

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT (EU) 2016/209

av den 12 februari 2016

om en begäran om standardisering till europeiska standardiseringsorganisationer vad gäller intelligenta transportsystem (ITS) i tätorter till stöd för Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag

[delgivet med nr C(2016) 808]

(Endast de engelska, franska och tyska texterna är giltiga)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 av den 25 oktober 2012 om europeisk standardisering och om ändring av rådets direktiv 89/686/EEG och 93/15/EEG samt av Europaparlamentets och rådets direktiv 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG och 2009/105/EG samt om upphävande av rådets beslut 87/95/EEG och Europaparlamentets och rådets beslut 1673/2006/EG ⁽¹⁾, särskilt artikel 10.1, och

av följande skäl:

- (1) I enlighet med artikel 8 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU ⁽²⁾ får kommissionen begära att de europeiska standardiseringsorganisationerna utarbetar de standarder som är nödvändiga för att sörja för interoperabilitet, kompatibilitet och kontinuitet för införande och operativ användning av intelligenta transportsystem (ITS). Tillämpningsområdet för sådana standarder anges i artiklarna 2, 3 och 4.1 i direktiv 2010/40/EU samt bilaga I till samma direktiv, och gäller specifika prioriterade områden och prioriterade åtgärder på ITS-området. I bilaga I betonas också behovet av gränssnitt för datautbyte om trafik i och mellan tätorter, och interoperabilitet och kompatibilitet inom den urbana dimensionen av den övergripande europeiska ITS-arkitekturen.
- (2) Tillämpningsområdet för de specifikationer som redan antagits i enlighet med artikel 6 i direktiv 2010/40/EU ⁽³⁾ är huvudsakligen det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). I direktiv 2010/40/EU bekräftas emellertid behovet av gränssnitt för trafiken i och mellan tätorter som möjliggör interoperabilitet och tjänsternas kontinuitet mellan näten och över gränserna. Tätorter betraktas som frivilliga prioriterade områden när det gäller tillämpningen av specifikationerna för tillhandahållande av EU-omfattande trafikinformationstjänster i realtid. Den första och den sista delen av resenärernas resor äger vanligtvis rum i tätorter, och därför är det viktigt att man där tillhandahåller EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster som bidrar till smidig rörlighet.
- (3) Inom ramen för de övergripande ITS-målen i direktiv 2010/40/EU har tätorter specifika behov i enlighet med handlingsplanen för intelligenta transportsystem (2008) ⁽⁴⁾ och handlingsplanen för rörlighet i städer (2009) ⁽⁵⁾. Kommissionen inrättade 2010 en expertgrupp för ITS i städer ⁽⁶⁾ med deltagande av företrädare för lokala myndigheter och deras huvudsakliga partner inom forskning, näringsliv, transport (myndigheter och operatörer), standardisering osv. Expertgruppen för ITS i städer har utarbetat riktlinjer för användning av viktiga ITS-tillämpningar i städer (nämligen multimodal information, smart biljettförsäljning, trafikledning och logistik i tätorter), samlat in ett antal fall av bästa praxis och övervägt behovet av ytterligare standardisering när det gäller ITS i tätorter.

⁽¹⁾ EUT L 316, 14.11.2012, s. 12.⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (EUT L 207, 6.8.2010, s. 1).⁽³⁾ Kommissionens delegerade förordningar (EU) nr 305/2013 (EUT L 91, 3.4.2013, s. 1), (EU) nr 885/2013 (EUT L 247, 18.9.2013, s. 1), (EU) nr 886/2013 (EUT L 247, 18.9.2013, s. 6) och (EU) 2015/962 (EUT L 157, 23.6.2015, s. 21).⁽⁴⁾ KOM(2008) 886 slutlig.⁽⁵⁾ KOM(2009) 490 slutlig.⁽⁶⁾ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2520>

