kommissionen överväger att lägga till i, eller stryka från, bilaga III genom de delegerade akter som avses i artikel 7.1a.

c) Förberedande arbete som ska utföras av kommissionen i samarbete med berörda parter och medlemsstaterna i enlighet med artikel 7.1.

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

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

5. Artikel 5 ska ersättas med följande:

"Artikel 5

Tillämpning av specifikationer för införandet av ITS

1. Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de specifikationer som antas av kommissionen i enlighet med artikel 6 tillämpas på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster, när dessa ITS-tillämpningar och ITS-tjänster införs, i enlighet med principerna i bilaga II. Detta ska inte påverka varje medlemsstats rätt att besluta om införandet av sådana tillämpningar och tjänster på sitt territorium. Denna rätt påverkar inte tillämpningen av artikel 6a.

2. Medlemsstaterna ska när så är relevant samarbeta, bland annat med berörda aktörer, när det gäller de prioriterade områdena i den mån inga specifikationer har antagits med avseende på dessa prioriterade områden.

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

6. Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

- a) Punkt 5 ska ersättas med följande:

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

(*) 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)."

- 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 om det är motiverat med hänsyn till säkerhet och interoperabilitet, innehålla bestämmelser om bedömning av överensstämmelse och om 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, som omfattas av eventuella specifika regler om bedömning som fastställs däri.

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

c) Följande punkt ska läggas till:

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

7. Följande artikel ska införas:

"Artikel 6a

Tillgång till data och införande av ITS-tjänster

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

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

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

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

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

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

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

8. Artikel 7 ska ersättas med följande:

"Artikel 7

Ändringar av bilaga III

1. Innan kommissionen antar delegerade akter enligt denna artikel ska den, som en del av den återkommande samrådsprocessen och tillsammans med experter som utsetts av medlemsstaterna och berörda parter, förvissa sig om mognadsgraden när det gäller de beskrivningar för det digitala innehållet i datatyper som ska göras tillgängliga i enlighet med artikel 6a och säkerställa att lämpligt förberedande arbete slutförts.

1a. Efter en kostnads-nyttoanalys och lämpliga samråd och med beaktande av marknadsutvecklingen och den tekniska utvecklingen i hela unionen ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 i syfte att ändra bilaga III genom att

- a) lägga till datatyper som omfattas av en av de datakategorier eller underkategorier som avses i bilaga III och som anges i de specifikationer som fastställts i enlighet med artikel 6.8, när tillgången till sådana datatyper enligt en kostnads-nyttoanalys medför betydande och klart motiverade fördelar och förbättringar i fråga om hållbara transporter, transportsäkerhet och transportskydd eller effektiva transporter och transporthantering, och fastställa tillämpliga datum,
- b) när detta är klart motiverat, stryka datatyper från bilaga III,
- c) fastställa tillämpliga datum för de datatyper som förtecknas i bilaga III i de fall där inga datum har fastställts senast den 20 december 2023.

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

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

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

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

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

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

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

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

9. Följande artikel ska införas:

"Artikel 7a

Interimistiska åtgärder

1. Utan att det påverkar mekanismer för incidentberedskap och incidenthantering, t.ex. de som fastställts enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1148 (*), får kommissionen, på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ, i en nödsituation anta omedelbart tillämpliga genomförandeakter med motåtgärder för att komma till rätta med orsakerna till och följderna av denna situation, såsom tillfälligt upphävande av skyldigheter inom de prioriterade områden som anges i artikel 2. Kommissionen ska snarast möjligt informera medlemsstaterna när den anser att en nödsituation har uppstått.

2. Kommissionen får anta genomförandeakter i enlighet med punkt 1 endast vid en oförutsedd nödsituation som har uppstått på grund av att tillgången till eller integriteten hos ITS-tjänster, vilka är föremål för specifikationer som antagits i enlighet med artikel 6, äventyras, om en sådan situation sannolikt äventyrar säkerheten och funktionen hos unionens transportsystem eller har en negativ inverkan på trafiksäkerheten och endast då det inte kan förväntas att en tillämpning av en incidenthanteringsmekanism eller en ändring av specifikationerna i enlighet med artikel 6 kommer att säkerställa en snabb och verkningfull reaktion. De av kommissionen antagna åtgärderna ska vara strikt begränsade till att åtgärda orsakerna till och följderna av sådana nödsituationer.

3. Antagandet av interimistiska åtgärder i enlighet med denna artikel påverkar inte medlemsstaternas behörighet att vidta åtgärder i en nödsituation med koppling till frågor som rör nationell säkerhet eller nationellt försvar och som inverkar på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster på deras territorium.

4. De genomförandeakter som avses i punkt 1 ska antas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 15.3. Genomförandeakterna ska vara giltiga högst åtta månader. Kommissionen ska informera medlemsstaterna när den anser att nödsituationen har upphört. Kommissionen ska upphäva dessa genomförandeakter så snart situationen har upphört eller när kommissionen har ändrat de relevanta specifikationerna för att avhjälpa situationen, beroende på vilket som inträffar först.

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

10. Artikel 8 ska ersättas med följande:

"Artikel 8

Standarder

1. De standarder som är nödvändiga för att sörja för interoperabilitet, kompatibilitet och kontinuitet för införande och operativ användning av ITS ska utarbetas på de prioriterade områdena och för de prioriterade åtgärderna. I detta syfte ska kommissionen, efter att ha hört den kommitté som avses i artikel 15, uppmana de relevanta standardiseringsorganen i enlighet med förfarandet i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 (*) att göra allt som behövs för ett snabbt antagande av dessa standarder.

2. När standardiseringsorganen får ett uppdrag ska principerna i bilaga II, liksom alla funktionella bestämmelser som ingår i de specifikationer som antas i enlighet med artikel 6, respekteras.

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

11. Artikel 10 ska ersättas med följande:

"Artikel 10

Regler om dataskydd och personlig integritet

1. Data som utgör personuppgifter enligt definitionen i artikel 4.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 (*) ska behandlas i enlighet med det här direktivet endast i den mån sådan behandling är nödvändig för att de ITS-tillämpningar, ITS-tjänster och ITS-åtgärder som identifieras i bilaga I till detta direktiv ska fungera i syfte att säkerställa trafiksäkerhet eller transportskydd samt bättre trafikledning, mobilitetshantering eller incidenthantering.

2. Om specifikationer som antas i enlighet med artikel 6 berör behandling av data som är personuppgifter enligt definitionen i artikel 4.1 i förordning (EU) 2016/679, ska de fastställa kategorierna för dessa uppgifter och föreskriva lämpliga skyddsåtgärder för personuppgifter i enlighet med förordning (EU) 2016/679 och direktiv 2002/58/EG. I sådana fall ska den konsekvensbedömning som avses i artikel 6.7 i detta direktiv innehålla en analys av denna behandlings konsekvenser för skyddet för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter.

3. Om anonymisering är tekniskt möjlig och syftet med databehandlingen kan uppnås med anonymiserade uppgifter ska anonymiserade uppgifter användas.

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

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

12. Följande artikel ska införas:

"Artikel 10a

EU:s förvaltningssystem för säkerhetsbehörighetsuppgifter för C-ITS

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

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

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

13. Artikel 12 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 6 och 7 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den 20 december 2023. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga."

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

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

c) Punkt 6 ska ersättas med följande:

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

14. Artikel 15 ska ersättas med följande:

"Artikel 15

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av Europeiska ITS-kommittén (EIC). Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 (*).

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 8 i förordning (EU) nr 182/2011 jämförd med artikel 5 i den förordningen tillämpas.
4. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

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

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

15. Artikel 17 ska ersättas med följande:

"Artikel 17

Rapportering

1. Medlemsstaterna ska senast den 21 mars 2025 överlämna 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 till data och tjänster som förtecknas i bilagorna III och IV.
2. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa mallen för den första rapporten och lägesrapporterna, inbegripet en förteckning över nyckelprestationsindikatorer för bedömning av genomförandet av detta direktiv samt de delegerade akter och genomförandeakter som antas på grundval av detta. Mot bakgrund av proportionalitetsprincipen och på grundval av bästa praxis ska det i genomförandeakterna göras åtskillnad på obligatoriska nyckelprestationsindikatorer som ska ingå i rapporterna och ytterligare indikatorer som i förekommande fall får ingå i rapporterna. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 15.4.
3. Efter den första rapporten ska medlemsstaterna rapportera vart tredje år om de framsteg som gjorts med genomförandet av detta direktiv samt de delegerade akter och genomförandeakter som antas på grundval av detta. Kommissionen ska säkerställa att de tidsfrister för rapporteringen som fastställs i de delegerade akter som antas på grundval av artikel 6 anpassas till detta.
4. Senast 12 månader efter utgången av varje tidsfrist för medlemsstaternas rapportering ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om de framsteg som gjorts med genomförandet av detta direktiv och de delegerade akter som antagits på grundval av detta. Rapporten ska åtföljas av en analys av funktionen och genomförandet av artiklarna 5–11 samt artikel 16, inbegripet av de finansiella medel som används och krävs. Rapporten ska också när så är lämpligt innehålla en bedömning av behovet av att ändra detta direktiv."

16. Följande artikel ska införas:

"Artikel 18a

Översyn

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

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

Artikel 2

Införlivande

- 1. Medlemsstaterna ska senast den 21 december 2025 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

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

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.
- 2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Ikraftträdande

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

Artikel 4

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 22 november 2023.

