



Strasbourg, den 14.12.2021
COM(2021) 813 final

2021/0419 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 2010/40/EU om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer

(EØS-relevant tekst)

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

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Dette forslag vedrører vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer¹.

• Forslagets begrundelse og formål

Mobilitet og transport er essentielt for de europæiske borgere og for den europæiske økonomi som helhed. Fri bevægelighed for personer og varer på tværs af EU's indre grænser er en grundlæggende frihed i Den Europæiske Union (EU) og på det indre marked. Europa-Kommissionen vedtog i december 2020 meddelelsen om en strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet ("strategien")², hvori der foreslås en grundlæggende omstilling af det europæiske transportsystem for at nå målet om bæredygtig, intelligent og modstandsdygtig mobilitet. Digitalisering er en uundværlig drivkraft for denne omstilling. Digitaliseringen vil gøre hele transportsystemet gnidningsløst og mere effektivt. Det vil også yderligere øge niveauet for sikkerhed, pålidelighed og komfort.

Indførelsen af intelligente transportsystemer (ITS) udpeges i strategien som en nøgleaktion i opbygningen af et opkoblet og automatiseret multimodalt mobilitetssystem. I et sådant system kombineres ny udvikling såsom Mobility as a Service (MaaS) og samarbejdende, opkoblet og automatiseret mobilitet (Cooperative, connected and automated mobility — CCAM). CCAM transformerer et køretøjs fører til en bruger af en fælles flåde af køretøjer, der er fuldt integrerede i et multimodalt transportsystem, som fungerer uhindret ved hjælp af multimodale digitale mobilitetstjenester (MDMS) som f.eks. MaaS.

Strategien er klar: for at gøre transporten mere reelt bæredygtig er vi nødt til at levere effektiv og problemfri multimodalitet ved at anvende den mest effektive transportform for hver del af rejsen. Desuden er det nødvendigt, at hver enkelt transportform bliver mere effektiv, hvilket for vejtransport betyder, at fælles løsninger i stigende grad skal udgøre et levedygtigt alternativ til privatbilisme. Dette fremmer også udbredelsen af nulemissionskøretøjer, da brugerne af fælles mobilitetstjenester vil have en hel flåde af køretøjer til rådighed. Bekymringer i forbindelse med rækkevidde eller anskaffelsesomkostninger mindskes derfor, især når denne flåde automatisk kan oplade sig selv. Med andre ord kan nye ITS-tjenester fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer og også bidrage til deres mere effektive anvendelse.

Endelig vil smidigere vejtrafik (idet det bemærkes, at nulemissionsflåder ikke bør føre til nulemissions-trafikpropper) også bidrage til en mere bæredygtig transport. Ideelt set fungerer delte nulemissionskøretøjer som feeder-tjenester til eksisterende og endnu mere effektive transportformer for både passagerer og gods og giver mulighed for gnidningsløs og mere inklusive rejser. Trafikal overbelastning koster EU's økonomi mere end 1 % af BNP om året³, både i form af borgeres og arbejdstageres tidstab og fordi økonomien påvirkes af upålidelig og ineffektiv logistik. Ved at mindske antallet af hændelser og forbedre trafikstyringen kan ITS bidrage til at mindske overbelastningen og yde et vigtigt bidrag til den økonomiske

¹ EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1.

² COM(2020) 789 final.

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

effektivitet og konkurrenceevne i EU's økonomi. Udrulningen af ITS har potentiale til i væsentlig grad at forbedre færdselssikkerheden, trafikens effektivitet og kørekomforten ved at hjælpe føreren med at træffe de rette beslutninger og tilpasse sig trafiksituationen. ITS gør det også muligt at udnytte den eksisterende infrastruktur bedre, øge mulighederne for multimodalitet og forbedre trafikstyringen.

I *meddelelsen om en europæisk datastrategi*⁴, som Kommissionen vedtog i februar 2020, erkendes det, at datadreven innovation vil medføre store fordele for offentligheden gennem dens bidrag til den europæiske grønne pagt⁵ og ved at bidrage til at gøre Europa klar til den digitale tidsalder⁶.

Direktiv 2010/40/EU (ITS-direktivet) blev udformet som rammen, der skulle fremskynde og koordinere indførelsen og anvendelsen af ITS på vejtransport og dens grænseflader til andre transportformer.

I strategien blev der bebudet en snarlig revision af ITS-direktivet, herunder nogle af de tilhørende delegerede forordninger. Det blev også fremhævet i strategien, at Kommissionen har til hensigt at støtte oprettelsen af en koordineringsmekanisme i 2021 for de nationale adgangspunkter, der blev oprettet i henhold til ITS-direktivet.

Kommissionen foretog en efterfølgende evaluering af ITS-direktivet⁷, hvori det blev konkluderet, at direktivet har haft en positiv indvirkning på udrulningen af ITS i hele EU. Det blev også konkluderet, at direktivet fortsat er et relevant redskab til at håndtere i) manglende koordinering af udrulningen af ITS i hele EU og ii) den langsomme, risikable og omkostningsineffektive udrulning af ITS. Det bemærkedes endvidere, at brugen af ITS er stigende, men på trods af forbedringer er udrulningen af ITS ofte stadig begrænset i geografisk henseende. Der er således fortsat et klart behov for at træffe yderligere foranstaltninger vedrørende interoperabilitet, samarbejde og datadeling for at muliggøre problemfrie og kontinuerlige ITS-tjenester i hele EU.

I oktober 2019 sendte Kommissionen en rapport om gennemførelsen af ITS-direktivet til Europa-Parlamentet og Rådet. I rapporten fremhævedes i) behovet for yderligere at forbedre koordineringen af datatilgængelighed, ii) behovet for at tage hensyn til fremkomsten af nye ITS-relaterede temaer og udfordringer og iii) behovet for at forbedre tilgængeligheden af centrale datatyper på hele vejtransportnettet (ved at gøre disse datatyper tilgængelige i et digitalt maskinlæsbart format).

I dette forslag tages der derfor fat på følgende problemer: i) manglen på interoperabilitet mellem og kontinuitet af applikationer, systemer og tjenester, ii) manglen på samordning og effektivt samarbejde mellem interessenterne og iii) uløste spørgsmål i forbindelse med tilgængeligheden og udvekslingen af de data, der ligger til grund for ITS-tjenesterne. Dette opnås navnlig ved at udvide direktivets nuværende anvendelsesområde til at omfatte nye og kommende udfordringer og ved at gøre væsentlige ITS-tjenester obligatoriske i hele EU. Udrulningen af ITS-tjenester vil blive understøttet af tilgængeligheden af de data, der er nødvendige for at levere pålidelige oplysninger, som dermed sikrer, at fordelene ved digitalisering i vejsektoren kan høstes. Yderligere regler med henblik på at forbedre tilpasningen til nuværende praksis og standarder vil også tage fat på ovennævnte problemer.

⁴ COM(2020) 66 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

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

⁷ SWD(2019) 368 final.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Dette forslag er en del af en pakke af lovgivningsinitiativer, der har til formål at bidrage til målene om dekarbonisering, digitalisering og større modstandsdygtighed i transportinfrastrukturen. Ud over revisionen af ITS-direktivet omfatter denne pakke en revision af TEN-T-forordningen⁸ og af bytrafikkpakken⁹, som begge omfatter bestemmelser vedrørende udrulningen af ITS-tjenester. Revisionen af TEN-T-forordningen omhandler f.eks. midlerne til at detektere trafikikkerhedsrelaterede hændelser, hvilket vil gøre det muligt at stille trafikikkerhedsinformation til rådighed for trafikanter i henhold til dette forslag.

Dette forslag er i overensstemmelse med forslaget til en ny forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, som Kommissionen forelagde den 14. juli 2021¹⁰, og som ophæver Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer¹¹. Data om ladestandere og tankstationer, der stilles til rådighed i henhold til denne forordning, skal gøres tilgængelige via de nationale adgangspunkter, der er oprettet i henhold til ITS-direktivet.

Dette forslag er også i overensstemmelse med og tilpasset andre retlige rammer på transportområdet, såsom forordningen om elektronisk godstransportinformation (eFTI-forordningen)¹² og anden lovgivning vedrørende forskellige transportformer, navnlig med hensyn til definitionen af anvendelsesområdet i bilag I til dette direktiv og merværdien for udviklingen af multimodale digitale mobilitetstjenester.

