EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 21.10.2014
COM(2014) 642 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

Genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag

(Text with EEA relevance)

{SWD(2014) 319 final}
{SWD(2014) 320 final}

Innehållsförteckning

1. Inledning ... 3
1.1. Direktiv 2010/40/EU ... 3
1.2. Införlivande av direktiv 2010/40/EU ... 5
2. Bedömning av genomförandet av direktiv 2010/40/EG ... 5
2.1. Kommissionens arbetsprogram ... 5
2.2. Delegerade akter avseende specifikationer ... 5
2.2.1. Metod ... 5
2.2.2. Prioriterade åtgärder ... 6
2.2.3. Andra åtgärder inom och utanför de prioriterade områdena ... 8
2.3. Förslag om införande ... 9
2.3.1. Ett interoperabelt EU-omfattande eCall (prioriterad åtgärd d) ... 9
2.3.2. Övriga prioriterade åtgärder (c och e) ... 9
2.4. Standarder ... 9
2.5. Icke-bindande åtgärder ... 10
2.5.1. Riktlinjer för medlemsstaternas rapportering ... 10
2.5.2. Riktlinjer för urban ITS ... 10
2.6. Bestämmelser om skydd av personuppgifter ... 11
2.7. Ansvar ... 11
2.8. Medlemsstaternas rapportering ... 11
2.8.1. Rapportering om nationella verksamheter och projekt inom de prioriterade områdena ... 11
2.8.2. Information om nationella ITS-åtgärder som planeras under följande femårsperiod 11
2.9. Europeiska rådgivande gruppen för ITS ... 12
3. ITS-direktivets effektivitet och lämplighet samt delegeringen av befogenhet ... 13
3.1. Olika konfigurationer ... 13
3.2. Utövande av delegering ... 14
3.3. Uppföljning av specifikationerna ... 15
4. Behov och användning av finansiella resurser ... 15
5. Slutsats ... 17

1. INLEDNING

1.1. Direktiv 2010/40/EU

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[1] (nedan kallat *ITS-direktivet* eller *direktiv 2010/40/EU*) trädde i kraft i augusti 2010 efter ett snabbt lagstiftningsförfarande som visade att medlagstiftarna är villiga att gå raskt framåt inom detta nya politikområde.

ITS-direktivet ska påskynda att intelligenta transportsystem i vägtransporter (och gränssnitt mot andra transportslag) införs och används på ett samordnat sätt i hela Europa. I direktivet fastställs följande sex prioriterade åtgärder:

a) Tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster.

b) Tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafiksinformationstjänster.

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[2].

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.

I direktivet anges också följande prioriterade områden för det fortsatta arbetet: 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. Dessa prioriterade områden motsvarar de första fyra prioriterade områdena i handlingsplanen för utbyggnaden av intelligenta transportsystem i Europa (nedan kallad *ITS-handlingsplanen*)[3].

Enligt artikel 6 i ITS-direktivet ska man börja med att anta specifikationer för de sex prioriterade åtgärderna. Därefter antas specifikationer för andra åtgärder inom de prioriterade områdena. Eftersom de sex prioriterade åtgärderna ingår i de prioriterade områdena I och III, har arbetet med specifikationerna inriktats främst på dessa två prioriterade områden.

Direktiv 2010/40/EU bygger på en strategi i två steg.

- I det första steget får kommissionen genom delegerade akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) befogenhet att anta de specifikationer som behövs, bl.a. bestämmelser avseende funktion, teknik, organisation och tjänster, för att garantera

[1] EUT L 207, 6.8.2010, s. 1.
[2] http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en.htm.
[3] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:SV:NOT

kompatibilitet, interoperabilitet och kontinuitet för införande och operativ användning av intelligenta transportsystem (ITS)[4].

- I det andra steget ska kommissionen, senast 12 månader efter antagandet av de nödvändiga specifikationerna för en prioriterad åtgärd, i förekommande fall lägga fram ett förslag för Europaparlamentet och rådet i enlighet med artikel 294 i EUF-fördraget om att vidta den prioriterade åtgärden. I samband med varje sådant förslag ska kommissionen genomföra en konsekvensanalys, som också innehåller en kostnads- och nyttoanalys[5].