På Europaparlamentets vägnar
R. METSOLA
Ordförande

På rådets vägnar
P. NAVARRO RÍOS
Ordförande

BILAGA I

*BILAGA I

PRIORITERADE OMRÅDEN

(i enlighet med vad som anges i artikel 2)

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

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

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

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

- 1.1.1 Tillgången och tillgängligheten till befintliga och tillförlitliga multimodala trafik- och resedata, som används för multimodala digitala mobilitetstjänster för leverantörer av ITS-tjänster, utan att det påverkar begränsningar som berör säkerhet och transporthantering.
- 1.1.2 Underlättande av elektroniskt datautbyte över gränser mellan relevanta offentliga myndigheter och berörda aktörer och berörda leverantörer av ITS-tjänster, i synnerhet via standardiserade gränssnitt.
- 1.1.3 Snabb uppdatering, utförd av relevanta offentliga myndigheter och aktörer, av tillgängliga multimodala trafik- och resedata som används för multimodala digitala mobilitetstjänster.
- 1.1.4 Snabb uppdatering, utförd av leverantörerna av ITS-tjänster, av information om multimodalt resande, inbegripet när så är relevant information som rör bokning och inköp av transporttjänster.

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

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

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

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

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

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

- 1.3.1.2 Underlättande av elektroniskt datautbyte mellan relevanta offentliga myndigheter och leverantörer av ITS-tjänster och andra berörda aktörer.
- 1.3.1.3 Snabb uppdatering, utförd av relevanta offentliga myndigheter och/eller, i tillämpliga fall, den privata sektorn, av väg- och trafikdata (t.ex. trafikplaner, trafikbestämmelser och rekommenderade färdtrutter).
- 1.3.1.4 Snabb uppdatering, utförd av leverantörer av ITS-tjänster, av de ITS-tjänster och ITS-tillämpningar som använder dessa väg- och trafikdata.
- 1.3.2 Fastställande av nödvändiga krav för att om möjligt göra de väg- och trafikdata samt de relevanta resedata och data om multimodal infrastruktur som används för digitala kartor tillförlitliga och tillgängliga för producenter av digitala kartor och leverantörer av sådana digitala karttjänster, på grundval av följande:
 - 1.3.2.1 Tillgången och tillgängligheten till befintliga väg- och trafikdata samt de relevanta resedata och data om multimodal infrastruktur, inbegripet identifierade trafiknoder, som används för digitala kartor för producenter av digitala kartor och leverantörer av sådana digitala karttjänster.
 - 1.3.2.2 Underlättande av elektroniskt datautbyte mellan relevanta offentliga myndigheter och aktörer och privata producenter av digitala kartor och leverantörer av sådana digitala karttjänster.
 - 1.3.2.3 Snabb uppdatering, utförd av relevanta offentliga myndigheter och aktörer, av väg- och trafikdata för digitala kartor.
 - 1.3.2.4 Snabb uppdatering av digitala kartor, utförd av producenter av digitala kartor och leverantörer av sådana digitala karttjänster.

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

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

2.1 Specifikationer för förbättrade trafiklednings- och incidenthanteringstjänster

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

- 2.1.1 tillgången och tillgängligheten till befintliga och tillförlitliga väg- och trafikdata och data om olyckor och incidenter som behövs för trafiklednings- och incidenthanteringstjänster,
- 2.1.2 underlättande av elektroniskt datautbyte, inbegripet godsdata som är relevanta för trafikledning och incidenthantering (t.ex. transporter av farligt gods, godsrelaterade tillträdesbegränsningar samt överdimensionerade transporter), över gränser mellan trafikledningscentraler, trafikinformationscentraler, berörda aktörer och berörda leverantörer av ITS-tjänster, i synnerhet via standardiserade gränssnitt,
- 2.1.3 snabb uppdatering, utförd av de berörda aktörerna, av tillgängliga väg- och trafikdata och data om olyckor och incidenter som behövs för förbättrade trafiklednings- och incidenthanteringstjänster,
- 2.1.4 tillgången och tillgängligheten till data och synergier med andra initiativ som syftar till att stödja multimodalitet, integrering av transportslag och underlättande av byte av transportslag i det europeiska transportnätet till de hållbaraste transportslagen genom harmonisering och underlättande av datadelning (*)

2.2 Specifikationer för mobilitetshanteringstjänster

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

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

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

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

2.3 EU:s ram för ITS-arkitektur

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

2.4 ITS-tillämpningar och godstransportlogistik

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

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

2.4.2 tillgång till lastrelaterade data, som är tillgängliga genom andra särskilda ramar för datadelning (?)*,

2.4.3 integrering av positioneringsresultat i trafikledningsverktyg och trafikledningscentraler.

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

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

3.1 Specifikationer för interoperabelt EU-omfattande eCall

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

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

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

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

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

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

3.2.1 tillgång till vägparkeringsinformation för användare,

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

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

3.3 Specifikationer för ett minimum av trafiksäkerhetsrelaterad universell trafikinformation

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

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

- 3.3.2 införande eller användning av medel för att upptäcka eller identifiera säkerhetsrelaterade händelser och förhållanden,
- 3.3.3 fastställande och användning av en standardiserad förteckning över säkerhetsrelaterade trafikhändelser (*universella trafikmeddelanden*) som ska meddelas kostnadsfritt till ITS-användare,
- 3.3.4 kompatibilitet för och integrering av 'universella trafikmeddelanden' i ITS-tjänster för multimodal trafik- och reseinformation i realtid.

3.4 Specifikationer för övriga åtgärder

- 3.4.1 Fastställande av de åtgärder som är nödvändiga för att stödja väganvändarnas säkerhet med avseende på deras fordonsbaserade gränssnitt mellan människa och maskin och användningen av mobil utrustning inbegripet mobiltelefoner för att stödja körningen och/eller transporten, samt säkerheten för kommunikation i fordon, och som inte omfattas av tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets förordningar (EU) nr 167/2013 (*)¹, (EU) nr 168/2013 (*)² och (EU) 2018/858 (*)³.
- 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 förordningarna (EU) nr 167/2013, (EU) nr 168/2013 och (EU) 2018/858.
- 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 tillämpningsområdet för förordningarna (EU) nr 167/2013, (EU) nr 168/2013 och (EU) 2018/858.
- 3.4.4 Fastställande av de åtgärder som är nödvändiga för att underlätta informationsutbyte mellan leverantörer av säkerhetsrelaterade ITS-tillämpningar, såsom stöd för att få tillbaka stulna fordon eller varor, och relevanta offentliga myndigheter, med vederbörligt beaktande av andra existerande och framväxande ramar som syftar till att underlätta datadelning i mobilitet och transporter, och som inte omfattas av tillämpningsområdet för förordningarna (EU) nr 167/2013, (EU) nr 168/2013 och (EU) 2018/858.

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 förordningarna (EU) nr 167/2013, (EU) nr 168/2013 och (EU) 2018/858:

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

4.2 Specifikationer för tjänster

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

- 4.2.3 C-ITS-tjänster baserade på avsikter som gör det möjligt för fordon att hantera komplexa trafikscenarier och som möjliggör högautomatiserad körning.
- 4.2.4 C-ITS-infrastrukturjänster 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 certifikatpolicy, förvaltare av förteckningen över betrodda certifikatutfärdare för C-ITS och kontaktpunkt för C-ITS.
 - 4.3.3 Säkerhetspolicy för hantering av informationssäkerhet i C-ITS.

(¹)* 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)* Exempelvis förordning (EU) 2020/1056.

(³)* Tilläggsprotokoll till konventionen om frakta brevet vid internationell godsbeordran på väg (CMR) avseende den elektroniska fraktsedeln.

(⁴)* 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).

(⁵)* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga (EUT L 60, 2.3.2013, s. 52).

(⁶)* 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)."

BILAGA II

*BILAGA II

PRINCIPER FÖR SPECIFIKATIONER OCH INFÖRANDE AV ITS

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

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

a)	vara effektiva	–	på ett påtagligt sätt bidra till att möta de centrala utmaningar som EU:s vägtransport står inför (t.ex. minska trafikstockningar, hantera nödsituationer och väderfenomen, minska utsläpp, förbättra energieffektiviteten och skapa en hög säkerhets- och skyddsnivå även för oskyddade trafikanter),
b)	vara kostnadseffektiva	–	optimera förhållandet mellan kostnader och resultat när det gäller att nå målen,
c)	vara proportionella	–	i förekommande fall ange olika nivåer av uppnåelig kvalitet och införande av tjänster, med beaktande av lokala, regionala, nationella och europeiska förhållanden,
d)	stödja tjänsternas kontinuitet	–	garantera sammanhängande tjänster i hela unionen, särskilt inom det transeuropeiska vägnätet och, om möjligt, vid dess yttre gränser, när ITS-tjänster införs; tjänstekontinuitet bör säkerställas på en nivå som är anpassad till särdragen hos de transportnät som kopplar ihop länder samt, i förekommande fall, regioner med varandra och städer med landsbygdsområden,
e)	uppnå interoperabilitet	–	säkerställa att systemtillämpningarna, tjänsterna och de underliggande affärsprocesserna har kapacitet att utbyta data och dela information och kunskap i ett standardiserat format som möjliggör ett effektivt tillhandahållande av ITS-tjänster,
f)	stödja bakåtkompatibilitet	–	i motiverade fall säkerställa att ITS-systemen har kapacitet att fungera tillsammans med befintliga system som har ett gemensamt syfte, utan att utveckling av ny teknik hindras och samtidigt som, när så är lämpligt, komplementariteten med eller övergången till ny teknik stöds,
g)	respektera den nationella infrastrukturens och de nationella nätens särdrag	–	ta hänsyn till de inneboende särdragen hos transportnäten, särskilt vad beträffar storleken på trafikvolymerna, väderleksförhållandena på vägarna och infrastrukturens särdrag,
h)	främja lika tillgång	–	inte förhindra eller diskriminera tillträdet till ITS-tillämpningar och ITS-tjänster för oskyddade trafikanter, i tillämpliga fall vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning i linje med tillgänglighetskraven i bilaga I till direktiv (EU) 2019/882 när ITS-tillämpningar och ITS-tjänster är avsedda att fungera som gränssnitt mot eller tillhandahålla information till ITS-användare med funktionsnedsättning; vara användarvänliga för personer med begränsad digital kunskap,
i)	stödja mognad	–	efter en lämplig riskbedömning, inbegripet där så är lämpligt provningar under verkliga förhållanden, som avser flera tillverkare av fordon och enheter samt leverantörer av infrastruktur, visa att innovativa ITS-system är robusta tack vare en tillräcklig nivå av teknisk utveckling och operativt utnyttjande,