Med hensyn til trafikikkerheden bekræftes i strategien målet om at bringe antallet af trafikdræbte for alle transportformer i EU tæt på nul inden 2050. For vejtransport bidrager flere foranstaltninger inden for ITS-direktivets anvendelsesområde til dette ambitiøse mål. Et eksempel er eCall, der skal muliggøre hurtigere responstid efter en ulykke og dermed nedbringe antallet af dødsfald og alvorlige kvæstelser. Samarbejdende ITS gør det muligt for køretøjer, transportinfrastruktur og andre trafikanter at kommunikere og koordinere deres handlinger. Samarbejdende ITS har et betydeligt potentiale for at nedbringe antallet og alvorligheden af ulykker. Informationstjenester om sikkerhedsrelaterede hændelser eller om sikker lastbilkparkerung bidrager til trafikanternes sikkerhed. Den obligatoriske tilgængelighed af vigtige data i maskinlæsbart format vil forbedre sikkerhedstjenesternes funktion, f.eks. i forbindelse med intelligent farttilpasning, samtidig med, at den obligatoriske brug af sikkerhedsrelaterede trafikinformationstjenester vil forbedre trafikikkerheden.

Dette forslag er i overensstemmelse med reglerne om passagerers rettigheder og forpligtelser, såsom bestemmelserne i artikel 10 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/782¹³.

Desuden er en revision af Kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/962¹⁴ om tilrådgighedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester i gang¹⁵. Den

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).

⁹ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/urban-mobility_da

¹⁰ COM(2021) 559 final.

¹¹ EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1.

¹² EUT L 249 af 31.7.2020, s. 33.

¹³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/782 af 29. april 2021 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (EUT L 172 af 17.5.2021, s. 1).

¹⁴ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/962 af 18. december 2014 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU for så vidt angår tilrådgighedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester (EUT L 157 af 23.6.2015, s. 21).

kommende revision forventes at identificere vigtige datatyper og indføre visse nye vigtige datatyper relateret til trafikregulering, nemlig i) vægt-/længde-/bredde-/højdebegrænsninger ii) ensrettede veje og iii) afgrænsning af begrænsninger, forbud eller forpligtelser, der gælder for bestemte områder, aktuel status for adgang og betingelser for kørsel i regulerede trafikzoner. Dette forslag er i overensstemmelse med de forventede ændringer af den delegerede retsakt. På grund af betydningen af disse tre yderligere punkter vil det desuden, når den nye delegerede retsakt er vedtaget, være hensigtsmæssigt at overveje at medtage dem på listen over de datatyper, hvis tilgængelighed og tilrådighedsstillelse skal gøres obligatorisk.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

I den europæiske datastrategi blev der bebudet etablering af fælles interoperable dataområder i hele EU inden for strategiske økonomiske sektorer og områder af offentlig interesse. Disse dataområder omfatter et fælles europæisk mobilitetsdataområde. ITS-direktivet er et vigtigt element i det fælles europæiske mobilitetsdataområde, da det indeholder bestemmelser om tilgængelighed af og adgang til multimodale trafik- og rejsedata på de nationale adgangspunkter.

Disse data understøtter især avancerede førerstøttesystemer, såsom de nye køretøjssystemer i henhold til forordning (EU) 2019/2144¹⁶.

Forslaget er blevet tilpasset andre EU-retlige rammer såsom databeskyttelsesforordningen (EU) 2016/679¹⁷, e-datadirektivet 2002/58/EF¹⁸ og forordning (EU) 2019/2144¹⁹ (forordningen om generel sikkerhed). Hvor det er relevant, skal foranstaltningerne i dette forslag tage behørigt hensyn til den kommende forordning om kunstig intelligens²⁰.

Dette direktiv støtter forsknings- og innovationspolitikkerne inden for klima, energi og mobilitet under Horisont Europa, for så vidt angår forskning i og udvikling af innovative teknologier inden for intelligente transportsystemer (ITS), samarbejdende ITS (C-ITS) og CCAM.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Den foreslåede ændring vil ikke ændre retsgrundlaget for ITS-direktivet, som er artikel 91 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

ITS-direktivet omhandler tværnationale aspekter af transport, som ikke kan håndteres på tilfredsstillende vis af medlemsstaterne alene, såsom udstyrs interoperabilitet og styrkelse af det indre marked for ITS-tjenester på globalt plan. Det bidrager således til beskæftigelse og vækst.

¹⁵ Vedtagelsen af den delegerede retsakt forventes at finde sted i første kvartal af 2022.

¹⁶ EUT L 325 af 16.12.2019, s. 1.

¹⁷ EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1.

¹⁸ EFT L 201 af 31.7.2002, s. 37.

¹⁹ EUT L 325 af 16.12.2019, s. 1.

²⁰ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om harmoniserede regler for kunstig intelligens (retsakten om kunstig intelligens) og om ændring af visse af Unionens lovgivningsmæssige retsakter (COM(2021) 206 final).

I overensstemmelse med nærhedsprincippet er anvendelsen af et direktiv eller et rammedirektiv som ITS-direktivet fortsat en af de mest velegnede måder at nå det tilsigtede mål på. De overordnede principper og grundforudsætninger for indførelsen af ITS er fastsat ved hjælp af specifikationer, der er udviklet med stærk inddragelse af tematiske eksperter, der er udpeget af medlemsstaterne.

Kommissionen mener, at det bør være obligatorisk, at visse datatyper og ITS-tjenester skal være tilgængelige og skal stilles til rådighed. Første liste over sådanne data og tjenester er medtaget i forslaget. Forslaget indeholder også en mekanisme til ajourføring af disse lister, som er baseret på en styrket høring af interessenter og formel forudgående godkendelse fra medlemsstaterne.

Inden for rammerne af sine institutionelle beføjelser vil Kommissionen også styrke den rolle, som Den Europæiske Rådgivende ITS-gruppe, der har repræsentanter for relevante ITS-interessenter fra den offentlige og private sektor, spiller. Disse interessenter rådgiver Kommissionen om de forretningsmæssige og tekniske aspekter af indførelsen og udrulningen af ITS i EU.

- **Proportionalitetsprincippet**

I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet går dette forslag ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå målene hermed. Kommissionen anser alle foranstaltninger for at stå i et rimeligt forhold til deres virkninger, som det fremgår af den konsekvensanalyse, der ledsager dette initiativ²¹. Den foreslåede intervention i) tilpasser ITS-direktivets anvendelsesområde til nye og fremspirende ITS-tjenesteområder, ii) styrker interessenternes rolle og deres indbyrdes koordinering og iii) kræver, at vigtige data stilles til rådighed, og at der stilles væsentlige tjenester til rådighed. Dette er nødvendigt for at tilpasse de retlige rammer for ITS til et område i udvikling og for at sikre, at de nødvendige data og tjenester er tilgængelige til støtte for strategiens målsætninger.

- **Valg af retsakt**

På grund af de begrænsede ændringer af ITS-direktivet mener Kommissionen, at en ændring er den bedste løsningmodel til revision af direktivet.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

I den efterfølgende Refit-evaluering af ITS-direktivet blev det konkluderet, at ITS-direktivets anvendelsesområde stadig er relevant i dag, og at de udpegede prioritetsområder stadig dækker de relevante emner, tjenester og data. Interessenterne anså også direktivet og dets delegerede retsakter for at have bidraget til at mindske de negative eksterne effekter af transport.

Samtidig blev det som følge af den samfundsmæssige og teknologiske udvikling konkluderet, at en række områder vil kræve yderligere opmærksomhed i fremtiden. I evalueringen blev det navnlig vurderet, at samarbejdende, opkoblet og automatiseret mobilitet kræver yderligere opmærksomhed. Desuden forventes det i evalueringen, at sikring af tilgængeligheden af de relevante data og ITS-infrastrukturer vil føre til indførelse af kontinuerlige EU-dækkende tjenester. Evalueringen konkluderede også, at der hidtil kun er blevet indført et begrænset

²¹ **Indsæt henvisning.**

antal interoperable ITS-tjenester. Evalueringen fremhævede den vedvarende modvilje mod at dele data, som fortsat er en begrænsende faktor, og behovet for at forbedre samarbejdet med og mellem interessenterne.