- (4) I kommissionens paket för rörlighet i städer ⁽¹⁾, som antogs i december 2013, påtalades behovet av effektivare och säkrare rörlighet i städer, och planerade åtgärder och rekommendationer för medlemsstaterna aviserades på ett antal områden, t.ex. logistik, tillträdesregler och vägtullar, samordnat införande av intelligenta transportsystem samt trafiksäkerhet i tätorter.
- (5) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/2/EG ⁽²⁾ föreskrivs det att offentliga myndigheter ska offentliggöra geografisk information om transportnätet. Ett sådant digitalt diagram över nätet kan förbättras så att det kan användas som ett gemensamt referenssystem för lägesbestämning för tillförlitliga ITS-tjänster. Vid en sådan förbättring bör det tas hänsyn till befintliga standarder, särskilt den om geografiska datafiler (GDF) ⁽³⁾.
- (6) I kommissionens meddelande "Mot inlåsning: att bygga öppna IKT-system genom bättre utnyttjande av standarder vid offentlig upphandling" ⁽⁴⁾ och det medföljande arbetsdokumentet *Guide for the procurement of standards-based ICT – Elements of Good Practice* ⁽⁵⁾ framhålls fördelarna med att använda standarder och öppna specifikationer för att undvika beroende av en enda leverantör av tekniska lösningar och framhävs kostnadseffektiva lösningar.
- (7) Avsikten att begära europeiska standarder och europeiska standardiseringsprodukter till stöd för direktiv 2010/40/EU nämns i punkterna 2.4.10 ⁽⁶⁾ och 3.3.8 ⁽⁷⁾ i två på varandra följande årliga EU-arbetsprogram för europeisk standardisering.
- (8) Kommissionen har fastställt riktlinjer för handläggningen av begäran om standardisering ⁽⁸⁾, och de europeiska standardiseringsorganisationerna har beslutat att tillämpa dessa riktlinjer när de handlägger begäran om standardisering.
- (9) Samråd har ägt rum med de europeiska standardiseringsorganisationerna, europeiska intresseorganisationer inom standardisering som får finansiering från unionen och Europeiska ITS-kommittén som inrättats genom artikel 15 i direktiv 2010/40/EU.
- (10) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats genom artikel 22 i förordning (EU) nr 1025/2012.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Begärda standardiseringsåtgärder

Europeiska standardiseringskommittén (CEN), Europeiska kommittén för elektroteknisk standardisering (Cenelec) och Europeiska institutet för telekommunikationsstandarder (Etsi), nedan kallade *europeiska standardiseringsorganisationer*, ska utarbeta nya europeiska standarder och europeiska standardiseringsprodukter till stöd för genomförandet av artikel 8 i direktiv 2010/40/EU för multimodal information, trafikledning och logistik inom ITS i tätorter. De begärda europeiska standarderna och europeiska standardiseringsprodukterna förtecknas i tabellerna 1, 2, 3 och 4 i bilaga II och ska uppfylla kraven i bilaga I.

⁽¹⁾ http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/ump_en.htm

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv av den 14 mars 2007 om upprättande av en infrastruktur för rumslig information i Europeiska gemenskapen (Inspire) (EUT L 108, 25.4.2007, s. 1).

⁽³⁾ ISO 14825:2004 som bl.a. beskriver väginfrastrukturen för ITS-behovet och omfattar ett övergripande gemensamt referenssystem för lägesbestämning.

⁽⁴⁾ COM(2013) 455 final.

⁽⁵⁾ SWD(2013) 224 final.

⁽⁶⁾ COM(2013) 561 final.

⁽⁷⁾ COM(2014) 500 final.

⁽⁸⁾ SWD(2015) 205 final, 27 oktober 2015, "Handbok om europeisk standardisering till stöd för unionens lagstiftning och politik, Del III: Riktlinjer för genomförandet av begäran om standardisering".

*Artikel 2***Fastställande av arbetsprogrammet**

De europeiska standardiseringsorganisationerna ska utarbeta det gemensamma arbetsprogrammet med angivande av alla förväntade produkter, ansvariga tekniska organ och en tidsplan för arbetets utförande enligt de tidsfrister som fastställs i bilaga II. De europeiska standardiseringsorganisationerna ska lägga fram arbetsprogrammet för kommissionen senast den 31 juli 2016 och lämna en allmän projektplan till kommissionen.

De europeiska standardiseringsorganisationerna får besluta hur många europeiska standarder och europeiska standardiseringsprodukter som behövs för den begäran som avses i artikel 1.

*Artikel 3***Beslut om arbetsprogrammet**

De europeiska standardiseringsorganisationerna ska i sitt arbetsprogram följa de prioriteringar som kommissionen eventuellt anger för handläggningen av den begäran som avses i artikel 1.

De europeiska standardiseringsorganisationerna ska underrätta kommissionen om eventuella ändringar av arbetsprogrammet.

Nya ämnen för europeiska standarder och europeiska standardiseringsprodukter får läggas till i arbetsprogrammet, om bilaga I innehåller krav på sådana ämnen och de rör de prioriterade områden och prioriterade åtgärder som nämns i artiklarna 2 och 3 i direktiv 2010/40/EU och i bilaga I till samma direktiv, om kommissionen har tillfrågats och godkänner ett sådant tillägg, efter att den kommitté som inrättats genom artikel 22 i förordning (EU) nr 1025/2012 har underrättats.