j)	leverera kvalitet när det gäller tidsangivelser och positionering	–	säkerställa att ITS-tillämpningar och ITS-tjänster, som är beroende av tidsangivelser eller positionering, är kompatibla med åtminstone de navigeringstjänster som tillhandahålls av Galileo, inbegripet den öppna tjänsten för autentisering av navigationsmeddelanden (<i>Open Service Navigation Message Authentication</i>) och andra Galileo-tjänster 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. Utöver Copernicusdata får också andra data och tjänster användas.
k)	underlätta intermodalitet	–	beakta samordning av olika transportslag, i förekommande fall, i samband med införandet av ITS,
l)	respektera samstämmighet	–	ta hänsyn till de av unionens befintliga bestämmelser, strategier och verksamheter som är relevanta 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, inbegripet om miljöpåverkan, när man föreslår kunderna mobilitetsalternativ.”

BILAGA III
"BILAGA III

FÖRTECKNING ÖVER DATATYPER

Datatyyp	Geografisk täckning	Datum som avses i artikel 6a.1 andra stycket	Datum som avses i artikel 6a.1 tredje stycket
1. Data som avser tillhandahållandet av EU-omfattande vägtrafikinformations- och navigeringsjänster (såsom avses i bilaga I, Prioriterat område I, punkterna 1.2 och 1.3):			
1.1 Kategori: Statiska och dynamiska trafikregler, i tillämpliga fall, avseende:			
Underkategori: — tillträdesvillkor för tunnelar — tillträdesvillkor för broar — hastighetsbegränsningar — omkörningsförbud för tunga lastbilar — begränsningar av vikt/längd/bredd/höjd	Det transeuropeiska stommätet för vägar	31 december 2025	31 december 2027
	Det övergripande transeuropeiska nätet för vägar, andra motorvägar och avsnitt av huvudvägar, där den totala årsmedeldygnstrafiken överstiger 8 500 fordon, och alla vägar i de städer som ligger i centrum av de urbana knutpunkterna enligt definitionen i artikel 3 p i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 ⁽¹⁾ och som föreknas i den förordningen, inbegripet de som förvaltas av städerna. Medlemsstaten får i de städer som ligger i centrum av de urbana knutpunkterna välja att begränsa täckningen till gator där årsmedeldygnstrafiken överstiger 7 000 fordon. Medlemsstater som fattar ett sådant beslut ska underrätta kommissionen om detta senast den 31 december 2026.	31 december 2026	31 december 2028
Underkategori: — enkeltäckade gator	Väginfrastruktur i de städer som ligger i centrum av de urbana knutpunkterna enligt definitionen i artikel 3 p i förordning (EU) nr 1315/2013	31 december 2025	31 december 2027
Underkategori: — bestämmelser för godsleveranser	Väginfrastruktur i de städer som ligger i centrum av de urbana knutpunkterna enligt definitionen i artikel 3 p i förordning (EU) nr 1315/2013	31 december 2026	Delegerade akter som ska antas i enlighet med artikel 7.1 a leden a, b och c

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

SV

EUT L, 30.11.2023

Data typ	Geografisk täckning	Datum som avses i artikel 6a.1 andra stycket	Datum som avses i artikel 6a.1 tredje stycket
Underkategori: — färdriktning för reversibla körfält	Det transeuropeiska stornätet och övergripande nätet för vägar, andra motorvägar och avsnitt av huvudvägar, där den totala årsmedeldynstrafiken överstiger 8 500 fordon, och alla vägar i de städer som ligger i centrum av de urbana knutpunkterna enligt definitionen i artikel 3 p i förordning (EU) nr 1315/2013 och som förtecknas i den förordningen, inbegripet de som förvaltas av städerna. Medlemsstaten får i de städer som ligger i centrum av de urbana knutpunkterna välja att begränsa täckningen till gator där årsmedeldynstrafiken överstiger 7 000 fordon. Medlemsstater som fattar ett sådant beslut ska underrätta kommissionen om detta senast den 31 december 2026.	31 december 2026	Delegerade akter som ska antas i enlighet med artikel 7.1a leden a, b och c
Underkategori: — trafikplaner	Det transeuropeiska stornätet och övergripande nätet för vägar, andra motorvägar och avsnitt av huvudvägar, där den totala årsmedeldynstrafiken överstiger 8 500 fordon, och alla vägar i de städer som ligger i centrum av de urbana knutpunkterna enligt definitionen i artikel 3 p i förordning (EU) nr 1315/2013 och som förtecknas i den förordningen, inbegripet de som förvaltas av städerna. Medlemsstaten får i de städer som ligger i centrum av de urbana knutpunkterna välja att begränsa täckningen till gator där årsmedeldynstrafiken överstiger 7 000 fordon. Medlemsstater som fattar ett sådant beslut ska underrätta kommissionen om detta senast den 31 december 2028.	31 december 2028	Delegerade akter som ska antas i enlighet med artikel 7.1a leden a, b och c
Underkategori: — permanenta tillträdesbegränsningar	Det transeuropeiska stornätet och övergripande nätet för vägar, andra motorvägar och avsnitt av huvudvägar, där den totala årsmedeldynstrafiken överstiger 8 500 fordon, och alla vägar i de städer som ligger i centrum av de urbana knutpunkterna enligt definitionen i artikel 3 p i förordning (EU) nr 1315/2013 och som förtecknas i den förordningen, inbegripet de som förvaltas av städerna. Medlemsstaten får i de städer som ligger i centrum av de urbana knutpunkterna välja att begränsa täckningen till gator där årsmedeldynstrafiken överstiger 7 000 fordon. Medlemsstater som fattar ett sådant beslut ska underrätta kommissionen om detta senast den 31 december 2026.	31 december 2026	Delegerade akter som ska antas i enlighet med artikel 7.1a leden a, b och c

Datatyyp	Geografisk täckning	Datum som avses i artikel 6a.1 andra stycket	Datum som avses i artikel 6a.1 tredje stycket
Underkategori: — gränser för begränsningar, förbud eller skyldigheter som gäller zoner, aktuell tillrädesstatus och villkor för trafik i reglerade trafikzoner	Det transeuropeiska stornätet och övergripande nätet för vägar, andra motorvägar och avsnitt av huvudvägar, där den totala årsmedeldynstrafiken överstiger 8 500 fordon, och alla vägar i de städer som ligger i centrum av de urbana knutpunkterna enligt definitionen i artikel 3 p i förordning (EU) nr 1315/2013 och som förtecknas i den förordningen, inbegripet de som förvaltas av städerna. Medlemsstaten får i de städer som ligger i centrum av de urbana knutpunkterna välja att begränsa täckningen till gator där årsmedeldynstrafiken överstiger 7 000 fordon. Medlemsstater som fattar ett sådant beslut ska underrätta kommissionen om detta senast den 31 december 2026.	31 december 2026	Delegerade akter som ska antas i enlighet med artikel 7.1 a leden a, b och c
1.2. Datatyper avseende nätets skick:			
Underkategori: — avspärrningar av vägar — avspärrningar av körfält — vägarbeten	Det transeuropeiska stornätet för vägar	31 december 2025	Ej tillämpligt (anmärkning 1)
	Det övergripande transeuropeiska vägnätet	31 december 2026	Ej tillämpligt (anmärkning 1)
Underkategori: — tillfälliga trafikstyrningsåtgärder	Det transeuropeiska stornätet och det övergripande nätet för vägar	31 december 2028	Ej tillämpligt (anmärkning 1)
2. Data som avser informations tjänster och reservations tjänster för säkra och skyddade parkerings platser för lastbilar och kommersiella fordon (såsom avses i bilaga I, Prioriterat område III, punkt 3.2);			
Kategori: statiska data	Det transeuropeiska stornätet för vägar	31 december 2025	31 december 2026
Underkategori: — statiska data avseende parkerings områdena — information om säkerhet och utrustning på parkerings området	Det övergripande transeuropeiska vägnätet	31 december 2026	31 december 2027
Kategori: dynamiska data	Det transeuropeiska stornätet och det övergripande nätet för vägar	31 december 2027	Ej tillämpligt (anmärkning 1)
Underkategori: — dynamiska data avseende tillgång till parkerings platser, inbegripet huruvida en parkering är full eller stängd eller uppgift om antal lediga platser			