De problemer, som forslaget søger at løse, blev identificeret i evalueringen, nemlig i) manglen på interoperabilitet mellem og kontinuitet af applikationer, systemer og tjenester, ii) manglen på samordning og effektivt samarbejde mellem interessenterne og iii) uløste spørgsmål i forbindelse med tilgængeligheden og udvekslingen af de data, der ligger til grund for ITS-tjenesterne.

- **Høringer af interesserede parter**

Høringsprocessen²² involverede de vigtigste målgrupper ved hjælp af tre forskellige metoder: en offentlig høring, en åben offentlig høring og målrettede høringer. Disse metoder behandles i de følgende afsnit.

En offentlig høring om den indledende konsekvensanalyse²³ for dette initiativ løb fra den 8. oktober til den 19. november 2020. Kommissionen modtog 34 svar på denne offentlige høring, hovedsagelig fra virksomheder, erhvervsorganisationer og offentlige myndigheder. Også NGO'er, forbrugerorganisationer og offentligheden gav feedback om den indledende konsekvensanalyse.

En åben offentlig høring blev indledt den 3. november 2020 og sluttede den 2. februar 2021. Den åbne offentlige høring opfordrede interesserede parter til at udtale sig om de centrale aspekter af konsekvensanalysen, nemlig i) de vigtigste problemer, der behandles i konsekvensanalysen, ii) årsagerne til disse problemer, iii) mulige politiske foranstaltninger til løsning af disse problemer og deres årsager, iv) de sandsynlige virkninger af disse mulige politiske foranstaltninger, og v) hvor relevant en indsats på EU-plan ville være for at løse disse problemer. Kommissionen modtog i alt 149 svar.

De målrettede høringer bestod af fire dele, der er beskrevet i nedenstående punkter.

— den 15. februar 2021 blev der iværksat en onlineundersøgelse for alle centrale interessentgrupper, som forblev åben indtil den 26. marts 2021

— den 16. februar 2021 blev der iværksat et interviewprogram med 53 interessenter fra alle centrale interessentgrupper, som forblev åben indtil den 6. maj 2021. Desuden blev der gennemført seks sonderende interviews med centrale interessenter i undersøgelsens indledende fase (november/december 2020)

— der blev afholdt seks workshops for interessenter mellem december 2020 og juni 2021

— Det Europæiske ITS-udvalg afholdt møder den 17. december 2020 og den 28. juni 2021.

I den periode, hvor konsekvensanalysen blev udarbejdet, mødtes Kommissionen også med en lang række interessenter og modtog flere holdningsdokumenter.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Ved udarbejdelsen af dette initiativ anvendte Kommissionen i) resultaterne af den efterfølgende evaluering af ITS-direktivet²⁴, ii) Kommissionens rapport til Europa-

²² Yderligere oplysninger findes i bilag F til støtteundersøgelsen, som indeholder en rapport om høringen af de interesserede parter.

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

²⁴ SWD(2019) 368 final.

Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af dette direktiv²⁵ og iii) medlemsstaternes statusrapporter for 2020 om gennemførelsen af ITS-direktivet²⁶.

De interesserede parter gav også mange oplysninger i forbindelse med høringsaktiviteterne, suppleret med de oplysninger, de gav Kommissionen på ad hoc-basis. Konsekvensanalysen bygger i vid udstrækning på en ledsagende ekstern støtteundersøgelse foretaget af en konsulent²⁷.

En anden informationskilde var en bred høring, som Kommissionen gennemførte med medlemsstaternes ekspertgruppe om ITS²⁸ om definitionen af vigtige datatyper. Dette blev gennemført som led i revisionen af Kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/962.

Samlet set var de kilder, der blev anvendt til udarbejdelsen af konsekvensanalyserapporten, talrige, omfattende og repræsentative for de forskellige interessentgrupper.

- **Konsekvensanalyse**

Udvalget for Forskriftskontrol modtog konsekvensanalysen den 25. august 2021. Udvalget afgav en positiv udtalelse om rapporten med forbehold den 27. september 2021. Udvalget mente, at rapporten kunne forbedres yderligere med hensyn til i) initiativets anvendelsesområde, f.eks. hvordan det vil bidrage til multimodalitet og målene i den grønne pagt, ii) de specifikke problemer, der tages op, og de mest kritiske politiske valg, iii) analysen af virkningerne, iv) valget af den foretrukne løsningsmodel og v) interessenternes synspunkter.

Den endelige konsekvensanalyserapport indeholder en omfattende beskrivelse og vurdering af initiativets merværdi og dets forbindelse med andre politiske initiativer i afsnit 1-4. Afsnit 5 indeholder en detaljeret beskrivelse af løsningsmodellerne. Afsnit 6 indeholder en omfattende analyse af virkningerne af alle løsningsmodeller og afsnit 7 en sammenligning af de politiske løsningsmodeller. Resuméet af konsekvensanalysen og udtalelsen fra Udvalget findes på Kommissionens websted²⁹.

Tre løsningsmodeller blev analyseret i den endelige konsekvensanalyse. Nedenfor gives et resumé af hver af disse tre muligheder.

- Løsningsmodel 1: Styrke koordinerings- og implementeringsprincipperne. Denne første løsningsmodel indfører de fleste politiske foranstaltninger. Ikke desto mindre er der i de fleste tilfælde tale om en lempelig tilgang, herunder foranstaltninger vedrørende i) ændringer af direktivet for at gøre det muligt at udvide gyldigheden til nye og fremspirende ITS-tjenesteområder, ii) afhjælpning af konstaterede mangler i interessenternes samarbejde med foranstaltninger til forbedring af koordineringen, og iii) sikring af sammenhæng mellem direktivets bestemmelser og bestemmelserne i andre eksisterende retsakter. Modellen omfatter også foranstaltninger, der har til formål i) yderligere at styrke koordineringen mellem alle relevante interessenter, ii) at institutionalisere dele af forvaltningsrammen og iii) at gøre direktivet

²⁵ COM(2019) 464 final.

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

²⁷ Endelig rapport, støtteundersøgelse for konsekvensanalysen "Impact Assessment Support Study for the revision of the Intelligent Transport System Directive (2010/40/EU)", 2021.

²⁸ Kode E01941 i Kommissionens register over ekspertgrupper og lignende enheder.

²⁹ **Indsæt henvisning.**

fremtidssikret, så det kan fungere i forbindelse med Unionens ventede politiske initiativer.

- Løsningsmodel 2: Kræve indsamling og tilgængelighed af vigtige data. Som et middel til at fremme udbredelsen af væsentlige tjenester gør denne intervention det obligatorisk at indsamle og dele data, der er afgørende for driften af sådanne tjenester. Disse foranstaltninger bibeholder alle andre aspekter af løsningsmodel 1, samtidig med at de sigter mod at forbedre: i) datatilgængelighed, ii) datakvalitet, iii) dataadgang, iv) dataudveksling, og v) dataanvendelse.
- Løsningsmodel 3: Kræve, at væsentlige tjenester stilles til rådighed. Denne intervention giver mulighed for at indføre obligatorisk indførelse af væsentlige tjenester ved hjælp af delegerede retsakter. Den drager især nytte af den øgede tilgængelighed, kvalitet, udveksling og anvendelse af data, der fremmes af løsningsmodel 2, og har til formål yderligere at støtte udbredelsen af interoperable og kontinuerlige tjenester.

Kommissionen foretrækker klart løsningsmodel 2 frem for løsningsmodel 1, da den giver betydeligt større fordele og det bedste cost-benefit-forhold. Den obligatoriske indsamling af data og den deraf følgende udbredelse af ITS-tjenester øger også i høj grad direktivets effektivitet med hensyn til at nå ITS-direktivets mål og gør det mere sammenhængende. Begrænsning af den obligatoriske indsamling af data til vigtige data — og de meget betydelige fordele, der ville være forbundet med at indsamle disse vigtige data — betyder også, at løsningsmodel 2 er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet.

Forskellen i nettofordele mellem løsningsmodel 2 og løsningsmodel 3 er mindre end forskellen mellem nettofordelene i løsningsmodel 1 og løsningsmodel 2. Ikke desto mindre er forskellene i nettofordele mellem løsningsmodel 2 og løsningsmodel 3 dog meget betydelige. Den største forskel udgøres af de betydelig flere sikkerhedsrelaterede fordele, der forventes i løsningsmodel 3 sammenlignet med løsningsmodel 2. Selv om løsningsmodel 3 også medfører øgede omkostninger, er det marginale cost-benefit-forhold for de yderligere omkostninger og fordele ved løsningsmodel 3 stadig positivt. Det er også den mest sammenhængende løsningsmodel. Den obligatoriske tilrådighedsstilling af væsentlige ITS-tjenester af hensyn til trafiksikkerheden — selv om det medfører betydelige efterlevelseseomkostninger — er også i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet.