*Artikel 4***Rapportering**

De europeiska standardiseringsorganisationerna ska till kommissionen varje år rapportera om handläggningen av den begäran som avses i artikel 1. De ska lägga fram sin första gemensamma årsrapport för kommissionen senast den 30 mars 2017.

De europeiska standardiseringsorganisationerna ska lämna den gemensamma slutrapporten till kommissionen senast den 30 juni 2019. Slutrapporten ska innehålla kriterier för att mäta vad som uppnåtts inom standardisering när det gäller multimodal information, trafikledning och logistik i tätorter, och nivån på berörda parter deltagande i det standardiseringsarbete som begärts genom artikel 1.

*Artikel 5***Giltighet**

Om någon av de europeiska standardiseringsorganisationerna inte godtar den begäran som avses i artikel 1 inom en månad efter mottagandet, får begäran inte ligga till grund för utarbetande av europeiska standarder och europeiska standardiseringsprodukter.

*Artikel 6***Krav på interoperabilitet**

Europeiska standarder och europeiska standardiseringsprodukter ska utarbetas på ett sådant sätt att de är förenliga med kraven i de delegerade akter som kommissionen antagit i enlighet med direktiv 2010/40/EU, särskilt specifikationerna för tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafiksinformationstjänster som antogs den 18 december 2014 ⁽¹⁾ och specifikationerna för tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster ⁽²⁾.

⁽¹⁾ C(2014) 9672 slutlig.

⁽²⁾ Arbetet med specifikationerna pågår och beräknas vara klart i slutet av 2015 eller början av 2016.

*Artikel 7***Adressater**

Detta beslut riktar sig till CEN, Cenelec och Etsi.

Utfärdat i Bryssel den 12 februari 2016.

På kommissionens vägnar
Elżbieta BIENKOWSKA
Ledamot av kommissionen

BILAGA I

KRAV FÖR EUROPEISKA STANDARDER OCH EUROPEISKA STANDARDISERINGSPRODUKTER

1. ALLMÄNNA KRAV

1.1 Allmänna krav för fastställande av arbetsprogrammet

Expertgruppen för ITS i städer ⁽¹⁾ har rekommenderat att tätortsaspekter i högre grad integreras i den europeiska standardiseringsverksamheten och att standardiseringsarbetet inriktas på specifika frågor för att garantera att det erforderliga gränssnittet för trafiken i och mellan tätorter fastställs.

Expertgruppen rekommenderar också att man involverar lokala myndigheter och experter med kunskap om tätortsmiljön i arbetet med ITS-standardiseringen.

Därför ska det arbetsprogram som ska fastställas på grundval av föreliggande begäran om standardisering utarbetas på följande sätt:

Det ska främst handla om tre områden inom ITS i tätorter, nämligen multimodala informationstjänster, trafikledning inklusive tillträdesreglering samt logistik i tätorter inklusive parkeringsstyrning. För att underlätta sammankoppling av ITS (genom att undvika vattentäta skott och inläsningseffekter) ska de europeiska standardiseringsorganisationerna visa hur de tre ovannämnda områdena är kopplade till varandra inom en vidare ITS-arkitektur i tätorter och ska anpassa förhållanden och gränssnitt till andra relaterade ITS-tillämpningar (som inte direkt omfattas av denna begäran om standardisering).

Det ska tas hänsyn till behovet av lösningar på användarnas olika behov (*från konsumenter till operatörer och leverantörer*), de olika miljöerna (inklusive gränssnitten för trafiken i och mellan tätorter) och de olika typer av fordon, transportsätt och rörlighetstjänster (även för personer med nedsatt rörlighet) som är relaterade till de tre ovannämnda områdena. För detta ändamål uppmanas de europeiska standardiseringsorganisationerna att upprätta kontakter med relevanta organ som företräder rörlighet i tätorter och som intresserar sig för ITS i tätorter, t.ex. grupper och organisationer som arbetar med samordning av standardisering, lokala ramverk för standardisering, forum för experter och aktörer, kommunala och regionala sammanslutningar, användarsammanslutningar, transportoperatörer och företrädare för tjänsteleverantörer. De kan uppmana dessa parter att delta i verksamheten och bidra till produkterna. De ska visa hur man tar de rätta experterna och aktörerna i anspråk under hela processen (planering, utarbetande av standarder, införande). Det bör tas hänsyn till att förhållanden och politik varierar lokalt. Om det är möjligt skulle man kunna genomföra tester med frivilliga pilotstäder under tiden som arbetet med denna begäran om standardisering pågår.

Det ska inrättas erforderliga organisatoriska arrangemang till stöd för effektivt samarbete och god samordning inom initiativen för ITS-standardisering och arbetsgrupperna.