Datatyp	Geografisk täckning	Datum som avses i artikel 6a.1 andra stycket	Datum som avses i artikel 6a.1 tredje stycket
3. Data som avser trafiksäkerhetsrelaterade händelser eller förhållanden som rör ett minimum av trafiksäkerhetsrelaterad universell trafikinformation (såsom avses i bilaga I, Prioriterat område III, punkt 3.3): Kategori: dynamiska data Underkategori: — tillfälligt hal vägbanan — djur, människor, hinder, bräte på vägen — oskyddad olycksplats — tillfälligt vägarbete — spökörare — icke-skyddad blockering av en väg Underkategori: — nedsatt sikt — exceptionella väderförhållanden	Det transeuropeiska stornätet och övergripande nätet för vägar och andra motorvägar som inte ingår i det nätet Det transeuropeiska stornätet och övergripande nätet för vägar och andra motorvägar som inte ingår i det nätet	31 december 2025 31 december 2026	Ej tillämpligt (anmärkning 1) Ej tillämpligt (anmärkning 1)
4. Statiska multimodala trafikdata för EU-omfattande multimodala reseinformations tjänster (såsom avses i bilaga I, Prioriterat område I, punkterna 1.1 och 1.3): Kategori: Lokalisering av identifierade trafiknoder för alla tidsbaserade transportslag, inklusive information om tillgänglighet för trafiknoder och förflytningsvägar inom ett omstigningsställe (t.ex. hissar, nulltrappor).	Urbana knutpunkter enligt definitionen i artikel 3 p i förordning (EU) nr 1315/2013 och som förtecknas i den förordningen, inbegripet de som förvaltas av städerna Unionens transportnät i dess helhet	31 december 2026 31 december 2028	Delegerade akter som ska antas i enlighet med artikel 7.1 a leden a, b och c Delegerade akter som ska antas i enlighet med artikel 7.1 a leden a, b och c

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

BILAGA IV

"BILAGA IV

Förteckning över ITS-Tjänster

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

I

(Lagstiftningsakter)

DIREKTIV

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

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-
téns yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽²⁾, och

av följande skäl:

(1) Den ökade vägtransportvolymen i unionen i samband
med tillväxten i den europeiska ekonomin och medbor-
garnas krav när det gäller rörlighet är en av de största
orsakerna till den ökade belastningen på väginfrastruk-
turen och den ökade energiförbrukningen samt en källa
till miljömässiga och sociala problem.

(2) För att komma till rätta med dessa stora utmaningar är
det inte tillräckligt att vidta traditionella åtgärder, som att
främst utöka den befintliga vägtransportinfrastrukturen.
Innovation kommer att spela en viktig roll i arbetet
med att finna lämpliga lösningar på unionsnivå.

(3) Intelligenta transportsystem (ITS) är avancerade tillämp-
ningar som utan att i sig vara intelligenta syftar till att
tillhandahålla innovativa tjänster med avseende på olika
transportslag och trafikledning och möjliggöra för olika
användare att vara bättre informerade och därigenom
kunna utnyttja transportnäten på ett säkrare, mer sam-
ordnat och "smartare" sätt.

(4) ITS integrerar telekommunikationer, elektronik och infor-
mationsteknik med transportteknik i syfte att planera,
konstruera, driva, underhålla och förvalta vägtransport-
sektorn. Tillämpningen av informations- och kommuni-
kationsteknik på vägtransporttjänster och deras gränssnitt
mot andra transportslag, kommer avsevärt att bidra till
att förbättra miljöprestanda, effektivitet, inklusive ener-
gieffektivitet, säkerhet och skydd i samband med väg-
transporter, inbegripet transport av farligt gods, allmän
säkerhet och rörlighet för gods och passagerare, samtidigt
som man säkerställer en väl fungerande inre marknad,
ökad konkurrenskraft och sysselsättning. ITS-tillämp-
ningar bör dock inte påverka förhållanden som rör den
nationella säkerheten eller som är nödvändiga ur för-
svarsintressesynpunkt.

(5) Framstegen med tillämpningen av informations- och
kommunikationsteknik på andra transportslag bör nu
avspeglas i utvecklingen inom vägtransportsektorn, sär-
skilt för att säkerställa ökad integrering mellan vägtrans-
porten och andra transportslag.

(6) I en del medlemsstater används nationella tillämpningar
av dessa tekniker inom vägtransportsektorn. De är emel-
lertid fortfarande splittrade och okoordinerade och de
kan därför inte bidra till den geografiska kontinuiteten
för ITS-tjänster inom unionen och vid dess yttre gränser.

⁽¹⁾ EUT C 277, 17.11.2009, s. 85.

⁽²⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 23 april 2009 (ännu ej of-
fentliggjord i EUT), rådets ståndpunkt av den 10 maj 2010 (ännu ej
offentliggjord i EUT), Europaparlamentets ståndpunkt av den 6 juli
2010 (ännu ej offentliggjord i EUT).

- (7) Specifikationer, inbegripet standarder när sådana behövs, som definierar mer detaljerade bestämmelser och förfaranden bör införas för att garantera ett samordnat och effektivt införande av ITS inom hela unionen. Innan några specifikationer antas bör kommissionen bedöma om de stämmer överens med vissa principer som anges i bilaga II. Prioritet bör i första hand ges till de fyra huvudområdena för utveckling och införande av ITS. Inom dessa fyra områden bör prioriterade åtgärder fastställas för utarbetande och användning av specifikationer och standarder. 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.
- (8) När en lagstiftningsakt antas i enlighet med artikel 6.2 andra stycket i detta direktiv, bör artikel 5.1 andra meningen ändras i enlighet med detta.
- (9) I specifikationerna bör man bland annat ta hänsyn till och bygga vidare på de erfarenheter och resultat som redan uppnåtts på ITS-området, särskilt inom ramen för initiativet e-säkerhet, som lanserades av kommissionen i april 2002. Inom ramen för detta initiativ har kommissionen inrättat forumet för e-säkerhet, vars målsättning är att främja och vidareutveckla rekommendationerna för att stödja utvecklingen, införandet och användningen av e-säkerhetssystem.
- (10) Fordon som framför allt används för sitt historiska värde och som ursprungligen registrerades och/eller typgodkändes och/eller togs i drift före ikraftträdandet av detta direktiv och dess genomförandeåtgärder bör inte påverkas av de bestämmelser och förfaranden som fastställs i detta direktiv.
- (11) ITS bör bygga på interoperabla system som är baserade på öppna och offentliga standarder och som finns tillgängliga på ett icke-diskriminerande sätt för alla leverantörer och användare av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster.
- (12) Införandet och användningen av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster kommer att medföra behandling av personuppgifter. Sådan behandling bör ske i enlighet med unionsrätten, som bland annat anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter⁽¹⁾, och i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation⁽²⁾. Bland annat bör principerna om ändamålsbegränsning och uppgiftsminimering användas i ITS-tillämpningen.
- (13) Avidentifiering som är en av principerna om ökad integritet för enskilda bör uppmuntras. När det gäller frågor som rör uppgiftsskydd och integritet vid införandet av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster bör kommissionen, vid behov, vidare samråda med Europeiska datatillsynsmannen och begära ett yttrande från arbetsgruppen för skydd av enskilda med avseende på behandlingen av personuppgifter, som inrättades genom artikel 29 i direktiv 95/46/EG.
- (14) Införandet och användningen av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster, särskilt trafik- och reseinformationstjänster, kommer att medföra behandling och användning av väg-, trafik- och resedata som innehas av offentliga myndigheter i medlemsstaterna. Sådan behandling och användning bör ske i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/98/EG av den 17 november 2003 om vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn⁽³⁾.
- (15) I förekommande fall bör specifikationerna innehålla ingående bestämmelser för det förfarande som styr bedömningen av överensstämmelse eller lämpligheten för användningen av komponenter. Dessa bestämmelser bör grunda sig på Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG av den 9 juli 2008 om en gemensam ram för saluföring av produkter⁽⁴⁾, särskilt med avseende på moduler för olika stadier i förfaranden vid bedömning av överensstämmelse. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG⁽⁵⁾ fastställs redan en ram för typgodkännande av motorfordon och delar till dessa eller relaterad utrustning, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG⁽⁶⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG⁽⁷⁾ innehåller regler om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon respektive typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer och delar till dessa eller relaterad utrustning. Det skulle därför innebära ett dubbelarbete att föreskriva bedömning av överensstämmelse för utrustning och tillämpningar som ligger inom tillämpningsområdet för de direktiven. Även om de direktiven är tillämpliga på ITS-relaterad utrustning som är installerad i fordon gäller de emellertid inte ITS-utrustning och programvara för extern väginfrastruktur. För sådana fall kan man i specifikationerna ange förfaranden för bedömning av överensstämmelse. Dessa förfaranden bör begränsas till det som i varje enskilt fall är nödvändigt.

⁽²⁾ EGT L 201, 31.7.2002, s. 37.

⁽³⁾ EUT L 345, 31.12.2003, s. 90.

⁽⁴⁾ EUT L 218, 13.8.2008, s. 82.

⁽⁵⁾ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁽⁶⁾ EGT L 124, 9.5.2002, s. 1.

⁽⁷⁾ EUT L 171, 9.7.2003, s. 1.