Den løsningsmodel, som Kommissionen foretrækker, er derfor løsningsmodel 3 (som omfatter løsningsmodel 1 og 2), fordi i) den medfører de største nettofordele, ii) den er den mest effektive løsning, iii) den bedst opfylder ITS-direktivets specifikke mål og iv) den bedst sikrer en hurtig og sammenhængende indførelse af ITS-tjenester i overensstemmelse med strategiens mål.

Konsekvensanalysen indeholder en detaljeret beskrivelse af de politiske foranstaltninger, der indgår i de forskellige politiske løsningsmodeller, samt de vigtigste virkninger, omkostninger og fordele ved hver løsningsmodel.

- **Måltrettet regulering og forenkling**

Forslaget vil reducere medlemsstaternes administrative omkostninger, da det strømliner de tilbagevendende rapporteringsforpligtelser og gør det muligt at anvende et fælles system til rapportering om gennemførelsen af direktivet og dets delegerede retsakter. På grundlag af en fælles model og fælles nøglepræstationsindikatorer bliver det også lettere at analysere og sammenligne rapporter. Forslaget kan dog også øge koordineringsomkostningerne i forbindelse med dataindsamling, navnlig hvad angår lokale myndigheder.

Små og mellemstore virksomheder (SMV'er) er ikke et specifikt mål for de politiske foranstaltninger, og der er ingen tegn på, at de politiske foranstaltninger vil have en differentieret indvirkning på virksomheder af forskellig størrelse. Men uden indførelse af nye dataspecifikationer og standardkrav og uden udbredt brug af de nationale adgangspunkter, ville der imidlertid opstå et fragmenteret marked. Skulle dette marked vedblive at være fragmenteret, kunne det give større virksomheder en komparativ fordel i forhold til SMV'er. På et harmoniseret marked med harmoniserede standarder vil SMV'er drage fordel af lavere adgangsbarrierer for at udvide deres aktiviteter og konkurrere på lige fod med større virksomheder.

Forslaget forventes i høj grad at bidrage til etableringen af et fælles europæisk mobilitetsdataområde inden for rammerne af den europæiske datastrategi. Det vil bidrage til det fælles europæiske mobilitetsdataområde ved at øge tilgængeligheden af data på de nationale adgangspunkter og forenkle videreanvendelsen af data ved at standardisere dataudvekslingen og harmonisere adgangsbetingelserne.

- **Grundlæggende rettigheder**

For at nå målet om sikker, bæredygtig, intelligent og modstandsdygtig mobilitet kan det være nødvendigt at behandle rejse-, trafik- eller vejdata, der omfatter personoplysninger. Når behandling af personoplysninger er nødvendig for at nå ITS-direktivets mål, skal mere detaljerede regler, f.eks. om, hvilke data der skal indsamles af hvem og til hvilke specifikke formål, udelukkende fastsættes i tertiære retsakter baseret på dette. Når Kommissionen foreslår disse retsakter, tager den behørigt hensyn til databeskyttelseskravene.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen konsekvenser for EU's budget.

5. ANDRE FORHOLD

- **EU's C-ITS-ramme for tilrådighedsstillelse af pålidelig og sikker kommunikation**

Kommissionen trækker på sine operationelle erfaringer med gennemførelsen af støtteforanstaltningen "Security architecture for connected infrastructure and vehicles in Europe", hvorved Det Fælles Forskningscenter fik til opgave at gennemføre pilotfasen (2018-2022) af EU's system til forvaltning af C-ITS-sikkerhedsoplysninger.

Indtil et sådant system formaliseres i en bindende ramme (og den mulige fremtidige oprettelse af særlige enheder til at forvalte det), udpeges Kommissionen som varetager af rollen som C-ITS-certifikatpolitisk myndighed, tillidslisteforvalter og C-ITS-kontaktpunkt.

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Kommissionen vedtager arbejdsprogrammer hvert femte år, som fastlægger de foranstaltninger, for hvilke der kan vedtages europæiske specifikationer, eller for hvilke der kan kræves yderligere data eller ITS-tjenester.

Medlemsstaterne aflægger hvert tredje år rapport om deres fremskridt med gennemførelsen af direktivet og dets delegerede retsakter ved hjælp af en fælles model og fælles nøglepræstationsindikatorer.

På grundlag af medlemsstaternes rapporter forelægger Kommissionen hvert tredje år Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om gennemførelsen af direktivet.

- **Forklarende dokumenter**

I overensstemmelse med betragtning 27 i forslaget skal medlemsstaterne give Kommissionen meddelelse om deres gennemførelsesforanstaltninger sammen med dokumentation herfor. Dette er nødvendigt på grund af de nye bestemmelser i forslaget om indsamling af data og udrulning af tjenester. Disse nye bestemmelser kan kræve vedtagelse af supplerende national lovgivning eller ændring heraf. For at Kommissionen kan overvåge den korrekte gennemførelse, er det derfor vigtigt, at medlemsstaterne sender Kommissionen dokumentation for, hvilke eksisterende eller nye bestemmelser i henhold til national ret der skal gennemføre de individuelle foranstaltninger, der er fastsat i det foreslåede direktiv.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Dette forslag ændrer det nuværende direktiv 2010/40/EU om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2017/2380³⁰. Strukturen i det ændrede ITS-direktiv er beskrevet i nedenstående punkter.

- Ved artikel 1, stk. 1, tilpasses det nuværende direktivs artikel 1 og direktivets genstand og anvendelsesområde fastlægges ved at tilføje tilgængeligheden af data og indførelsen af tjenester til genstanden for og anvendelsesområdet for det nuværende direktiv.
- Ved artikel 1, stk. 2, ajourføres det nuværende direktivs artikel 2 med betegnelserne for de fire prioritetsområder i det nuværende direktiv, da prioritetsområderne omstruktureres i henhold til ITS-tjenestetyperne.
- Ved artikel 1, stk. 3, udvides det nuværende direktivs liste over definitioner, hvor det er nødvendigt, og hvor det er relevant i betragtning af de overordnede ændringer i det ændrede direktivs anvendelsesområde og bestemmelser.
- Ved artikel 1, stk. 4, udvides de i artikel 5 omhandlede krav til medlemsstaterne vedrørende deres samarbejde i forbindelse med indførelse af ITS-tjenester i medfør af de specifikationer, der er vedtaget i henhold til direktivet.
- Ved artikel 1, stk. 5, ajourføres henvisningen til eksisterende lovgivning i artikel 6, og henvisningen til afgørelse 768/2008/EF suppleres.
- Ved artikel 1, stk. 6, tilføjes en ny artikel, der pålægger medlemsstaterne at sikre tilgængeligheden af data for de datatyper, der er anført i det nye bilag III, og deres tilgængelighed på nationale adgangspunkter, samt en ny artikel, der pålægger medlemsstaterne at sikre indførelsen af ITS-tjenester, der er opført i det nye bilag IV.
- Ved artikel 1, stk. 7, tilføjes bestemmelser til det nuværende direktivs artikel 7 om ajourføring af bilag III og IV ved hjælp af delegerede retsakter på grundlag af en forudgående konsekvensanalyse, herunder en cost-benefit-analyse.
- Ved artikel 1, stk. 8, tilføjes en ny artikel, der bemyndiger Kommissionen til at vedtage midlertidige foranstaltninger i tilfælde af en nødsituation, der har alvorlige direkte konsekvenser for trafikikkerhed, cybersikkerhed eller ITS-tjenesters tilgængelighed og integritet.
- Ved artikel 1, stk. 9, ajourføres en henvisning i det nuværende direktivs artikel 8.

³⁰ EUT L 340 af 20.12.2017, s. 1.