För detta ändamål har kommissionen antagit ett arbetsprogram[6] där man preciserar och ytterligare rangordnar det arbete som ska ske inom ramen för ITS-direktivet (se 2.1).

För att offentliga myndigheter och privata aktörer ska få delta i genomförandet av direktiv 2010/40/EU samarbetar kommissionen med Europeiska ITS-kommittén, som består av företrädare från medlemsstaterna, och med Europeiska rådgivande gruppen för ITS, bestående av företrädare på hög nivå för ITS-aktörer.

Kommissionen hade också i uppgift att anta riktlinjer för medlemsstaternas rapportering[7] och för regelbunden rapportering om de framsteg som görs.

Utöver de särskilda skyldigheterna avseende personlig integritet, säkerhet och ansvar[8] ska medlemsstaterna även vidta nödvändiga åtgärder för att se till att de antagna specifikationerna används för ITS-tillämpningar och ITS-tjänster när dessa införs på deras territorium. De ska också sträva efter att samarbeta när det gäller de prioriterade områdena i den mån inga specifikationer har antagits. Medlemsstaternas rapporteringsskyldigheter anges i artikel 17 i direktiv 2010/40/EU. De ska ge bättre kunskap om medlemsstaternas olika verksamheter och avsikter samt främja dessa verksamheter genom bättre insikt om vad ITS tillför transportpolitiken i medlemsstaterna.

Enligt artikel 17.4 i ITS-direktivet ska kommissionen vart tredje år inför Europaparlamentet och rådet lägga fram en rapport om hur det direktivet genomförs. Rapporten ska omfatta en analys av hur artiklarna 5–11 och 16 fungerar och genomförs, även med uppgift om de finansiella resurser som används och behövs. Rapporten ska också innehålla en bedömning av om direktivet eventuellt behöver ändras. Enligt artikel 12.1 i detta direktiv ska kommissionen dessutom ”utarbeta en rapport om de delegerade befogenheterna senast sex månader innan en period på fem år löpt ut från den 27 augusti 2010”.

Genom denna rapport fullgörs båda de skyldigheter som nämns ovan. Den åtföljs också av ett arbetsdokument från kommissionens avdelningar om framstegsrapporten och översynen av ITS-handlingsplanen samt av ett arbetsdokument från

---

4 Artikel 3 i ITS-direktivet.

5 Artikel 6 i ITS-direktivet.

6 Arbetsprogrammet för genomförande av direktiv 2010/40/EU antogs av kommissionen den 15 februari 2011 (K(2011) 289 slutlig) http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/doc/c_2011_0289_en.pdf

7 Kommissionens genomförandebeslut av den 13 juli 2011 om antagande av riktlinjer för medlemsstaternas rapportering enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU, EUT L 193, 23.7.2011, s. 48.

8 Se artiklarna 10 och 11 i ITS-direktivet.

kommissionens avdelningar om analysen av medlemsstaternas rapporter från 2011 (om nationella verksamheter och projekt när det gäller de prioriterade områdena) och från 2012 (om de nationella ITS-åtgärder som planeras under den följande femårsperioden), vilka lämnats in i enlighet med artikel 17.1 respektive 17.2 i ITS-direktivet.

1.2. Införlivande av direktiv 2010/40/EU

I enlighet med artikel 18 i direktivet skulle medlemsstaterna senast den 27 februari 2012 sätta i kraft de bestämmelser i lagar, förordningar och andra administrativa bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv och meddela kommissionen om dessa.

Till det datumet hade dock bara sju medlemsstater meddelat kommissionen om sina nationella införlivandeåtgärder. Detta tog mer än ett år till för flera medlemsstater, och den sista medlemsstaten meddelade kommissionen om sina införlivandeåtgärder den 2 januari 2014. Under ITS-kommitténs möten framförde flera medlemsstater att detta visade hur svårt det var att införliva direktivet. Eftersom direktivet utgör ett ramverk innehåller det bara några få konkreta direkta åtgärder som ska införlivas och som sedan ger möjlighet till tillsynsåtgärder.