⁽¹⁾ EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

- (16) För ITS-tillämpningar och ITS-tjänster som kräver exakta och garanterade tjänster för tidsangivelser och positionering bör satellitbaserad infrastruktur eller annan teknik med en likvärdig precisionsnivå tillämpas, i enlighet med rådets förordning (EG) nr 1/2005 av den 22 december 2004 om skydd av djur under transport och därmed sammanhängande förfaranden⁽¹⁾ och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 683/2008 av den 9 juli 2008 om det fortsatta genomförandet av de europeiska satellitnavigeringsprogrammen (Egnos och Galileo)⁽²⁾.
- (17) Innovativ teknik som radiospektrum för utrustning för radiofrekvensidentifiering (RFID) eller Egnos/Galileo bör användas för genomförandet av ITS-tillämpningar, särskilt för spårning av godstransporter under resans gång och mellan transportslag.
- (18) Viktiga aktörer, såsom leverantörer av ITS-tjänster, ITS-användarsammanslutningar, transport- och anläggningsoperatörer, företrädare för tillverkningsindustrin, arbetsmarknadens parter, yrkessammanslutningar och lokala myndigheter, bör ges möjlighet att bistå kommissionen med råd om de kommersiella och tekniska aspekterna av införandet av ITS inom unionen. För detta ändamål bör kommissionen inrätta en rådgivande ITS-grupp för att säkerställa nära samarbete med aktörer och medlemsstater. Arbetet i den rådgivande gruppen bör utföras på ett öppet sätt och resultatet bör ställas till förfogande för den kommitté som inrättas genom detta direktiv.
- (19) Enhetliga genomförandevillkor bör säkerställas för att anta riktlinjer och icke-bindande åtgärder för att underlätta medlemsstaternas samarbete med avseende på prioriterade områden som avser ITS samt med avseende på riktlinjer för medlemsstaternas rapportering och ett arbetsprogram.
- (20) I enlighet med artikel 291 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) ska regler och allmänna principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter fastställas i förväg genom en förordning som antas i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet. I väntan på att denna nya förordning antas bör rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som ska tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁽³⁾ fortsätta att tillämpas, med undantag för det föreskrivande förfarandet med kontroll, som inte är tillämpligt.
- (21) Kommissionen bör ges befogenhet att anta delegerade akter, i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget, när det gäller antagande av specifikationer. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå.
- (22) För att kunna garantera ett samordnat tillvägagångssätt bör kommissionen försäkra sig om att det råder samstämmighet mellan verksamheten i den kommitté som inrättats genom detta direktiv och den kommitté som inrättats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska väggtullsystem i gemenskapen⁽⁴⁾, den kommitté som inrättats genom rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter⁽⁵⁾, den kommitté som inrättats genom direktiv 2007/46/EG och den kommitté som inrättats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/2/EG av den 14 mars 2007 om upprättande av en infrastruktur för rumslig information i Europeiska gemenskapen (Inspire)⁽⁶⁾.
- (23) 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 och det därför på grund av dess 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.
- (24) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning uppmuntras medlemsstaterna att för egen del och i unionens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

- Genom detta direktiv inrättas ett ramverk för ett samordnat och enhetligt införande och användning av intelligenta transportsystem (ITS) inom unionen, särskilt över gränserna mellan medlemsstaterna, och anges de allmänna villkor som krävs för det ändamålet.
- Detta direktiv innehåller bestämmelser för utarbetandet av specifikationer för åtgärder inom de prioriterade områden som avses i artikel 2 samt för utarbetandet av nödvändiga standarder i förekommande fall.
- Detta direktiv ska gälla för ITS-tillämpningar och ITS-tjänster på vägtransportområdet samt för deras gränssnitt mot andra transportslag utan att detta påverkar frågor som rör den nationella säkerheten eller förhållanden som är nödvändiga ur försvarsintressesynpunkt.

⁽¹⁾ EUT L 3, 5.1.2005, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 196, 24.7.2008, s. 1.

⁽³⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽⁴⁾ EUT L 166, 30.4.2004, s. 124.

⁽⁵⁾ EGT L 370, 31.12.1985, s. 8.

⁽⁶⁾ EUT L 108, 25.4.2007, s. 1.

Artikel 2

Prioriterade områden

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

- I. Optimal användning av väg-, trafik- och resedata.
 - II. Kontinuitet i ITS-tjänster för trafikledning och hantering av godstransporter.
 - III. ITS-tillämpningar till stöd för trafiksäkerhet och transportskydd.
 - IV. Koppling av fordonet till transportinfrastrukturen.
2. De prioriterade områdenas räckvidd anges i bilaga I.

Artikel 3

Prioriterade åtgärder

Inom de prioriterade områdena ska följande utgöra prioriterade åtgärder för utarbetande och användning av specifikationer och standarder enligt bilaga I:

- a) Tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster.
- b) Tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster.
- c) Data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare.
- d) Harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall.
- e) Tillhandahållande av informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon.
- f) Tillhandahållande av bokningstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon.

Artikel 4

Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

- 1. *intelligenta transportsystem* eller ITS: system i vilka informations- och kommunikationsteknik tillämpas på vägtransportområdet, inklusive infrastruktur, fordon och användare, och för trafikledning och mobilitetshantering, samt för gränssnitt mot andra transportslag.

- 2. *interoperabilitet*: systemens och de underliggande affärsprocessernas kapacitet att utbyta data och dela information och kunskap.

- 3. *ITS-tillämpning*: operativt instrument för tillämpningen av ITS.

- 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, komfort och/eller underlätta eller stödja transporter och resande.

- 5. *leverantör av ITS-tjänster*: alla leverantörer av en ITS-tjänst, såväl offentliga som privata.

- 6. *ITS-användare*: alla användare av ITS-tillämpningar eller ITS-tjänster, däribland resenärer, oskyddade trafikanter, infrastruktur-användare och infrastrukturoperatörer, transportledare och larmtjänstoperatörer.

- 7. *oskyddade trafikanter*: icke-motoriserade väganvändare, som fotgängare, cyklister och motorcyklister samt personer med funktionshinder eller med nedsatt rörlighet och orienteringsförmåga.

- 8. *mobilitetsutrustning*: en bärbar kommunikations- eller informationsanordning som kan placeras i fordonet för att underlätta körningen och/eller transportverksamheten.

- 9. *plattform*: en enhet i eller utanför fordonet som möjliggör införande, tillhandahållande, utnyttjande och integrering av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster.

- 10. *arkitektur*: den konceptuella utformning som definierar ett visst systems strukturering, uppförande och integrering i det omgivande sammanhanget.

- 11. *gränssnitt*: en facilitet mellan systemen som möjliggör koppling och interaktion.

- 12. *kompatibilitet*: en anordnings eller ett systems allmänna förmåga att fungera tillsammans med en annan anordning eller ett annat system utan ändring.

- 13. *tjänsternas kontinuitet*: förmågan att garantera sammanhängande tjänster på transportnät i hela unionen.

- 14. *vägdatabas*: data om väginfrastrukturens särdrag, inbegripet fasta vägmärken eller deras lagstadgade säkerhetsattribut.

- 15. *trafikdata*: historiska data och realtidsdata om vad som kännetecknar vägtrafiken.

16. *resedata*: grundläggande data, t.ex. tidtabeller för allmänna transportmedel samt tariffer, som är nödvändiga för att tillhandahålla multimodal reseinformation före och under resan för att underlätta reseplanering, bokning och anpassning av resan.
17. *specifikation*: en bindande åtgärd som fastställer bestämmelser med krav, förfaranden eller andra relevanta regler.
18. *standard*: standard i enlighet med vad som anges i artikel 1.6 i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter ⁽¹⁾.

Artikel 5

Införande 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 ska inte påverkas av lagstiftningsakter som antagits i enlighet med artikel 6.2 andra stycket.
2. Medlemsstaterna ska också sträva efter att samarbeta när det gäller de prioriterade områdena i den mån inga specifikationer har antagits.

Artikel 6

Specifikationer

1. Kommissionen ska först anta de specifikationer som behövs för att kompatibiliteten ska kunna garanteras liksom interoperabiliteten och kontinuiteten vad gäller införande och operativ användning av ITS för de prioriterade åtgärderna.
2. Kommissionen ska sträva efter att senast den 27 februari 2013 anta specifikationer för en eller flera av de prioriterade åtgärderna.

Senast 12 månader efter antagandet av de nödvändiga specifikationerna för en prioriterad åtgärd ska kommissionen, i förekommande fall och efter att ha gjort en konsekvensanalys, inbegripet en kostnads- och nyttoanalys, lägga fram ett förslag för Europaparlamentet och rådet i enlighet med artikel 294 i EUF-fördraget om att vidta den prioriterade åtgärden.

3. Så snart som de nödvändiga specifikationerna för prioriterade åtgärder har fastställts ska kommissionen anta specifikationer som garanterar kompatibilitet, interoperabilitet och kon-

tinuitet för införande och operativ användning av ITS inom andra åtgärder på de prioriterade områdena.

4. När så är relevant, och beroende på det område som omfattas av specifikationen, ska specifikationen inbegripa en eller flera av följande typer av bestämmelser:

- a) Funktionella bestämmelser som anger de berörda aktörernas roll och informationsflödet mellan dem.
- b) Tekniska bestämmelser som tillhandahåller tekniska medel för att uppfylla de funktionella bestämmelserna.
- c) Organisatoriska bestämmelser som anger de förbandsmässiga skyldigheterna för berörda aktörer.
- d) Tjänstebestämmelser som anger de olika tjänstenivåerna och deras innehåll med avseende på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster.

5. Utan att det påverkar förfarandena enligt direktiv 98/34/EG 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.

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

Specifikationerna ska, i förekommande fall, sörja för bedömningen av överensstämmelse i enlighet med beslut nr 768/2008/EG.