- Ved artikel 1, stk. 10, erstattes det nuværende direktivs artikel 10 med ajourførte regler om databeskyttelse og privatlivets fred, idet teksten strømlines ved at fjerne overlappende forpligtelser i henhold til databeskyttelsesreglerne, f.eks. om sikkerheden af de personoplysninger, der behandles, og behovet for, at dataansvarlige overholder deres øvrige forpligtelser i henhold til databeskyttelsesreglerne. Det understreges også, at Kommissionen skal tage hensyn til databeskyttelseskravene i forbindelse med udarbejdelsen af specifikationer.
- Ved artikel 1, stk. 11, tilføjes en ny artikel om den C-ITS-certifikatpolitiske myndighed, tillidslisteforvalteren og C-ITS-kontaktpunktet, og det fastsættes, at Kommissionen vil definere og varetage disse roller.
- Ved artikel 1, stk. 12, tilpasses det nuværende direktivs artikel 12 for så vidt angår den dato, fra hvilken beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen.
- Ved artikel 1, stk. 13, erstattes det nuværende direktivs artikel 15 om udvalgsproceduren med ajourførte henvisninger til eksisterende lovgivning og tilføjes af henvisningen til undersøgelsesproceduren (artikel 5 og 8 i forordning (EU) nr. 182/2011).
- Ved artikel 1, stk. 14, erstattes det nuværende direktivs artikel 17 med ajourførte regler om medlemsstaternes rapportering (fælles model, fælles nøglepræstationsindikatorer), om Kommissionens rapportering og om vedtagelsen af arbejdsprogrammer under ITS-direktivet.
- Ved artikel 1, stk. 15 og 16 erstattes de to bilag til det nuværende direktiv med fire bilag:
 - med bilag I tilpasses det nuværende direktivs bilag I ved at tilrettelægge prioritetsområderne efter ITS-tjenestetyperne og ved at tilføje nye tiltag svarende til nye og fremspirende ITS-tjenester
 - med bilag II tilpasses det nuværende ITS-direktivs bilag II ved at ajourføre og tilføje nogle af principperne
 - det nye bilag III indeholder en liste over de datatyper, for hvilke tilgængelighed af og adgang til de nationale adgangspunkter skal sikres inden den dato, der er angivet for hver datatype, og for den geografiske dækning, der er angivet for hver datatype
 - det nye bilag IV indeholder en liste over ITS-tjenester, der skal indføres inden den dato, der er angivet for hver ITS-tjeneste, og den geografiske dækning, der er angivet for hver ITS-tjeneste.
- Artikel 2, 3 og 4 indeholder bestemmelser om gennemførelse, ikrafttræden og adressater for det ændrede direktiv.
- **Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Den foreslåede retsakt er relevant for EØS.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**om ændring af direktiv 2010/40/EU om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91,
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg³¹,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³²,
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) I Kommissionens *meddelelse om en strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet*³³ udpeges indførelsen af intelligente transportsystemer (ITS) som en nøgleaktion i opnåelsen af opkoblet og automatiseret multimodal mobilitet, som dermed bidrager til omstillingen af det europæiske transportsystem for at nå målet om effektiv, sikker, bæredygtig, intelligent og modstandsdygtig mobilitet. Dette supplerer de foranstaltninger, der blev bebudet under flagskibsinitiativet om grønnere godstransport til fremme af multimodal logistik. I strategien blev der også bebudet en revision i 2022 af delegeret forordning (EU) 2017/1926 om multimodale rejseinformationstjenester, der skal omfatte obligatorisk tilrådgivningsrådgivning af dynamiske datasæt, samt en vurdering af behovet for lovgivningsmæssige tiltag vedrørende rettigheder og pligter for udbydere af multimodale digitale tjenester sammen med et initiativ om billetudstedelse, herunder af togbilletter.
- (2) Med strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet bekræftes målet om at bringe antallet af dræbte for alle transportformer i Unionen tæt på nul inden 2050. Flere foranstaltninger inden for anvendelsesområdet for Europa-Parlamentets og Rådets

³¹ EUT C af , s. .

³² EUT C af , s. .

³³ COM(2020) 789 final.

direktiv 2010/40/EU³⁴ bidrager til sikkerheden for trafikanter, såsom eCall, trafikikkerhedsrelaterede informationstjenester og sikrede parkeringsområder³⁵.

- (3) Den europæiske grønne pagt³⁶ fremhæver både den voksende rolle, som automatiseret og opkoblet multimodal mobilitet spiller sammen med intelligente trafikstyringssystemer, der muliggøres af digitalisering, og målet om at støtte nye bæredygtige transport- og mobilitetstjenester, der kan mindske trafikbelastning og forurening, navnlig i byområder.
- (4) Det voksende behov for bedre udnyttelse af data til at gøre transportkæderne mere bæredygtige, effektive og modstandsdygtige kræver øget koordinering af ITS-rammen med andre initiativer, der med et multimodalt perspektiv har til formål at harmonisere og lette datadeling i mobilitets-, transport- og logistiksektorerne³⁷.
- (5) I betragtning af behovet for at digitalisere vejtransporten, øge trafikikkerheden og mindske trafikbelastningen bør indførelsen og anvendelsen af intelligente transportsystemer og -tjenester på vejene videreudvikles i det transeuropæiske transportnet.
- (6) I mange medlemsstaters vejtransportsektor er nationale anvendelser af disse systemer og tjenester allerede indført. På trods af forbedringer siden vedtagelsen i 2010 blev der ved evalueringen af direktiv 2010/40/EU³⁸ imidlertid konstateret vedvarende mangler, der har medført fortsat fragmenteret og ukoordineret indførelse og manglende geografisk kontinuitet af ITS-tjenester i hele Unionen og ved dens ydre grænser.
- (7) I forbindelse med gennemførelsen af Kommissionens delegerede forordninger³⁹, der supplerer direktiv 2010/40/EU, har medlemsstaterne oprettet nationale adgangspunkter⁴⁰. De nationale adgangspunkter tilrettelægger adgangen til og anvendelsen af transportrelaterede data for at bidrage til at stille EU-dækkende

³⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer (EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1).

³⁵ Som certificeret i overensstemmelse med Kommissionens delegerede forordning (EU)../.. af XXX om EU-standarder for service- og sikkerhedsniveau for sikrede parkeringsområder i EU og procedurer for certificering heraf.

³⁶ Meddelelse fra Kommissionen — Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final).

³⁷ Som f.eks. det fælles europæiske mobilitetsdataområde og dets komponenter, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 af 15. juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 33) samt det arbejde, der udføres i det digitale transport- og logistikforum (DTLF).

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

³⁹ Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 885/2013 af 15. maj 2013 om supplerende af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU hvad angår tilrådighedsstillelse af informationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer (EUT L 247 af 18.9.2013, s. 1), Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 886/2013 af 15. maj 2013 om supplerende af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU hvad angår data og procedurer for vederlagsfri tilrådighedsstillelse, om muligt, af et minimum af generel trafikikkerhedsinformation (EUT L 247 af 18.9.2013, s. 6),

Kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/962 af 18. december 2014 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU for så vidt angår tilrådighedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester (EUT L 157 af 23.6.2015, s. 21)

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

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

interoperable rejse- og trafikrelaterede ITS-tjenester til rådighed for slutbrugerne. Disse nationale adgangspunkter er en vigtig del af det fælles europæiske mobilitetsdataområde under den europæiske datastrategi⁴¹ og bør anses for støttepiller, særlig med hensyn til datatilgængelighed.