2. BEDÖMNING AV GENOMFÖRANDET AV DIREKTIV 2010/40/EG

2.1. Kommissionens arbetsprogram

I enlighet med artikel 17.5 och tidsplanen i ITS-direktivet har kommissionen antagit ett arbetsprogram efter samråd med Europeiska ITS-kommittén.

Arbetsprogrammet omfattar perioden 2011–2015 och ger en allmän årsöversikt över kommissionens huvudsakliga uppgifter och verksamhet under denna period när det gäller genomförandet av ITS-direktivet. Det är inriktat på utarbetandet av specifikationer för de sex prioriterade åtgärderna och beräknade datum för antagandet av dessa.

2.2. Delegerade akter avseende specifikationer

2.2.1. Metod

Specifikationerna utarbetades i enlighet med ramavtalet om förbindelser mellan Europaparlamentet och Europeiska kommissionen[9] och Europaparlamentets, rådets och kommissionens gemensamma överenskommelse om delegerade akter[10].

Följande åtgärder och uppgifter ligger till grund för specifikationerna:

– Insamling av befintliga synpunkter och resultat från europeiska undersökningar, forskningsprojekt, nationella genomförandeprojekt, offentliga samråd, befintliga verksamheter i föreningar, synpunkter från aktörer etc.

– Kostnads- och nyttoanalys.

[9] EUT L 304, 20.11.2010, s. 47.

[10] http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/sefcovic/documents/common_understating_on_delegated_acts.pdf

– Behovsanalys och analys av krav och möjliga strategier, särskilt genom att kommissionen inleder internetbaserade offentliga samråd för att ta reda på medborgarnas, aktörernas och medlemsstaternas åsikter och ståndpunkter.

– Samråd med sakkunniga i medlemsstaterna och Europeiska datatillsynsmannen om utkast till specifikationer. Europaparlamentet och rådet fick alla relevanta dokument vid utarbetandet av delegerade akter och parlamentets experter inbjöds till expertmöten.

– Yttrande från Europeiska rådgivande gruppen för ITS om utkastet till specifikationer.

I detta förberedande arbete hade man även stor nytta av olika åtgärder, undersökningar, seminarier etc. i samband med genomförandet av ITS-handlingsplanen (se kommissionens arbetsdokument om framstegsrapporten och översynen av ITS-handlingsplanen)

2.2.2. Prioriterade åtgärder

De sex prioriterade åtgärderna för utveckling och användning av specifikationer och standarder anges i artikel 3 i ITS-direktivet och i bilaga I till detta.

I enlighet med artikel 6.2 i ITS-direktivet skulle kommissionen anta specifikationer för en eller flera av de prioriterade åtgärderna senast den 27 februari 2013. I kommissionens arbetsprogram fastställdes också följande tidsfrister för antagande av specifikationer för de första sex prioriterade åtgärderna:

a) Tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster – fjärde kvartalet 2014.

b) Tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafiksinformationstjänster – fjärde kvartalet 2013.

c) Data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare – fjärde kvartalet 2012.

d) Harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall – fjärde kvartalet 2012.

e) Tillhandahållande av informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon – fjärde kvartalet 2012.

f) Tillhandahållande av bokningstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon – fjärde kvartalet 2013.

Antagna specifikationer

Kommissionen höll den tidsfrist som löpte ut den 27 februari 2013 och antog en första uppsättning specifikationer den 26 november 2012 för prioriterad åtgärd d genom sin delegerade förordning (EU) nr 305/2013 avseende harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall[11]. I denna delegerade förordning fastställs specifikationerna, med utgångspunkt i standarder, för uppgradering av den larmcentralsinfrastruktur som krävs för korrekt mottagning och

[11] EUT L 91, 3.4.2013, s. 1.

korrekt behandling av eCall, för att säkerställa kompatibilitet, interoperabilitet och kontinuitet för den harmoniserade EU-omfattande eCall-tjänsten.