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

7. Kommissionen ska göra en konsekvensanalys, inbegripet en kostnads- och nyttoanalys, innan specifikationerna antas.

Artikel 7

Delegerade akter

1. Kommissionen får, med avseende på specifikationer, anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget. Kommissionen ska anta dessa delegerade akter i enlighet med de relevanta bestämmelserna i detta direktiv, särskilt artikel 6 och bilaga II.

2. En separat delegerad akt ska antas för var och en av de prioriterade åtgärderna.

3. För de delegerade akter som avses i denna artikel ska förfarandet i artiklarna 12, 13 och 14 tillämpas.

⁽¹⁾ EGT L 204, 21.7.1998, s. 37.

Artikel 8

Standarder

1. De standarder som är nödvändiga för att sörja för interoperabilitet, kompatibilitet och kontinuitet för införande och operativ användning av ITS ska utarbetas på de prioriterade områdena och för de prioriterade åtgärderna. I detta syfte ska kommissionen, efter att ha hört den kommitté som avses i artikel 15, uppmana de relevanta standardiseringsorganen i enlighet med förfarandet i direktiv 98/34/EG att göra allt som behövs för ett snabbt antagande av dessa standarder.

2. När standardiseringsorganen får ett uppdrag ska principerna i bilaga II, liksom alla funktionella bestämmelser som ingår i de specifikationer som antas i enlighet med artikel 6, respekteras.

Artikel 9

Icke-bindande åtgärder

Kommissionen får i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 15.2 anta riktlinjer och andra icke-bindande åtgärder för att underlätta medlemsstaternas samarbete när det gäller de prioriterade områdena.

Artikel 10

Bestämmelser om personlig integritet, säkerhet och återanvändning av information

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att behandlingen av personuppgifter inom ramen för tillämpningen av ITS-tillämpningar eller ITS-tjänster genomförs i enlighet med unionens regler om skydd av individens grundläggande fri- och rättigheter, särskilt direktiv 95/46/EG och direktiv 2002/58/EG.

2. Medlemsstaterna ska särskilt se till att personuppgifter skyddas mot missbruk, inklusive olaglig åtkomst, ändring eller förlust.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 ska användandet av anonyma uppgifter i förekommande fall uppmuntras för att garantera skyddet av den personliga integriteten i samband med ITS-tillämpningar och ITS-tjänster.

Utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 95/46/EG ska personuppgifter endast behandlas i de fall då detta är nödvändigt för användandet av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster.

4. I fråga om tillämpningen av direktiv 95/46/EG, och i synnerhet då särskilda kategorier av personuppgifter berörs, ska medlemsstaterna även säkerställa att bestämmelserna om

samtycke till användningen av sådana personuppgifter respekteras.

5. Direktiv 2003/98/EG ska tillämpas.

Artikel 11

Bestämmelser om ansvar

Medlemsstaterna ska sörja för att frågor om ansvar rörande införandet och användningen av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster i de specifikationer som antas i enlighet med artikel 6 behandlas i överensstämmelse med gällande unionsrätt, och särskilt med rådets direktiv 85/374/EEG av den 25 juli 1985 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om skadeståndsansvar för produkter med säkerhetsbrister⁽¹⁾, samt med relevant nationell lagstiftning.

Artikel 12

Utövande av delegering

1. Befogenhet att anta de delegerade akter som avses i artikel 7 ska ges till kommissionen för en period på sju år från den 27 augusti 2010. Kommissionen ska utarbeta en rapport om de delegerade befogenheterna senast sex månader innan en period på fem år löpt ut från den 27 augusti 2010.

2. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska kommissionen samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

3. Befogenhet att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i artiklarna 13 och 14.

Artikel 13

Återkallande av delegering

1. Den delegering av befogenheter som avses i artikel 7 får återkallas av Europaparlamentet eller rådet.

2. Den institution som inlett ett internt förfarande för att besluta huruvida en delegering av befogenheter ska återkallas ska sträva efter att underrätta den andra institutionen och kommissionen senast en månad innan det slutliga beslutet fattas, och ange vilka delegerade befogenheter som kan komma att återkallas och skälen för detta.

3. Beslutet om återkallande innebär att delegeringen av de befogenheter som anges i beslutet upphör att gälla. Det får verkan omedelbart, eller vid ett senare, i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan trätt i kraft. Det ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

⁽¹⁾ EGT L 210, 7.8.1985, s. 29.

Artikel 14

Invändning mot delegerade akter

1. Europaparlamentet eller rådet får invända mot en delegerad akt inom en period på två månader från delgivningsdagen.

På Europaparlamentets eller rådets initiativ ska perioden förlängas med två månader

2. Om varken Europaparlamentet eller rådet vid utgången av denna period har invänt mot den delegerade akten ska den offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* och träda i kraft den dag som anges i den.

Den delegerade akten får offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* och träda i kraft innan utgången av den perioden om både Europaparlamentet och rådet har underlåtit kommissionen om att de har beslutat att inte invända.

3. Om Europaparlamentet eller rådet invänder mot en delegerad akt, ska den inte träda i kraft. Den institution som invänder mot den delegerade akten ska ange skälen för detta.

Artikel 15

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av Europeiska ITS-kommittén (EIC).

2. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Artikel 16

Europeisk rådgivande grupp för ITS

Kommissionen ska inrätta en europeisk rådgivande grupp för ITS som ska ge råd till kommissionen om affärsmässiga och tekniska aspekter av införandet och användningen av ITS i unionen. Gruppen ska bestå av företrädare på hög nivå för berörda leverantörer av ITS-tjänster, användarsammanslutningar, transport- och anläggningsoperatörer, tillverkningsindustrin, arbetsmarknadens parter och yrkessammanslutningar, lokala myndigheter och andra relevanta forum.

Artikel 17

Rapportering

1. Senast den 27 augusti 2011 ska medlemsstaterna till kommissionen översända en rapport om sina nationella verksamheter och projekt när det gäller de prioriterade områdena.

2. Senast den 27 augusti 2012 ska medlemsstaterna till kommissionen lämna in uppgifter om de nationella ITS-åtgärder som planeras under den följande femårsperioden.

Riktlinjer för medlemsstaternas rapporter 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 införandet av de åtgärder som avses i punkt 1.

4. Kommissionen ska vart tredje år för Europaparlamentet och rådet lägga fram en rapport om hur direktivet genomförs. Rapporten ska omfatta en analys av funktionaliteten och genomförandet, inbegripet av de finansiella medel som används och behövs, av artiklarna 5–11 samt artikel 16, och i förekommande fall ska behovet av att ändra direktivet bedömas.

5. Kommissionen ska, i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 15.2, senast den 27 februari 2011 anta ett arbetsprogram. Arbetsprogrammet ska innehålla mål och tidsfrister för dess årliga genomförande och, vid behov, ska nödvändiga anpassningar föreslås.

Artikel 18

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 27 februari 2012.

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 samt om dess lydelse ska varje medlemsstat själv utfärda.

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

Artikel 19

Ikraftträdande

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

Artikel 20

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 7 juli 2010.

På Europaparlamentets vägnar
J. BUZEK
Ordförande

På rådets vägnar
O. CHASTEL
Ordförande

BILAGA 1

PRIORITERADE OMRÅDEN OCH ÅTGÄRDER

(i enlighet med vad som anges i artiklarna 2 och 3)

— **Prioriterat område I: Optimalt utnyttjande av väg-, trafik- och reseinformation**

Följande ska ingå i specifikationerna och standarderna för optimalt utnyttjande av väg-, trafik- och reseinformation:

1. Specifikationer för prioriterad åtgärd a

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

- Tillgången och åtkomsten till befintliga och tillförlitliga väg- och trafikdata i realtid som används för information om multimodalt resande för leverantörer av ITS-tjänster, utan att det påverkar begränsningar som berör trafiksäkerhet och trafikledning.
- Underlättande av elektroniskt utbyte av data mellan berörda offentliga myndigheter och aktörer och berörda leverantörer av ITS-tjänster över gränserna.
- Snabb uppdatering av tillgängliga väg- och trafikdata som av relevanta offentliga myndigheter och aktörer används för information om multimodalt resande.
- Snabb uppdatering av information om multimodalt resande utförd av leverantörer av ITS-tjänster.

2. Specifikationer för prioriterad åtgärd b

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

- Tillgången och tillgängligheten till befintliga och tillförlitliga väg- och trafikdata i realtid som används för information i realtid till leverantörer av ITS-tjänster, utan att det påverkar begränsningar som berör trafiksäkerhet och trafikledning.
- Underlättande av elektroniskt uppgiftsutbyte över gränserna mellan berörda offentliga myndigheter, aktörer och leverantörer av ITS-tjänster.
- Snabb uppdatering av tillgängliga väg- och trafikdata som används för information i realtid om trafiken av relevanta offentliga myndigheter och aktörer.
- Snabb uppdatering av information i realtid om trafiken av leverantörer av ITS-tjänster.

3. Specifikationer för prioriterade åtgärder a och b

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 färdtrutter, särskilt för tunga godstransporter) och för tillhandahållandet av dessa data till leverantörer av ITS-tjänster, på grundval av följande:

- Tillgången för leverantörer av ITS-tjänster till befintliga väg- och trafikdata (t.ex. trafikplaner, trafikbestämmelser och rekommenderade färdtrutter, särskilt för tunga godstransporter) som samlats in av de relevanta offentliga myndigheterna och/eller den privata sektorn.
- Underlättande av elektroniskt uppgiftsutbyte mellan berörda offentliga myndigheter och leverantörer av ITS-tjänster.
- Snabb uppdatering av relevanta offentliga myndigheter och/eller, i tillämpliga fall, den privata sektorn av väg- och trafikdata (t.ex. trafikplaner, trafikbestämmelser och rekommenderade färdtrutter).
- Snabb uppdatering av leverantörer av ITS-tjänster av de ITS-tjänster och tillämpningar som använder dessa väg- och trafikdata.