- (8) For at sikre en koordineret og effektiv indførelse af ITS i Unionen som helhed bør der ud over allerede vedtagne specifikationer indføres fælles specifikationer, herunder, hvis det er hensigtsmæssigt, standarder, der fastsætter yderligere detaljerede regler og procedurer. Inden Kommissionen vedtager yderligere eller reviderede specifikationer, bør den vurdere, om de er i overensstemmelse med visse af de i bilag II definerede principper. Der bør først og fremmest gives prioritet til de fire hovedområder for udvikling og indførelse af ITS. Under den videre gennemførelse af ITS bør der tages hensyn til den eksisterende ITS-infrastruktur, som den enkelte medlemsstat har indført, for så vidt angår teknologiske fremskridt og finansielle bestræbelser. Hvis det er relevant, bør det, navnlig for C-ITS, sikres, at krav til ITS-systemer ikke hverken pålægger eller diskriminerer til fordel for brugen af en bestemt type teknologi.
- (9) Specifikationerne bør tage hensyn til og bygge på de erfaringer og resultater, der allerede er opnået inden for ITS, samarbejdende intelligente transportsystemer (C-ITS) og samarbejdende, opkoblet og automatiseret mobilitet (CCAM), navnlig i forbindelse med C-ITS-plattformen⁴², CCAM-plattformen⁴³, det europæiske forum for multimodal passagermobilitet⁴⁴ og den europæiske platform til indførelse af eCall⁴⁵.
- (10) Specifikationerne bør fremme innovation. Den øgede tilgængelighed af data bør f.eks. føre til udvikling af nye ITS-tjenester, og omvendt bør innovationen identificere behovene for fremtidige specifikationer. Det europæiske partnerskab om samarbejdende, opkoblet og automatiseret mobilitet under Horisont Europa bør støtte udviklingen og afprøvningen af den næste bølge af C-ITS-tjenester og dermed bidrage til integrationen af højautomatiserede køretøjer i nye multimodale mobilitetstjenester.
- (11) C-ITS anvender teknologier, der gør det muligt for vejkøretøjer at kommunikere med hinanden og med vejinfrastrukturen, herunder trafiksignaler. C-ITS-tjenester er en kategori af ITS-tjenester, der er baseret på en åben arkitektur, og som muliggør et mange-til-mange- eller peer-to-peer-forhold mellem C-ITS-stationer. Det betyder, at alle C-ITS-stationer på sikker vis bør udveksle meddelelser med hinanden og ikke bør være begrænsede til udveksling af meddelelser med foruddefinerede stationer. De fleste tjenester kræver, at autenticiteten og integriteten af C-ITS-meddelelser, der indeholder oplysninger såsom position, hastighed og kurs, sikres. Der bør derfor oprettes en fælles europæisk C-ITS-tillidsmodel, der skal skabe et tillidsforhold mellem alle C-ITS-stationer, uanset hvilken kommunikationsteknologi der anvendes. Denne tillidsmodel bør gennemføres ved at vedtage en politik for brugen af en public key-infrastruktur (PKI). Det højeste niveau for denne PKI bør være den europæiske certifikattillidsliste, der består af registreringer fra alle betroede rodcertificeringsmyndigheder i Europa. For at sikre, at denne C-ITS-tillidsmodel fungerer gnidningsløst, bør visse opgaver udføres på centralt plan. Kommissionen bør sikre, at disse væsentlige opgaver udføres, navnlig hvad angår rollerne for den C-ITS-certifikatpolitiske myndighed, tillidslisteforvalteren og C-ITS-kontaktpunktet.

⁴¹ COM(2020) 66 final.

⁴² Kode E03188 i Kommissionens register over ekspertgrupper og lignende enheder.

⁴³ Kode E03657 i Kommissionens register over ekspertgrupper og lignende enheder.

⁴⁴ Kode XXXXXX i Kommissionens register over ekspertgrupper og lignende enheder.

⁴⁵ Kode E02481 i Kommissionens register over ekspertgrupper og lignende enheder.

- (12) De fleste foranstaltninger i henhold til direktiv 2010/40/EU, med undtagelse af eCall, fokuserede på at sikre interoperabilitet og tilgængelighed af data, som allerede er tilgængelige i et maskinlæsbart digitalt format, og på indførelsen af ITS-tjenester, men fastsatte ingen forpligtelser for relevante interessenter til at stille disse data til rådighed eller til at indføre specifikke tjenester. Brugen af en række væsentlige ITS-tjenester er blevet udbredt, f.eks. detektering af hændelser, der muliggør trafiksikkerhedsrelaterede informationstjenester, eller afgørende data, f.eks. trafikregulering, der understøtter vigtige tjenester såsom hastighedsgrænser til støtte for køretøjer udstyret med intelligent farttilpasning i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144⁴⁶. Obligatorisk levering af sådanne væsentlige ITS-tjenester og vigtige data anses for nødvendig for at sikre både fortsat tilgængelighed af sådanne data og fortsat levering af sådanne tjenester i hele Unionen. Datatyper og -tjenester, hvis levering bør gøres obligatorisk, bør identificeres på grundlag af de specifikationer, der er fastsat i delegerede retsakter til supplerung af direktiv 2010/40/EU, og bør afspejle de datatyper og -tjenester, der er fastsat deri.
- (13) Undersøgelsen om tilgængelig transport for bevægelseshæmmede fra 2020 ("Mapping accessible transport for persons with reduced mobility")⁴⁷ viser, at manglen på tilstrækkelige data om tilgængelighed i øjeblikket forhindrer en pålidelig rejseplanlægning, når tilgængelighedsaspekter anvendes som søgekriterier. For yderligere at forbedre transportsystemets tilgængelighed og lette rejser for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet har multimodale digitale mobilitetstjenester brug for data om adgangsknudepunkter og deres tilgængelighed.
- (14) Den øgede integration af ITS og avancerede førerstøttesystemer eller køretøjs- og infrastruktursystemer i almindelighed betyder, at sådanne systemer i stigende grad vil være afhængige af de oplysninger, de udveksler med hinanden. Dette gælder især for C-ITS. Denne afhængighed vil stige med højere automatiseringsniveauer. Disse højere automatiseringsniveauer forventes at gøre brug af kommunikation mellem køretøjer og infrastruktur til at tilrettelægge færdslen og smidiggøre trafikstrømmene, hvilket også vil bidrage til en mere bæredygtig transport. Hvis ITS-tjenesternes integritet bringes i fare, kan det således få alvorlige konsekvenser for trafiksikkerheden, f.eks. når den forkerte hastighedsgrænse kommunikerer, eller når et køretøj foretager en nødopbremsning på grund af en ikkeeksisterende fare. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser i nødsituationer, hvor ITS-tjenesternes integritet bringes i fare, til at vedtage modforanstaltninger for at imødegå årsagerne til og konsekvenserne af en sådan situation. Disse foranstaltninger bør træffes så hurtigt som muligt og finde anvendelse straks. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-

⁴⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 af 27. november 2019 om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og ophævelse af forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 og Kommissionens forordning (EF) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 og (EU) 2015/166 (EUT L 325 af 16.12.2019, s. 1).

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

Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁴⁸. I betragtning af behovet for at sikre kontinuitet i transporten er det hensigtsmæssigt at forlænge gyldigheden af en sådan foranstaltning ud over seks måneder ved at gøre brug af muligheden i artikel 8, stk. 2, i forordning (EU) nr. 182/2011. Sådanne modforanstaltninger bør ophæves, så snart der er gennemført en alternativ løsning, eller nødsituationen er blevet løst.

- (15) Når ibrugtagningen og anvendelsen af ITS-applikationer indebærer behandling af personoplysninger, bør en sådan behandling foretages i overensstemmelse med EU-lovgivningen om beskyttelse af personoplysninger og privatlivets fred, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679⁴⁹ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF⁵⁰.
- (16) Hvis de specifikationer, der skal udarbejdes i henhold til dette direktiv, indebærer behandling af personoplysninger, bør der tages hensyn til kravene i forordning (EU) 2016/679 og direktiv 2002/58/EF. Navnlig, når det også er muligt at opfylde formålet ved hjælp af anonyme oplysninger i stedet for personoplysninger, bør anonymisering anses som en af teknikkerne til fremme af privatlivets fred i overensstemmelse med princippet om databeskyttelse gennem design.
- (17) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/95/EF om produktsikkerhed i almindelighed⁵¹ finder anvendelse på produkter, for hvilke sektorspecifik lovgivning ikke indeholder mere specifikke bestemmelser med samme sikkerhedsmål, og hvor sikkerhedskravene i en sektorspecifik lovgivning ikke omfatter de aspekter og risici eller risikokategorier, der er omfattet af nævnte direktiv (det såkaldte "sikkerhedsnet").
- (18) Specifikationerne bør, hvor det er nødvendigt at foretage en overensstemmelsesvurdering, omfatte detaljerede bestemmelser om den procedure, der gælder for vurdering af komponenters overensstemmelse og anvendelsesegnet. Med hensyn til visse ITS-tjenester, navnlig med hensyn til C-ITS-tjenester, er kontinuerlig overholdelse af visse krav og interoperabilitet afgørende for at sikre systemets sikkerhed og korrekte funktion. Derfor bør specifikationer, der fastsætter krav til produkter, om nødvendigt også fastsætte procedurer for markedsovervågning, herunder en beskyttelsesklausul. Disse bestemmelser bør baseres på Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 768/2008/EF⁵², navnlig hvad angår modulerne i de forskellige faser af procedurerne for overensstemmelsesvurdering og markedsovervågning. I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858⁵³

⁴⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

⁴⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).