För prioriterad åtgärd c den 15 maj 2013 antog kommissionen sin delegerade förordning (EU) nr 886/2013 avseende data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare[12]. I den fastställs de specifikationer som behövs för att garantera kompatibilitet, interoperabilitet och kontinuitet för genomförande och operativ användning av relevanta data och förfaranden för ett antal angivna säkerhetsrelaterade trafikhändelser. Den delegerade förordningen omfattar både offentliga och privata aktörer, och enligt den ska säkerhetsrelaterad information lämnas ut kostnadsfritt till slutanvändarna genom en nationell kontaktpunkt i ett gemensamt standardformat (Datex[13]). Detta bidrar till interoperabilitet och förutsägbarhet för alla potentiella användare av sådana uppgifter. Det var dock inte möjligt att ange detaljerade kvalitetskrav i tidsramen för utarbetande av dessa specifikationer. Därför har man inrättat en arbetsgrupp med offentliga och privata aktörer som ska ta fram kvalitetskriterier och metoder för övervakning och utvärdering.

När det gäller prioriterad åtgärd e antog kommissionen den 15 maj 2013 sin delegerade förordning (EU) nr 885/2013 om tillhandahållande av informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon[14]. I den fastställs de specifikationer som behövs för att garantera kompatibilitet, interoperabilitet och kontinuitet för genomförande och operativ användning av informationstjänster. Den delegerade förordningen omfattar både offentliga och privata aktörer och anger vad som behövs för att tillhandahålla informationstjänster på ett enhetligt sätt, bl.a. vissa avancerade funktioner för dynamisk information. Precis som när det gäller prioriterad åtgärd c är kvalitetskraven minimala.

Dessa tre uppsättningar specifikationer utarbetades i nära samarbete med medlemsstaterna vid särskilda expertmöten[15], till vilka Europaparlamentet och Europeiska datatillsynsmannen var inbjudna, och efter samråd med aktörerna, särskilt genom internetbaserade offentliga samråd och seminarier.

Pågående arbete med de återstående prioriterade åtgärderna

När det gäller specifikationer för åtgärd a om EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster har flera initiativ redan lanserats (”1st Smart Mobility Challenge”[16], undersökningar, seminarier och offentliga samråd[17]). Målsättningen är att anta dessa specifikationer under 2015. Parallellt med detta inledde kommissionen en diskussion[18] om ett möjligt initiativ för tillgång till multimodal transportinformation, som innebär att transportinformationen blir tillgänglig och omfattar alla transportslag och tjänster avseende rörlighet. Detta övervägande ledde i

12 EUT L 247, 18.9.2013, s. 6.

13 Datex: Europeiska tekniska specifikationer för utformning och utbyte av ITS-relaterad information.

14 EUT L 247, 18.9.2013, s. 1.

15 http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941

16 ”1st Smart Mobility Challenge”: http://ec.europa.eu/transport/its/multimodal-planners/index_en.htm

17 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/promotion_multimodal_planners_en.htm

18 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/events/2013-11-15-towards-eu-wide-multimodal-travel-planning_en.htm

ett första steg till kommissionens arbetsdokument *Towards a roadmap delivering EU-wide multimodal travel information, planning and ticketing services* (Mot en färdplan för tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformations-, reseplanerings- och biljettförsäljningstjänster) i juni 2014[19]. Detta kommer eventuellt att leda till ett lagstiftningsförslag om tillgång till multimodal rese- och trafikinformation, beroende på resultatet av en konsekvensanalys som ska slutföras under 2014.

När det gäller prioriterad åtgärd b om EU-omfattande realtidstrafiksinformationstjänster har kommissionen redan anordnat flera seminarier och sakkunnigmöten under arbetet med specifikationerna. Målsättningen är att anta dessa specifikationer senast i slutet av 2014. Denna försening i förhållande till den ursprungliga tidsplanen beror delvis på att de specifikationer som anges i bilaga I har en mycket stor räckvidd och på att man behöver bygga upp ett samförstånd med medlemsstaterna om specifikationernas räckvidd. De kommer att vara inriktade på att skapa förutsättningar för EU-omfattande realtidstrafiksinformationstjänster och är därför mycket mer kopplade till inre avdelningar än till själva tjänsterna.