3.2 Fastställande av nödvändiga krav för att om möjligt göra de väg- och trafikdata samt de data om transporttjänster som används för digitala kartor tillförlitliga och tillgängliga för producenter av digitala kartor och leverantörer av sådana digitala karttjänster, på grundval av följande:

- Tillgång till befintliga väg- och trafikdata som används för digitala kartor för producenter av digitala kartor och leverantörer av sådana digitala karttjänster.
- Underlättande av elektroniskt uppgiftsutbyte mellan berörda offentliga myndigheter och aktörer och producenter och tjänsteleverantörer av digitala kartor.
- Snabb uppdatering av väg- och trafikdata för digitala kartor utförd av relevanta offentliga myndigheter och aktörer.
- Snabb uppdatering av digitala kartor av producenter av digitala kartor och leverantörer av sådana digitala karttjänster.

4. Specifikationer för prioriterad åtgärd c

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

- Fastställande och användning av en standardiserad förteckning över säkerhetsrelaterade trafikhändelser (*universella trafikmeddelanden*) som ska meddelas kostnadsfritt till ITS-användare.
- Interoperabilitet för och integrering av *universella trafikmeddelanden* i ITS-tjänster för multimodal trafik- och reseinformation i realtid.

— Prioriterat område II: Kontinuitet i ITS-tjänster för trafikledning och hantering av godstransporter

Följande ska ingå i specifikationerna och standarderna för kontinuitet och interoperabilitet för trafiklednings- och godshanteringstjänster, särskilt på TEN-T-nätet:

1. Specifikationer för övriga åtgärder

1.1 Fastställande av nödvändiga åtgärder för att utveckla EU:s ramarkitektur för ITS inom vilka man särskilt behandlar frågor om ITS-relaterad interoperabilitet, kontinuitet i tjänsterna och aspekter som avser multimodalitet, vilket exempelvis inbegriper multimodalt, interoperabelt biljettutställande, och inom vilken medlemsstaterna och deras behöriga myndigheter i samarbete med den privata sektorn kan utveckla sina egna ITS-arkitekturer för rörlighet på nationell, regional eller lokal nivå.

1.2 Fastställande av de minimikrav som är nödvändiga för kontinuiteten i ITS-tjänster, i synnerhet i samband med gränsoverskridande tjänster, för hantering av passagerar- och godstransporter mellan olika transportslag, på grundval av följande:

- Underlättande av elektroniskt utbyte av trafikdata och trafikinformation över gränserna samt, i förekommande fall, mellan regioner eller urbana och interurbana områden mellan relevanta trafikinformations-/trafikledningscentraler och berörda aktörer.
- Användande av standardiserade informationsflöden eller trafikgränssnitt mellan relevanta trafikinformations-/trafikledningscentraler och berörda aktörer.

1.3 Fastställande av de minimikrav som är nödvändiga för kontinuiteten för ITS-tjänster vid hanteringen av gods-transporter i transportkorridorer och vid byte mellan olika transportslag, på grundval av följande:

- Underlättande av elektroniskt utbyte av trafikdata och trafikinformation mellan relevanta trafikinformations-/trafikledningscentraler och olika berörda aktörer över gränserna samt, i förekommande fall, mellan regioner eller mellan urbana och interurbana områden.
- Användande av standardiserade informationsflöden eller trafikgränssnitt mellan relevanta trafikinformations-/trafikledningscentraler och berörda aktörer.

- 1.4 Fastställande av nödvändiga åtgärder i genomförandet av ITS-tillämpningar (särskilt spårning av godstransporter under resans gång och mellan transportslag) för transportlogistik (e-transport), på grundval av följande:

- Tillgång till relevant ITS-teknik som kan användas av utvecklare av ITS-tillämpningar.
- Integrering av positioneringsresultat i trafikledningsfunktioner och centraler.

- 1.5 Fastställande av nödvändiga gränssnitt för att garantera interoperabilitet och kompatibilitet mellan den urbana ITS-arkitekturen och den europeiska ITS-arkitekturen, på grundval av följande:

- Tillgång till data om kollektivtransport, reseplanering, transportefterfrågan samt trafik- och parkeringsdata för trafikledningscentraler i städer och tjänsteleverantörer.
- Underlättande av elektroniskt datautbyte mellan olika trafikledningscentraler i städer och tjänsteleverantörer för offentlig eller privat transport och för alla möjliga transportslag.
- Integrering av alla relevanta data och upplysningar i ett gemensamt system.

— **Prioriterat område III: ITS-tillämpningar till stöd för trafiksäkerhet och transportskydd**

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

1. Specifikationer för prioriterad åtgärd d

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

- Tillgång till de fordonsintegrerade ITS-tjänster som ska utbytas.
- Tillgång till nödvändig utrustning i de larmcentraler som mottar de data som sänds från fordonen.
- Underlättande av elektroniskt datautbyte mellan fordon och larmcentralerna.

2. Specifikationer för prioriterad åtgärd e

Fastställande av nödvändiga åtgärder för att tillhandahålla ITS-baserade informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon, särskilt inom serviceområden och på rastplatser längs vägar, på grundval av följande:

- Tillgång till vägparkeringsinformation för användare.
- Underlättande av elektroniskt datautbyte mellan vägparkeringsplatser, centraler och fordon.

3. Specifikationer för prioriterad åtgärd f

Fastställande av nödvändiga åtgärder för att tillhandahålla ITS-baserade reservationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon, på grundval av följande:

- Tillgång till vägparkeringsinformation för användare.
- Underlättande av elektroniskt datautbyte mellan vägparkeringsplatser, centraler och fordon.
- Integrering av relevant ITS-teknik i både fordon och vägparkeringsanläggningar för uppdatering av information om lediga parkeringsplatser för bokning.

4. Specifikationer för övriga åtgärder

- 4.1 Fastställande av nödvändiga åtgärder för att stödja väganvändarnas säkerhet när det gäller fordonsintegrerade gränssnitt för samspelet mellan människa och maskin och användningen av mobil utrustning för att underlätta körningen och/eller transportverksamheten, samt skyddet för kommunikationsfunktioner som är integrerade i fordon.
- 4.2 Fastställande av nödvändiga åtgärder för att i fråga om alla berörda ITS-tillämpningar förbättra säkerheten och bekvämligheten för oskyddade trafikanter.
- 4.3 Fastställande av nödvändiga åtgärder för att integrera avancerade informationssystem till stöd för förare i fordon samt väginfrastrukturer som inte omfattas av direktiven 2007/46/EG, 2002/24/EG och 2003/37/EG.

— **Prioriterat område IV: Koppling av fordonet till transportinfrastrukturen**

Följande övriga åtgärder ska ingå i specifikationerna och standarderna när det gäller koppling av fordon till transportinfrastrukturen:

1. Specifikationer för övriga åtgärder

- 1.1 Fastställande av nödvändiga åtgärder för att integrera olika ITS-tillämpningar i en öppen fordonsintegrerad plattform, som inriktas på att
- identifiera funktionskrav för befintliga eller planerade ITS-tillämpningar,
 - fastställa en öppen systemarkitektur för att ange vilka funktioner och gränssnitt som är nödvändiga för interoperabilitet/sammanlänkning mellan infrastruktursystem och anläggningar,
 - integrera framtida nya eller uppgraderade ITS-tillämpningar med en *plug and play* - funktion i en öppen fordonsintegrerad plattform,
 - tillämpa en standardiseringsprocess för att godkänna arkitekturen samt specifikationerna för öppna fordonsintegrerade plattformar.
- 1.2 Fastställande av nödvändiga åtgärder för ytterligare framsteg i utvecklingen och genomförandet av samverkande system (fordon till fordon, fordon till infrastruktur och infrastruktur till infrastruktur), på grundval av följande:
- Underlättande av utbyte av data eller information mellan fordon, infrastrukturer och mellan fordon och infrastrukturer.
 - Tillgång till de relevanta data och den information som ska utbytas för respektive fordons- eller väginfrastruktursparter.
 - Tillämpning av ett standardiserat meddelandeformat för data- eller informationsutbytet mellan fordon och infrastruktur.
 - Fastställande av en kommunikationsstruktur för varje typ av data- eller informationsutbyte mellan fordon, infrastruktur och mellan fordon och infrastruktur.
 - Tillämpning av en standardiseringsprocess för att godkänna respektive arkitekturer.

BILAGA II

PRINCIPER FÖR SPECIFIKATIONER OCH INFÖRANDE AV ITS

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

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

- a) **vara effektiva** – på ett väsentligt 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 proportionerliga** – 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) **uppnå 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) **säkerställa bakåtkompatibilitet** – garantera, i tillämpliga 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,
- 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 förhindra eller diskriminera tillträdet till ITS-tjänster och tillämpningar för oskyddade trafikanter,
- i) **stödja mognad** – demonstrera och 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** – använda satellitbaserade infrastrukturer eller annan teknik som ger motsvarande precision för ITS-tillämpningar och ITS-tjänster som kräver global, kontinuerlig, exakt och garanterad punktlighet och positionering,
- 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 verksamhet som är relevanta på ITS-området, särskilt på standardiseringsområdet.