⁵⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF af 12. juli 2002 om behandling af personoplysninger og beskyttelse af privatlivets fred i den elektroniske kommunikationssektor (direktivet om databeskyttelse inden for elektronisk kommunikation) (EFT L 201 af 31.7.2002, s. 37).

⁵¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/95/EF af 3. december 2001 om produktsikkerhed i almindelighed (EFT L 11 af 15.1.2002, s. 4).

⁵² Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 768/2008/EF af 9. juli 2008 om fælles rammer for markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets afgørelse 93/465/EØF (EUT L 218 af 13.8.2008, s. 82).

⁵³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og

fastlægges en ramme for typegodkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og dele heraf eller af dertilhørende udstyr, mens der i Europa-Parlamentets og Rådets forordninger (EU) nr. 167/2013⁵⁴ og (EU) nr. 168/2013⁵⁵ fastlægges regler for typegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer og quadricykler samt typegodkendelse af landbrugs- eller skovbrugstraktorer og af deres dele eller tilhørende udstyr. Det ville derfor være dobbeltarbejde at fastlægge overensstemmelsesvurdering for udstyr og applikationer, der er omfattet af disse retsakters anvendelsesområde. Disse retsakter om godkendelse af køretøjer finder dog anvendelse på ITS-relateret udstyr, der er installeret i køretøjer, men ikke på ITS-udstyr og -software til ekstern vejinfrastruktur, som bør henhøre under dette direktivs anvendelsesområde. I sidstnævnte tilfælde kan specifikationerne omfatte procedurer for overensstemmelsesvurdering og markedsovervågning. Sådanne procedurer bør begrænse sig til, hvad der vil være nødvendigt i det enkelte tilfælde.

- (19) Når indførelsen og anvendelsen af ITS-udstyr og -software omfatter systemer med kunstig intelligens, bør der tages hensyn til de relevante bestemmelser i den kommende retsakt om kunstig intelligens⁵⁶.
- (20) For ITS-applikationer og -tjenester, der kræver nøjagtig og garanteret tids- og positionsbestemmelse, bør der benyttes satellitbaseret infrastruktur eller enhver anden teknologi, som tilbyder et tilsvarende præcisionsniveau. Synergier mellem Unionens transport- og rumsektorer bør udnyttes til at fremme en bredere anvendelse af nye teknologier, der imødekommer behovet for nøjagtige og garanterede tids- og positionsbestemmelsestjenester. Unionens rumprogram, der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/696⁵⁷, leverer ajourførte og sikre rumrelaterede data, informationer og tjenester af høj kvalitet gennem systemerne inden for rammerne af Galileo, den europæiske geostationære navigations-overlay-tjeneste (EGNOS) og Copernicus.
- (21) Levering af sikret og pålidelig tids- og positionsbestemmelse er et væsentligt element i den effektive drift af ITS-applikationer og -tjenester. Det er derfor hensigtsmæssigt at sikre, at de er kompatible med den autentifikationsmekanisme, som Galileoprogrammet stiller til rådighed, med henblik på at afbøde spoofing-angreb på signalerne fra de globale satellitnavigationssystemer ("GNSS").
- (22) Medlemsstaterne og andre relevante interessenter, herunder andre af Kommissionens ekspertgrupper og udvalg, der beskæftiger sig med digitale aspekter af transport, bør høres i forbindelse med udarbejdelsen af de arbejdsprogrammer, som Kommissionen vedtager i henhold til direktiv 2010/40/EU.
- (23) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser vedrørende vedtagelse af modellen

separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).

⁵⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 af 5. februar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugstraktorer (EUT L 60 af 2.3.2013, s. 1).

⁵⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler (EUT L 60 af 2.3.2013, s. 52).

⁵⁶ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om harmoniserede regler for kunstig intelligens (retsakten om kunstig intelligens) og om ændring af visse af Unionens lovgivningsmæssige retsakter (COM(2021) 206 final).

⁵⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/696 af 28. april 2021 om oprettelse af Unionens rumprogram og Den Europæiske Unions Agentur for Rumprogrammet (EUT L 170 af 12.5.2021, s. 69).

for medlemsstaternes rapporter og vedtagelse og ajourføring af arbejdsprogrammer. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁵⁸.

- (24) For at nå målene i dette direktiv bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde med henblik på at ændre listen over datatyper, for hvilke medlemsstaterne skal sikre tilgængeligheden af data, og ændre listen over ITS-tjenester, for hvilke medlemsstaterne skal sikre indførelsen, i en periode på fem år fra dette direktivs ikrafttræden. Denne periode bør forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau og med interessenter, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning⁵⁹. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- (25) For at sikre en koordineret fremgangsmåde bør Kommissionen sikre, at der er sammenhæng mellem aktiviteterne i det udvalg, der er nedsat ved dette direktiv, og aktiviteterne i de udvalg, der er nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014⁶⁰, (EU) 2019/1239⁶¹, (EU) 2020/1056⁶² og (EU) 2018/858, og ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/2/EF⁶³ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/520⁶⁴.
- (26) Målet med dette direktiv, nemlig at sikre koordineret indførelse af interoperable intelligente transportsystemer i hele Unionen, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og/eller den private sektor, men kan på grund af dets omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

⁵⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

⁵⁹ Interinstitutionel aftale mellem Europa-Parlamentet, Rådet for Den Europæiske Union og Europa-Kommissionen om bedre lovgivning (EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1).

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

⁶¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1239 af 20. juni 2019 om oprettelse af et europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt og om ophævelse af direktiv 2010/65/EU (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 64)."

⁶² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 af 15. juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 33).

⁶³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/2/EF af 14. marts 2007 om opbygning af en infrastruktur for geografisk information i Det Europæiske Fællesskab (Inspire) (EUT L 108 af 25.4.2007, s. 1).

⁶⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/520 af 19. marts 2019 om interoperabilitet mellem elektroniske vejafgiftssystemer og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen (EUT L 91 af 29.3.2019, s. 45).

- (27) I henhold til den fælles politiske erklæring af 28. september 2011 fra medlemsstaterne og Kommissionen om forklarende dokumenter⁶⁵ har medlemsstaterne forpligtet sig til i tilfælde, hvor det er berettiget, at lade meddelelsen af gennemførelsesforanstaltninger ledsage af et eller flere dokumenter, der forklarer forholdet mellem et direktivs bestanddele og de tilsvarende dele i de nationale gennemførelsesinstrumenter. I forbindelse med dette direktiv finder lovgiver, at fremsendelse af sådanne dokumenter er berettiget.
- (28) Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse er blevet hørt i overensstemmelse med artikel 42. stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725⁶⁶ og afgav udtalelse den XX/XX/20XX —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændringer af direktiv 2010/40/EU

I direktiv 2010/40/EU foretages følgende ændringer:

- (1) I artikel 1 indsættes som stk. 2a:
- "2a. Dette direktiv indeholder bestemmelser om tilgængelighed af data og indførelse af ITS-tjenester inden for de prioritetsområder, der er omhandlet i artikel 2, med en specifik geografisk dækning som anført i bilag III og IV."
- (2) Artikel 2, stk. 1, affattes således:
- "1. I dette direktiv udgør følgende områder prioritetsområder for udvikling og anvendelse af specifikationer og standarder:
- a) I. ITS-tjenester inden for information og mobilitet
 - b) II. ITS-tjenester til rejser, transport og trafikstyring
 - c) III. ITS-tjenester inden for færdselssikkerhed og -sikring
 - d) IV. Samarbejdende, opkoblede og automatiserede mobilitetstjenester."
- (3) I artikel 4 foretages følgende ændringer:
- (a) Nr. 18 affattes således:
- "18) "standard": standard som defineret i artikel 2, nr. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1025/2012*

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1025/2012 af 25. oktober 2012 om europæisk standardisering, om ændring af Rådets direktiv 89/686/EØF og 93/15/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/9/EF, 94/25/EF, 95/16/EF, 97/23/EF, 98/34/EF, 2004/22/EF, 2007/23/EF, 2009/23/EF og 2009/105/EF og om

⁶⁵ EUT C 369 af 17.12.2011, s. 14.

⁶⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 af 23. oktober 2018 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i Unionens institutioner, organer, kontorer og agenturer og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af forordning (EF) nr. 45/2001 og afgørelse nr. 1247/2002/EF (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 39).

ophævelse af Rådets beslutning 87/95/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1673/2006/EF (EUT L 316 af 14.11.2012, s. 12)."