När det gäller specifikationerna för prioriterad åtgärd f om tillhandahållande av bokningstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon har kommissionen genomfört flera samråd med experter i medlemsstaterna och de viktigaste aktörerna. I diskussionerna framhölls att bara ett litet antal parkeringsplatser skulle kunna erbjuda bokningstjänster under 2014 (motsvarande endast 2 % av parkeringsplatserna) och att det därför inte fanns något aktuellt behov av specifikationer och standarder för bokning av parkeringsplatser. Man kommer dock att övervaka den fortsatta utvecklingen och om så är lämpligt ta upp frågan på nytt i detta perspektiv. Om det skulle behövas åtgärder för standardisering kan de komma att övervägas i samband med det kommande e-transportinitiativet.

2.2.3. Andra åtgärder inom och utanför de prioriterade områdena

I enlighet med artikel 6 i ITS-direktivet ska kommissionen anta specifikationer för andra åtgärder på de prioriterade områden som räknas upp i bilaga I till ITS-direktivet, så snart som de nödvändiga specifikationerna för prioriterade åtgärder har fastställts. Som framgår av kommissionens arbetsdokument om framstegsrapporten och översynen av ITS-handlingsplanen har man inlett arbetet med samverkande system med utgångspunkt i forskningsprojekt och många samråd med aktörer, bl.a. Europeiska ITS-kommittén och Europeiska rådgivande gruppen för ITS. Syftet är att utvärdera hinder och skapa förutsättningar för sådana system samt ta reda på hur kommissionen kan främja införandet av sådana system i unionen. Man har dessutom utfört förberedande undersökningar för att främja öppen tillgång till ITS-tjänster (öppen fordonsintegrerad plattform). Det ser också ut att finnas nya tänkbara domäner för specifikationer (t.ex. crowdsourcing för transportinformation och automatisk körning) som man skulle kunna utforska för att ytterligare förbättra användningen av intelligenta transportsystem i praktiken.

[19] SWD(2014) 194 final.

2.3. Förslag om införande

2.3.1. Ett interoperabelt EU-omfattande eCall (prioriterad åtgärd d)

Utöver rekommendationen till medlemsstaterna om att rikta stöd till mobila nätverksoperatörer för överföring av eCalls[20] och de specifikationer[21] som innehåller krav för uppgradering av larmcentralsinfrastrukturen antog kommissionen den 13 maj 2013 följande två lagstiftningsförslag: förslaget till Europaparlamentets och rådets beslut om införande av ett interoperabelt EU-omfattande eCall[22] och förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om typgodkännandekrav för montering av fordonsbaserade e-callsystem[23].

Förslaget till beslut antogs av medlagstiftarna den 25 maj 2014 och offentliggjordes senare i Europeiska unionens officiella tidning[24]. I beslutet föreskrivs att larmcentralsinfrastrukturen för eCall ska vara driftfärdig i hela unionen senast sex månader före tillämpningsdagen för typgodkännandekraven för montering av fordonsbaserade eCall-system och i alla händelser senast den 1 oktober 2017. I beslutet fastställs också uttryckligen att varje medlemsstat har rätt att organisera sina larmtjänster på det sätt som är mest kostnadseffektivt och lämpligt utifrån dess behov.

Lagstiftningsförfarandet när det gäller förslaget till typgodkännandekrav för montering av fordonsbaserade eCall-system pågår fortfarande.

2.3.2. Övriga prioriterade åtgärder (c och e)

Vissa medlemsstater har arbetat mycket aktivt den senaste tiden med att införa tjänster i samband med prioriterad åtgärd c om vägsäkerhetsrelaterad information och prioriterad åtgärd e om informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar. Då de finansiella resurserna för närvarande är knappa framstod det som rimligare att, innan man fastställer någon allmän skyldighet att införa specifikationerna, först främja utvecklingen efter antagandet genom övervakning och utbyte av bästa genomförandemetod i medlemsstaterna och likaså genom den senaste ansökningsomgången för de transeuropeiska transportnäten (TEN-T) och de kommande ansökningsomgångarna avseende Fonden för ett sammanlänkat Europa. När man dragit lärdom av detta inledande arbete och dessa bästa metoder, kommer man i ett senare skede att ta ställning till om det behövs förslag till lagstiftning om obligatoriskt införande.