Promemorians lagförslag

Förslag till lag om ändring i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter

Härigenom föreskrivs³ i fråga om lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter⁴

- dels att 2 och 5–9 §§ ska upphöra att gälla,
- dels att rubrikerna närmast före 1, 4, 6 och 9 §§ ska utgå,
- dels att nuvarande 4 § ska betecknas 2 §,
- dels att 1 och 3 §§ och den nya 2 § ska ha följande lydelse,
- dels att det ska införas tre nya paragrafer, 4–6 §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Genom denna lag genomförs 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.

Lagen innehåller allmänna bestämmelser om införande och användning av intelligenta transportsystem vid transporter på väg.

4 §

Denna lag gäller ITS för transporter på väg.

Lagen gäller inte verksamhet som bedrivs av Försvarmakten, Försvarets materielverk, Totalförsvarets forskningsinstitut, Försvarets radioanstalt och Säkerhetspolisen. Även annan verksamhet som

Föreslagen lydelse

1 §

Denna lag gäller sådana intelligenta transportsystem för vägtransporter, och systemens gränssnitt mot andra transportslag, som

- 1. förmedlar information i syfte att underlätta transporter och resande och bidra till trafiksäkerhet, effektivitet och hållbar mobilitet, och*
- 2. tillhandahålls i syfte att kunna användas i Sverige och gränsöverskridande inom Europeiska unionen.*

2 §

Lagen gäller inte verksamhet som bedrivs av Försvarmakten, Försvarets materielverk, Totalförsvarets forskningsinstitut, Försvarets radioanstalt eller Säkerhetspolisen.

³ Jfr 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, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2661.
⁴ Senaste lydelse av 8 § 2022:819.

3 §

I denna lag betyder

väg: sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon,

intelligenta transportsystem, ITS: system med informations- och kommunikationsteknik som tillämpas för transporter på väg, inbegripet infrastruktur, fordon och användare, trafikledning och mobilitetshantering, samt för gränssnitt mot andra transportslag,

ITS-tillämpning: operativt instrument för användningen av ITS,

ITS-tjänst: tillhandahållandet av ITS-tillämpning inom ett bestämt organisatoriskt och operativt område i syfte att bidra till användarens säkerhet, effektivitet och komfort samt att underlätta eller stödja transporter och resande,

vägdata: data om väginfrastruktur, inbegripet fasta vägmärken eller annan reglering av trafik-säkerhetskaraktär,

vägtrafikdata: historiska data och realtidsdata om vägtrafiken,

resedata: grundläggande data, till exempel tidtabeller för allmänna transportmedel samt tariffer, som är nödvändiga för att tillhandahålla multimodal reseinformation före och under resan för att underlätta reseplanering, bokning och anpassning av resan,

gränssnitt: en möjlighet till sammankoppling av interaktion mellan system,

interoperabilitet: systemens och de underliggande affärsprocessernas kapacitet att utbyta data och dela information och kunskap, och

I denna lag avses med

intelligent transportsystem: ett system där informations- och kommunikationsteknik tillämpas på vägtransportområdet, inklusive infrastruktur, fordon och användare, och för trafikledning och mobilitetshantering, och

gränssnitt: teknik eller tjänst som möjliggör ett intelligent transportsystems koppling och interaktion med system för andra transportslag.

kompatibilitet: en anordnings eller ett systems allmänna förmåga att utan ändring fungera tillsammans med en annan anordning eller ett annat system.

Fordonstermerna i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

4 §

Det ska finnas en digital nationell åtkomstpunkt för data och tjänster som används i intelligenta transportsystem. Den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för den nationella åtkomstpunkten.

5 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om intelligenta transportsystem, om data och tjänster som används i systemen och om den nationella åtkomstpunkten.

6 §

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde

1. för andra verksamheter som avser försvaret eller den nationella säkerheten än de som anges i 2 §, och

2. som avser fordon.

Denna lag träder i kraft den 15 december 2025.

Följande remissinstanser har svarat på remissen av promemorian Intelligent transportssystem – genomförande av ändringsdirektiv (LI2024/02042): Alingsås kommun, Båstads kommun, Domstolsverket, Drive Sweden, Energimyndigheten, Försvarsmakten, Förvaltningsrätten i Karlstad, Göteborgs stad, Huddinge kommun, Integritetsskyddsmyndigheten, ITS Sweden, Kungliga Tekniska Högskolan (KTH), Malmö stad, Mobility Sweden, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Polismyndigheten, Post- och telestyrelsen, Region Stockholm, Region Sörmland, RISE Research Institutes of Sweden, Rättviks kommun, Samtrafiken, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Stenungsunds kommun, Strömstads kommun, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, Swedish Board for Accreditation and Conformity Assessment (Swedac), Sundbybergs stad, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Sveriges Åkeriföretag, Södertälje kommun, Totalförsvarets forskningsinstitut,, Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen, Umeå kommun, Ängelholms kommun.

Följande remissinstanser har angett att de avstår från att lämna synpunkter: Östersunds kommun och Östhammars kommun.

Lagrådsremissens lagförslag

Förslag till lag om ändring i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter

Härigenom föreskrivs⁵ i fråga om lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter⁶

- dels att 2 och 5–9 §§ ska upphöra att gälla,
- dels att rubrikerna närmast före 1, 4, 6 och 9 §§ ska utgå,
- dels att nuvarande 4 § ska betecknas 2 §,
- dels att 1, den nya 2 och 3 §§ ska ha följande lydelse,
- dels att det ska införas tre nya paragrafer, 4–6 §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Genom denna lag genomförs 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.

Denna lag gäller sådana intelligenta transportsystem för vägtransporter, och systemens gränssnitt mot andra trafikslag, som

- 1. förmedlar information i syfte att underlätta transporter och resande eller bidra till trafiksäkerhet, effektivitet och hållbar mobilitet, och*
- 2. tillhandahålls i syfte att kunna användas i Sverige och gränsöverskridande inom Europeiska unionen.*

Lagen innehåller allmänna bestämmelser om införande och användning av intelligenta transportsystem vid transporter på väg.

4 §

2 §

Denna lag gäller ITS för transporter på väg.

Lagen gäller inte verksamhet som bedrivs av Försvarmakten, Försvarets materielverk, Totalförsvarets forskningsinstitut, Försvarets radioanstalt och Säkerhetspolisen. Även annan verksamhet som

Lagen gäller inte verksamhet som bedrivs av Försvarmakten, Försvarets materielverk, Totalförsvarets forskningsinstitut, Försvarets radioanstalt eller Säkerhetspolisen.

⁵ Jfr 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, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2661.
⁶ Senaste lydelse av 8 § 2022:819.

3 §

I denna lag betyder

väg: sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon,

intelligenta transportsystem, ITS: system med informations- och kommunikationsteknik som tillämpas för transporter på väg, inbegripet infrastruktur, fordon och användare, trafikledning och mobilitetshantering, samt för gränssnitt mot andra transportslag,

ITS-tillämpning: operativt instrument för användningen av ITS,

ITS-tjänst: tillhandahållandet av ITS-tillämpning inom ett bestämt organisatoriskt och operativt område i syfte att bidra till användarens säkerhet, effektivitet och komfort samt att underlätta eller stödja transporter och resande,

vägdata: data om väginfrastruktur, inbegripet fasta vägmärken eller annan reglering av trafik-säkerhetskaraktär,

vägtrafikdata: historiska data och realtidsdata om vägtrafiken,

resedata: grundläggande data, till exempel tidtabeller för allmänna transportmedel samt tariffer, som är nödvändiga för att tillhandahålla multimodal reseinformation före och under resan för att underlätta reseplanering, bokning och anpassning av resan,

gränssnitt: en möjlighet till sammankoppling av interaktion mellan system,

interoperabilitet: systemens och de underliggande affärsprocessernas kapacitet att utbyta data och dela information och kunskap, och

kompatibilitet: en anordnings eller ett systems allmänna förmåga

I denna lag betyder

intelligenta transportsystem: system där informations- och kommunikationsteknik tillämpas på vägtransportområdet, inklusive infrastruktur, fordon och användare, och för trafikledning och mobilitetshantering samt för gränssnitt mot andra trafikslag, och

gränssnitt: teknik eller tjänst som möjliggör koppling och interaktion mellan system.

att utan ändring fungera tillsammans med en annan anordning eller ett annat system.

Fordonstermerna i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

4 §

Det ska finnas en digital nationell åtkomstpunkt för data som används i intelligenta transportsystem. Den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för den nationella åtkomstpunkten.

5 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om intelligenta transportsystem, om data och tjänster som används i systemen, och om den nationella åtkomstpunkten.

6 §

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde

1. för andra verksamheter som avser försvaret eller den nationella säkerheten än de som anges i 2 §, och

2. som avser fordon.

Denna lag träder i kraft den 15 december 2025.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2025-05-21

Närvarande: F.d. justitieråden Eskil Nord och Sten Andersson samt justitierådet Marie Jönsson

Intelligenta transportsystem – genomförande av ändringsdirektiv

Enligt en lagrådsremiss den 15 maj 2025 har regeringen (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter.

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av ämnesrådet Christina Nordenbladh.

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 5 juni 2025

Närvarande: statsminister Kristersson, ordförande, och statsråden Svantesson, Ankarberg Johansson, Edholm, J Pehrson, Strömmer, Forssmed, Tenje, Forssell, Slottnér, Wykman, Malmer Stenergård, Kullgren, Bohlin, Pourmokhtari, Rosencrantz, Dousa, Larsson

Föredragande: statsrådet Peter Kullgren

Regeringen beslutar proposition Intelligent transport system – genomförande av ändringsdirektiv