(b) Som nr. 19) til 24) tilføjes:

"19) "samarbejdende intelligente transportsystemer" eller "C-ITS": intelligente transportsystemer, der sætter ITS-brugerne i stand til at samarbejde ved at udveksle sikrede og pålidelige meddelelser

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

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

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

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

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

(4) Artikel 5 affattes således:

"Artikel 5

Anvendelse af specifikationer for indførelse af ITS

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

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

3. Medlemsstaterne samarbejder også, hvor det er nødvendigt, med relevante interessenter om operationelle aspekter af gennemførelsen og overholdelsen af de specifikationer, som Kommissionen har vedtaget, såsom standarder og EU-harmoniserede profiler, fælles definitioner, fælles metadata, fælles kvalitetskrav og aspekter vedrørende interoperabiliteten af de nationale adgangspunkters arkitekturer, fælles dataudvekslingsbetingelser samt fælles uddannelses- og outreachaktiviteter."

(5) I artikel 6 foretages følgende ændringer:

(a) Stk. 5 affattes således:

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

(b) Stk. 6 affattes således:

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

Specifikationerne skal, hvor det er relevant, og navnlig når det er begrundet med hensynet til sikkerhed og interoperabilitet, omfatte regler om overensstemmelsesvurdering og markedsovervågning, herunder en beskyttelsesklausul, i overensstemmelse med afgørelse nr. 768/2008/EF.

Specifikationerne skal overholde principperne som anført i bilag II."

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

(6) Som artikel 6a og 6b indsættes:

"Artikel 6a

Dataenes tilgængelighed

Medlemsstaterne sikrer, at der for hver datatype, der er opført i bilag III, er adgang til data for den geografiske dækning i forhold til denne datatype så tidligt som muligt og senest på den respektive dato, der er fastsat i nævnte bilag.

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

Artikel 6b

Indførelse af ITS-tjenester

Medlemsstaterne sikrer, at de ITS-tjenester, der er anført i bilag IV, indføres med henblik på den geografiske dækning, der er fastsat i nævnte bilag, senest på den dato, der er angivet deri."

(7) I artikel 7 foretages følgende ændringer:

(a) Som stk. 1a og 1b indsættes:

"1a. Efter en cost-benefit-undersøgelse og en konsekvensanalyse, herunder passende høringer, tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12 med henblik på at ændre listen over datatyper i bilag III, herunder gennemførelsesdatoen og den geografiske dækning for hver datatype. Disse ændringer skal være i overensstemmelse med de datakategorier, der er fastsat i det seneste arbejdsprogram, der er vedtaget i overensstemmelse med artikel 17, stk. 5.

1b. Efter en cost-benefit-undersøgelse, der tager behørigt hensyn til markedsudviklingen og den teknologiske udvikling, og en konsekvensanalyse, herunder passende høringer, tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12 med henblik på at ændre listen over ITS-tjenester i bilag IV, herunder gennemførelsesdatoen og den geografiske dækning for hver ITS-tjeneste. Disse ændringer skal være i overensstemmelse med den liste over ITS-tjenester, der er fastsat i det seneste arbejdsprogram, der er vedtaget i overensstemmelse med artikel 17, stk. 5."

(b) Stk. 3 affattes således:

"3. Proceduren i artikel 12 finder anvendelse på de delegerede retsakter, der er omhandlet i denne artikel."

- (8) Som artikel 7a indsættes:

"Artikel 7a

Midlertidige foranstaltninger

I tilfælde af en nødsituation, der har alvorlige direkte konsekvenser for trafiksikkerheden, cybersikkerheden eller ITS-tjenesternes tilgængelighed og integritet, og som kan bringe Unionens transportsystems sikre og korrekte funktion i fare, kan Kommissionen for at afhjælpe denne situation vedtage gennemførelsesretsakter, der finder anvendelse straks, og som suspenderer eller fastlægger forpligtelser inden for de prioritetsområder, der er fastsat i artikel 2. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter proceduren i artikel 15, stk. 3. De begrænses strengt til at imødegå den pågældende nødsituations årsager og følger."

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

- (10) Artikel 10 affattes således:

"Artikel 10

Regler om databeskyttelse og privatlivets fred

Hvis specifikationer, som er vedtaget i henhold til artikel 6, vedrører behandling af trafik-, rejse- eller vejdata, der er personoplysninger som defineret i artikel 4, nr. 1), i forordning (EU) 2016/679*, fastsættes der heri kategorier for disse data og en passende beskyttelse af personoplysninger i henhold til forordning (EU) 2016/679 og direktiv 2002/58/EF. Hvor det er relevant, tilskyndes der til anvendelse af anonyme data.

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

- (11) Som artikel 10a indsættes:

"Artikel 10a

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

De specifikationer for det prioritetsområde, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra d), som Kommissionen skal vedtage i forbindelse med udøvelsen af sine beføjelser i henhold til artikel 7, stk. 1, fastlægger det EU-system til forvaltning af C-ITS-sikkerhedsoplysninger, der er omhandlet i punkt 4.3 i bilag I. Systemet skal omfatte følgende roller:

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

Kommissionen er ansvarlig for at sikre varetagelsen af disse roller."

- (12) I artikel 12, stk. 2, ændres "27. august 2017" til "[Publikationskontor:" Indsæt venligst datoen for dette direktivs ikrafttræden]".
- (13) Artikel 15 affattes således:

"Artikel 15

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Det Europæiske ITS-udvalg (EIC). Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011*.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
3. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 8 i forordning (EU) nr. 182/2011 sammenholdt med dennes artikel 5 anvendelse. Gennemførelsesretsakter, der vedtages i henhold til dette stykke, forbliver i kraft, indtil de ophæves. Kommissionen ophæver disse retsakter, når nødsituationen er ophørt, eller når den relevante delegerede retsakt, der supplerer dette direktiv, ændres for at afhjælpe situationen, alt efter hvad der indtræffer først.
4. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Når udvalgets udtalelse skal indhentes ved en skriftlig procedure, afsluttes denne procedure uden resultat, når udvalgets formandskab inden for fristen for afgivelse af udtalelsen beslutter dette, eller hvis et simpelt flertal af udvalgets medlemmer anmoder herom.

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

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

- (14) Artikel 17 affattes således:

"Artikel 17

Rapportering og arbejdsprogram

1. Medlemsstaterne forelægger senest den [ikrafttrædelsesdato +12 måneder] Kommissionen en rapport om gennemførelsen af dette direktiv og af alle delegerede retsakter, der supplerer dette direktiv, om deres nationale aktiviteter og projekter vedrørende prioritetsområderne og om gennemførelsen af artikel 6a og 6b.
2. Kommissionen fastsætter ved hjælp af gennemførelsesretsakter modellen for de indledende rapporter og statusrapporterne, herunder en liste over de nøglepræstationsindikatorer, der skal fremlægges i rapporterne. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren, jf. artikel 15, stk. 2.

3. Efter den første rapport, rapporterer medlemsstaterne hvert tredje år om de opnåede fremskridt med gennemførelsen af dette direktiv og af alle delegerede retsakter, der supplerer dette direktiv, jf. stk. 1.

4. Kommissionen forelægger 18 måneder efter hver frist for medlemsstaternes rapporter en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om de fremskridt, der er gjort med gennemførelsen af dette direktiv. Rapporten ledsages af en analyse af funktionsmåden og gennemførelsen af artikel 5 til 11 og artikel 16, herunder de anvendte og nødvendige finansielle midler, og skal, når det er relevant, vurdere behovet for eventuelt at ændre dette direktiv.

5. Senest den [ikrafttrædelsesdato +12 måneder] vedtager Kommissionen efter høring af relevante interessenter og ved hjælp af en gennemførelsesretsakt et arbejdsprogram. Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 15, stk. 4. Arbejdsprogrammet skal indeholde årlige mål og datoer for gennemførelsen samt en liste over datakategorier og ITS-tjenester, for hvilke Kommissionen kan vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 7, stk. 1a og 1b.

Forud for hver efterfølgende femårige forlængelse af beføjelserne til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12, stk. 2, udsteder Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter et nyt arbejdsprogram. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 15, stk. 4.

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

Artikel 2

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de fornødne love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den [ikrafttrædelsesdato + 18 måneder]. De meddeler straks Kommissionen disse love og bestemmelser.

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

Artikel 3

Ikrafttræden

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

Artikel 4

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand