

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 medborgarnas krav när det gäller rörlighet är en av de största orsakerna till den ökade belastningen på väginfrastrukturen 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 tillämpningar 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 samordnat och "smartare" sätt.

- (4) ITS integrerar telekommunikationer, elektronik och informationsteknik med transportteknik i syfte att planera, konstruera, driva, underhålla och förvalta vägtransportsektorn. Tillämpningen av informations- och kommunikationsteknik på vägtransporttjänster och deras gränssnitt mot andra transportslag, kommer avsevärt att bidra till att förbättra miljöprestanda, effektivitet, inklusive energieffektivitet, säkerhet och skydd i samband med vägtransporter, inbegripet transport av farligt gods, allmän säkerhet och rörlighet för gods och passagerare, samtidigt som man säkerställer en välfungerande inre marknad, ökad konkurrenskraft och sysselsättning. ITS-tillämpningar bör dock inte påverka förhållanden som rör den nationella säkerheten eller som är nödvändiga ur försvarsintressesynpunkt.

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

- (6) I en del medlemsstater används nationella tillämpningar av dessa tekniker inom vägtransportsektorn. De är emellertid 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 offentliggjord 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.

⁽¹⁾ EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

⁽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.

- (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 inrättas 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 vägtullsystem 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

1. 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.
2. 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.
3. 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. *mobil utrustning*: 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. *vägdata*: 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 förfarandemässiga 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 underättat 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 I

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 gränsöverskridande 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 godstransporter 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.
-