1.2 Allmänna krav för de begärda produkterna

1.2.1 Överensstämmelse

De begärda europeiska standarderna och europeiska standardiseringsprodukterna ska utarbetas så att de överensstämmer med

- principerna i bilaga II till direktiv 2010/40/EU,
- principerna i regelverket om skydd av personuppgifter (Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG ⁽²⁾ och förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter ⁽³⁾),
- principerna om e-tillgänglighet och webbtillgänglighet (meddelandet *För ett tillgängligt informationssamhälle* ⁽⁴⁾).

⁽¹⁾ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2520>

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (EUT L 281, 23.11.1995, s. 31).

⁽³⁾ COM(2012) 11 final – 2012/0011.

⁽⁴⁾ KOM(2008) 804 slutlig.

1.2.2 Harmonisering

Expertgruppen för ITS i städer har framhållit att standardiseringsarbetet bör täcka befintliga luckor samt uppgradera och komplettera befintliga standarder.

De begärda europeiska standarderna och europeiska standardiseringsprodukterna bör därför i möjligaste mån återanvända, harmonisera eller fungera tillsammans med följande befintliga standarder, specifikationer och projekt: CIVITAS-projekten ⁽¹⁾, den rådgivande gruppen för CAPITAL CIVITAS ITS ⁽²⁾, POSSE-projektet (*Promoting Open Specifications and Standards in Europe*) ⁽³⁾, OPTICITIES-projektet ⁽⁴⁾, FREILOT-projektet, samordningsgruppen för smarta städer och samhällen, standardiseringsbegäran M/453 om samarbetsystem ⁽⁵⁾, plattformen för C-ITS, de strategiska och tekniska grupperna för DATEX II ⁽⁶⁾, UTMC-programmet (*Urban Traffic Management Control programme*) ⁽⁷⁾, OCA (*Open Traffic Systems City Association*) ⁽⁸⁾ och OCIT (*Open Communication Interface for Road Traffic Control Systems*) ⁽⁹⁾, FRAME-projektet ⁽¹⁰⁾, Co-Cities-projektet ⁽¹¹⁾, EDITS-projektet (*European Digital Traffic Infrastructure Network for Intelligent Transport Systems*) ⁽¹²⁾, EBSF-projektet (*European Bus System of the Future*) ⁽¹³⁾, DCAT (*Data Catalog Vocabulary*) ⁽¹⁴⁾, standardiserade rumsliga data och geografisk standardisering samt befintliga nationella standarder ⁽¹⁵⁾.

Mot denna bakgrund bör man i de begärda europeiska standarderna och europeiska standardiseringsprodukterna överväga återanvändning, harmonisering eller funktion tillsammans med befintliga referensdatamodeller, gemensamma datakataloger och krav för metadatastruktur för att främja interoperabilitet, samstämmighet och tjänsternas kontinuitet.

1.2.3 Tillämpbarhet

Expertgruppen för ITS i städer har föreslagit att man ska undersöka olika sätt att stödja mer flexibla och mindre tvingande standardiseringsprodukter utöver standarderna, för att bättre hantera den snabba tekniska utvecklingen inom ITS.

De begärda europeiska standarderna och europeiska standardiseringsprodukterna bör därför vara anpassade till de olika användarbehoven och städernas olikheter och vara lätta att tillämpa.

Följande aspekter bör i möjligaste mån beaktas:

1. Befintliga system och protokoll, kostnadseffektiva migrationsvägar, företagsmodeller och riktlinjer för upphandlare.
 2. Särskilda behov hos konsumenter, företag och operatörer, inklusive små och medelstora företag.
 3. Verkställbara och fritt tillgängliga vägledningar, kodlistor, dataset, verktyg och processer för att underlätta den operativa tillämpningen och överensstämmelsetesterna.
 4. Tillgång, åtkomst, kvalitet, tillförlitlighet och exakthet när det gäller data.
2. KRAV FÖR ATT ÖKA KOMPATIBILITETEN OCH SAMSTÄMMIGHETEN MED BEFINTLIGA STANDARDER OCH TEKNISKA SPECIFIKATIONER

Samstämmigheten med befintliga europeiska standarder, internationella eller andra globalt använda standarder ska kontrolleras (t.ex. genom beaktande inte bara av det arbete som utförs av CEN, Cenelec och Etsi utan också av DATEX II, UTMC, OTS, ISO, IEC och ITU m.m.), och eventuella luckor ska utvärderas och kompatibla eller öppna lösningar ska föreslås, antingen i syfte att harmonisera och stärka befintliga standarder eller att utveckla nya interoperabla standarder och andra specifikationer när så är lämpligt. Utvecklingen av nya standarder och specifikationer måste bygga på befintliga sådana och identifiera kraven i fråga om arkitektur eller anslutbarhet.

⁽¹⁾ <http://www.civitas.eu/display-all-projects>

⁽²⁾ <http://www.civitas.eu/>

⁽³⁾ www.posse-openits.eu

⁽⁴⁾ <http://www.opticities.com/>

⁽⁵⁾ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/ict/files/standardisation_mandate_en.pdf

⁽⁶⁾ www.datex2.eu

⁽⁷⁾ <http://www.utmc.eu/>

⁽⁸⁾ www.oca-ev.info

⁽⁹⁾ www.ocit.org/

⁽¹⁰⁾ <http://www.frame-online.net/>

⁽¹¹⁾ www.co-cities.eu

⁽¹²⁾ www.cei.int

⁽¹³⁾ <http://www.ebsf.eu/>

⁽¹⁴⁾ <http://www.w3.org/TR/vocab-dcat/>

⁽¹⁵⁾ T.ex. *Intermodal verkefhrsgraph graphenintegrationsplattform (GIP)* <http://www.fsv.at/shop/produktdetail.aspx?IDProdukt=837823b7-8697-45e8-9dc6-063924066176>

Inom kollektivtrafiken, särskilt när det gäller multimodal information och smart biljettförsäljning, gäller ett sådant behov av samstämmighet många olika standarder och tekniska specifikationer, särskilt Transmodel ⁽¹⁾, IFOPT ⁽²⁾, SIRI ⁽³⁾, NETEX ⁽⁴⁾, IOPTA ⁽⁵⁾ och ISO ⁽⁶⁾.

På området för fordon och infrastruktur för alternativa bränslen bör alla nya standarder och specifikationer vara kompatibla med och komplettera Etsi TS 101 556-3 ⁽⁷⁾.

Man bör också ta ställning till i vilken mån de allmänna standarderna kan användas i tätortsmiljöer, och eventuellt anpassa dem ytterligare. Det är särskilt fallet för DATEX II ⁽⁸⁾ som handlar om utbyte av trafikdata, beskrivet genom specifika profiler. Användbarhet är en förutsättning för att upprätta interoperabilitet och tjänsternas kontinuitet mellan miljöer eller nät i och mellan tätorter. Den uppgiften kan bäst utföras genom nära samarbete med de strategiska och tekniska grupperna för DATEX II.

Arbetet som utförs i enlighet med detta mandat måste föregripa det framtida införandet av samarbetsystem i tätorter. Det kommer att relatera till det tidigare standardiseringsarbete om kommunikation fordon-till-fordon och fordon-till-infrastruktur som utförts inom ramen för standardiseringsbegäran M/453, som behandlas gemensamt av CEN och Etsi, och till resultatet av experternas pågående arbete med plattformen för C-ITS som fastställdes i november 2014 av kommissionen (särskilt arbetsgrupperna för standardisering och tillämpningsfall) ⁽⁹⁾.

3. SÄRSKILDA KRAV FÖR DE BEGÄRDA PRODUKTERNA

3.1 Definiera olika relevanta användningsfall som ingår i en ITS-arkitektur för tätorter och stödja tillämpningen av standarder och andra specifikationer

I syfte att utveckla ett pragmatiskt förhållningssätt ska verksamheten i samband med denna standardiseringsbegäran bygga på användningsfall på hög nivå och behandla multimodala informationstjänster, trafikledning inklusive tillträdesreglering samt logistik i tätorter inklusive parkeringsstyrning. Avgränsningen eller urvalet av dessa användningsfall måste ta hänsyn till användarnas behov, trenderna i fråga om rörlighet i tätorter, den tekniska utvecklingen, finansiell hållbarhet och politiska prioriteringar (t.ex. trafiksäkerhet). Utöver arbetsprogrammet ska det också redogöras för prioriteringen av dessa användningsfall och i vilken mån de eventuellt är beroende av varandra.

Användningsfallen kommer att vara en del av en arkitektur för ITS i tätorter (*logisk struktur och kopplingar mellan standarder och specifikationer och aktörerna*), omfatta hela informationskedjan för vart och ett av de tre ovannämnda områdena och passa in i den övergripande europeiska ITS-arkitekturen. Därför ska en sådan arkitektur för ITS i tätorter överensstämma med e-FRAME-modellen ⁽¹⁰⁾.

⁽¹⁾ Transmodel, europeisk referensdatamodell för kollektivtransporter, EN 12896:2006 (Transmodel 5.1) och EN 12896:2014 (Transmodel V6; del 1-3).

⁽²⁾ IFOPT (EN 28701), europeisk standard som fastställer en datamodell för identifiering av fasta hållpunkter i kollektivtransporter (t.ex. stoppunkter, stoppzoner, stationer, gångbanor och ingångar) – som för närvarande ingår i EN 12896:2014.

⁽³⁾ SIRI (FprEN 15531-1-3 och CEN/TS 15531-4 och 5), europeisk standard som fastställer gränssnitt för realtidsinformationstjänster inom kollektivtransporter.

⁽⁴⁾ NeTeX bygger på Transmodel 5.1, har utökats med begrepp från IFOPT och SIRI och består av tre delar: del 1 – transportnät, del 2 – tidtabeller och del 3 – avgifter:

— CEN/TS 16614-1, *Network and Timetable Exchange – Part 1: Network Topology (NeTeX)*,

— CEN/TS 16614-2, *Network and Timetable Exchange – Part 2: Timing Information (NeTeX)*,

— WI 00278330 (prCEN/TS 16614-3), *Network and Timetable Exchange – Part 3: Fare Information (NeTeX)*.

⁽⁵⁾ IOPTA (*Interoperable Public Transport Applications*), EN 15320, i kombination med EN 1545, *System för identifieringskort – Vägtransportapplikationer*.

⁽⁶⁾ EN ISO 24014-1:2007, *Vägtrafikinformatik – Kollektivtransporter – Interoperabla biljetthanteringssystem – Del 1: Arkitektur*.

— CEN ISO/TR 24014-2:2013, *Public transport – Interoperable fare management system – Part 2: Business practices* (ISO/TR 24014-2:2013).

— ISO/IEC 14443, *Contactless integrated circuit cards – Proximity cards, parts 1-4*.

— ISO/IEC 18092 om NFC (*Near Field Communication*).

⁽⁷⁾ Etsi TS 101 556-3 V1.1.1 (2014-10), *Intelligent Transport Systems (ITS); Infrastructure to Vehicle Communications; Part 1: Electric Vehicle Charging Spot Notification Specification*; och *Part 3: Communications system for the planning and reservation of EV energy supply using wireless networks*.

⁽⁸⁾ CEN/TS 16157, delarna 1-6, *Intelligent transport systems – DATEX II data exchange specifications for traffic management and information*.

⁽⁹⁾ http://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/c-its-deployment-platform_en.htm

⁽¹⁰⁾ <http://www.frame-online.net/?q=e-frame-project.html>

Denna systematiska helhetssyn kommer att stärka samarbetet mellan aktörerna och bidra till att utveckla eller förbättra standarder och andra specifikationer som är kompatibla med och kompletterar varandra, och därmed underlätta sammankoppling av ITS.

Införandestrategin ska beskriva hur man enkelt inför sådana standarder och andra specifikationer genom införande av multimodala informationstjänster, trafikledning och logistik i tätorter. Erfarenheter från andra användningsfall, deltagande av lämpliga aktörer och tillhandahållande av realistiska vägledning för tillämpningen kommer att vara mycket viktiga.

3.2 Hantera multimodala informationstjänster och bidra till smidig rörlighet

Huvudproblemen i dagsläget är att trafik- och reseinformationstjänsterna är så splittrade och att det inte finns interoperabla multimodala informations- och planeringstjänster för hela Europa som innefattar resans första och sista kilometer i anslutning till den längre sträckan från A till B. Utbudet av tillgängliga data om rörlighetstjänster måste utökas och bli tillgängligt i ett standardiserat format, så att det kan införas i innovativa trafik- och reseinformationstjänster. Det behövs övergripande multimodala informationstjänster för att användaren ska få ett fullständigt utbud av resval och färdvägsalternativ, som gör det lättare att välja det bästa transportsättet, främjar hållbarare resbeteenden och gör hela transportsystemet effektivare och tillgängligare för alla användare.

Kompatibla dataformat, öppna och dokumenterade gränssnitt och protokoll för överföring av relevanta data och integrering av dem i multimodala dataset och (befintliga) multimodala informations- och planeringstjänster (inklusive integrerad biljettförsäljning) ska säkerställas (dvs. utarbetas vid behov). Det är av största vikt att befintliga och nya standarder och andra specifikationer, vid behov med kompletterande gränssnitt och protokoll, gör det möjligt att effektivt integrera eller koppla ihop olika aspekter eller block av multimodala informations- och planeringstjänster.

3.3 Hantera trafikledning inklusive tillträdesreglering

Systemen för trafikledning utvecklas ständigt, och medan de tidigare främst utgjordes av kommunikation mellan trafikledningscentraler finns det nu en tendens till ökat samarbete mellan system (inklusive fältutrustning), nät och operatörer. Därför ska rätt standarder, gränssnitt och/eller protokoll utvecklas till stöd för samverkande lösningar för trafikstyrning och trafikledning på olika geografiska nivåer eller över städernas administrativa gränser (t.ex. från småskaliga trafikdämpande lösningar i närområdet och hantering av följderna för den tätortsnära trafiken till effektiv integrering av urbana noder i trafikkorridorer mellan tätorter).

Det finns många olika sätt att förvalta vägnätet och hantera trafikstockningar och störningar av trafiken (t.ex. planerade/oplanerade händelser, olyckor, översvämningar eller bränder) genom effektiv och innovativ trafikledning. Ett antal städer har t.ex. infört olika åtgärder för trafikomläggningar, prioritering av trafiken och tillträdesreglering, inklusive förvaltning av trafiknoder, för alla fordon eller en endast en del (t.ex. omledningar, reserverade körfält, grön väg, vägavgifter eller vägtullar, lågutsläppszoner, låghastighetszoner och gågator). Tyvärr har dessa åtgärder inte alltid vidtagits på ett övergripande och samordnat sätt, och ofta har man inte tagit erforderlig hänsyn till dem i systemen för trafikinformation till användare (t.ex. navigationsutrustning). Om man å ena sidan fastställer enhetliga specifikationer, kompatibla standarder och praktiska gränssnitt till stöd för interoperabilitet mellan de data som behövs för uppdaterad trafikinformation, och å andra sidan optimerar flera olika åtgärder för trafikledning och prioritering av trafiken, som på lämpligt sätt kompletteras med standardiserade tekniska lösningar för fordonsidentifiering (dvs. när det gäller kategoriindelning av fordon, utsläppsklass, typ av nödsituation samt lastningsfaktor), skulle det bidra till effektiv övergripande trafikinformation och trafikledning i tätorter, inklusive hantering av tillträdesreglering och kontroll av att de efterlevs).

Kompatibla dataformat, öppna och dokumenterade gränssnitt och protokoll för överföring av relevanta data, oberoende av källan (t.ex. sensorer, FCD (*floating car data*) och trafikledningscentraler), och integrering av dem i nuvarande och framtida trafikinformationssystem och trafikledningsverksamhet, för olika vägnät inklusive förbindelser i och mellan tätorter, ska säkerställas (dvs. utarbetas vid behov).

3.4 Hantera logistik i tätorter, inklusive parkeringsstyrning

I tätorter bedöms jakten på parkeringsplatser liksom varutransporterna förvärra problemet med trafikstockningar. Om man kan tillhandahålla information i realtid om tillgången till parkeringsplatser och möjligheten att reservera platser skulle det bidra till att minska problemet. Det bör finnas olika sätt att tillgodose specifika logistiksektorer och behoven för fraktfordon eller laster (t.ex. alternativa bränslen, kylvaror, omvänd logistik eller avfall samt farligt gods).

Kompatibla dataformat, öppna och dokumenterade gränssnitt och protokoll för överföring av relevanta data, oberoende av källan, och integrering av dem i nuvarande och framtida trafikinformationssystem och trafikledningsverksamhet, för olika vägnät inklusive förbindelser i och mellan tätorter, ska säkerställas (dvs. utarbetas vid behov).

4. KRAV AVSEENDE SENARE ÖVERSYNER AV DE BEGÄRDA PRODUKTERNA

När de begärda europeiska standarderna och europeiska standardiseringsprodukterna har antagits bör de europeiska standardiseringsorganisationerna se över förteckningen över syntaxer och tillhörande avbildningar i dessa produkter minst vartannat år för att säkerställa att de återspeglar den senaste tekniska utvecklingen och att syntaxerna är de bästa. Man bör särskilt vinnlägga sig om anpassning till eller migrering från befintliga system och säkerställa bakåtkompatibilitet för tillämpningen.

BILAGA II

**EUROPEISKA STANDARDER OCH EUROPEISKA STANDARDISERINGSPRODUKTER SAMT TIDSRIFTER
FÖR ANTAGANDE**

1. ANVÄNDNINGSFALL, ITS-ARKITEKTUR I TÄTORTER SAMT TILLÄMPNING

Tabell 1

Begärda nya europeiska standarder och europeiska standardiseringsprodukter för användningsfall, ITS-arkitektur i tätorter samt tillämpning

Referensinformation	Tidsfrist för antagande ⁽¹⁾
En europeisk standardiseringsprodukt om användningsfall som behandlar de tre delarna i denna begäran med tonvikt på hur de kan vara beroende av varandra	12 månader efter det att detta beslut delgetts de europeiska standardiseringsorganisationerna
En europeisk standardiseringsprodukt för ITS-arkitektur i tätorter innehållande de tre delarna i denna begäran med betoning på kopplingar till eller gränssnitt mot omgivande ITS-tillämpningar samt kompatibilitet eller samstämmighet med befintliga standarder, tekniska specifikationer och datamodeller	12 månader efter det att detta beslut delgetts de europeiska standardiseringsorganisationerna
En europeisk standardiseringsprodukt om en införandestrategi innehållande en praktisk vägledning för tillämpningen av de europeiska standarder som följer av denna begäran	39 månader efter det att detta beslut delgetts de europeiska standardiseringsorganisationerna

⁽¹⁾ Antagande hänför sig till den tidpunkt då den relevanta europeiska standardiseringsorganisationen gör en standard tillgänglig för sina medlemmar eller allmänheten.

2. MULTIMODALA INFORMATIONSTJÄNSTER SOM BIDRAR TILL SMIDIG RÖRLIGHET

Tabell 2

Begärda nya europeiska standarder och europeiska standardiseringsprodukter för multimodala informationstjänster

Referensinformation	Tidsfrist för antagande
Europeiska standarder om följande: — Nya rörlighetstjänster, t.ex. samåkning, bilpooler, allmänna cykelpooler, infartsparkeringar och cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafik. — Infrastruktur för alternativa bränslen, inklusive information om stationernas belägenhet och tillgänglighet, deras avgiftsmodeller och kapacitet, (integrerade) betalningssystem osv.	39 månader efter det att detta beslut delgetts de europeiska standardiseringsorganisationerna
En europeisk standardiseringsprodukt om en referensdatamodell, en gemensam datakatalog och en metadatastruktur för multimodala informationstjänster	39 månader efter det att detta beslut delgetts de europeiska standardiseringsorganisationerna

3. TRAFIKLEDNING INKLUSIVE TILLTRÄDESREGLERING

Tabell 3

Begärda nya europeiska standarder och europeiska standardiseringsprodukter för trafikledning, inklusive tillträdesreglering

Referensinformation	Tidsfrist för antagande
<p>Europeiska standarder om följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> — En rad åtgärder för trafikledning (omfattande nödvändig infrastruktur, statiska vägdata, dynamiska vägstatusdata, trafikdata eller trafikövervakningsdata och värdedata). — En rad åtgärder för trafikomläggningar, prioritering av trafiken och tillträdesreglering, inklusive förvaltning av trafiknoder (kompletterat med fordonets identifieringsuppgifter). Man bör ta särskild hänsyn till de olika typer av vägtullar i som införts i flera städer och till hur olika fordonstyper kan använda särskilda körfält (t.ex. fraktfordon, kollektivtransporter och utryckningsfordon). 	39 månader efter det att detta beslut delgetts de europeiska standardiseringsorganisationerna
Europeiska standarder eller europeiska standardiseringsprodukter om en referensdatamodell, en gemensam datakatalog och en metadatastruktur för trafikledning, inklusive tillträdesreglering	39 månader efter det att detta beslut delgetts de europeiska standardiseringsorganisationerna

4. LOGISTIK I TÄTORTER, INKLUSIVE PARKERINGSSTYRNING

Tabell 4

Begärda nya europeiska standarder och europeiska standardiseringsprodukter för logistik i tätorter, inklusive parkeringsstyrning

Referensinformation	Tidsfrist för antagande
<p>Europeiska standarder om följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Smart parkering för lätta fordon, lastbilar och andra fordon i kommersiell trafik. Man bör överväga möjligheten att utvidga befintliga tekniska specifikationer eller profiler för parkering ⁽¹⁾ eller anpassa dem till behoven i tätorter. — Information om lastplatser och bokningstjänster för specifika fraktfordon och logistiksektorer. Föreslagna standarder och specifikationer måste behandla både infrastruktur och fordon (inklusive fordons- och/eller lastidentifiering i tillämpliga fall). Dessutom bör man undersöka användning av fordon som drivs med alternativa bränslen för logistik i tätorter och avgiftsalternativen (t.ex. i samband med lastning/lossning vid särskilda platser). 	39 månader efter det att detta beslut delgetts de europeiska standardiseringsorganisationerna
En europeisk standardiseringsprodukt om en referensdatamodell, en gemensam datakatalog och en metadatastruktur för logistik i tätorter, inklusive parkeringsstyrning	39 månader efter det att detta beslut delgetts de europeiska standardiseringsorganisationerna

⁽¹⁾ CEN/TS 16157, DATEX II data exchange specifications for traffic management and information – Part 6: parking extension.