2.4. Standarder

Flera standardiseringsåtgärder inom de prioriterade områdena har pågått eller slutförts sedan ITS-direktivet antogs.

Man har dessutom antagit de standarder för eCall som avses i den delegerade förordningen (EU) nr 305/2013. Europeiska standardiseringskommittén uppger att CEN/TS 16454 om ”eCall end to end conformance testing” (som avser larmcentralernas överensstämmelse med det europeiska eCall-systemet) väntas bli en

---

20 K(2011)6269 slutlig.

21 Delegerad förordning (EU) nr 305/2013.

22 COM(2013) 315 final.

23 COM(2013) 316 final.

24 EUT L 164, 3.6.2014, s. 6.

fullständig CEN-standard före slutet av 2014. Man kommer också att slutföra en mindre översyn av dessa standarder för att integrera resultatet av pilotprojektet HeERO[25], troligtvis före slutet av 2014.

Även standardiseringsuppdraget M/453 om samverkande system är på god väg att genomföras. Både Europeiska standardiseringskommittén (CEN) (TC 278 WG16) och Europeiska institutet för telekommunikationsstandarder (ETSI) (TC ITS), och även andra standardiseringsorganisationer, har tillhandahållit standarder som är relevanta för samverkande ITS och som ingår i uppdraget M/453. Tillämpningen av befintliga standarder håller på att utvärderas i standardiseringsprocessen i de relevanta tekniska kommittéerna och arbetsgrupperna inom CEN, ISO, SAE, IEEE och ETSI[26]. I arbetet med ITS-standardiseringen drar man också nytta av EU:s internationella samarbete med Förenta staterna och andra partner som arbetar med global harmonisering av ITS-standarder. Genom detta samarbete går det snabbare att definiera standarder och införa ITS.

Man har även konstaterat ytterligare behov av standardisering som omfattas av ITS-direktivet. Det gäller bland annat genomförandet av eCall i andra fordonskategorier än M1 och N1, riktlinjer för certifiering av eCall-system på eftermarknaden, komplettering av uppdrag M/453, arkitektur för öppen fordonsintegrerad plattform, integration av korrekta (offentliga) vägdata i digitala kartor, säker integration och drift av mobil utrustning samt urban ITS. De har alla lagts till som möjliga framtida standardiseringsuppdrag i kommissionens löpande handlingsplan för IKT-standardisering 2013[27].

2.5. Icke-bindande åtgärder

2.5.1. Riktlinjer för medlemsstaternas rapportering

I enlighet med artikel 17 i ITS-direktivet antog kommissionen den 13 juli 2011 riktlinjer för medlemsstaternas rapporter inom ramen för direktiv 2010/40/EU[28].

2.5.2. Riktlinjer för urban ITS

Dessa riktlinjer har utarbetats inom ramen för ITS-handlingsplanen (se kommissionens arbetsdokument om framstegsrapporten och översynen av ITS-handlingsplanen). Riktlinjerna har ökat medvetenheten om urbana ITS-funktioner och gett material till kommissionens arbetsdokument *Mobilising Intelligent Transport Systems for EU cities*[29] som ingick i det åtgärdspaket för rörlighet i städer som antogs den 17 december 2013[30].

---

25 Mer information om HeERO-projektet finns på www.heero-pilot.eu.

26 CEN: Europeiska standardiseringskommittén. ISO: Internationella standardiseringsorganisationen. SAE: Society of Automotive Engineers (organisationen för personer verksamma med utveckling av fordon). IEEE: Institute of Electrical and Electronics Engineers (amerikansk branschorganisation som bl.a. fastställer standarder inom elektronik, datateknik och radioteknik). ETSI: European Telecommunications Standards Institute (Europeiska institutet för telestandarder).

27 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/ict/standards/work-programme/index_en.htm

28 EUT L 193, 23.7.2011, s. 48.

29 http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf

30 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_sv.htm

2.6. Bestämmelser om skydd av personuppgifter

De relevanta bestämmelserna om skydd av personuppgifter, säkerhet och återanvändning av information har tagits med i alla antagna specifikationer. De grundar sig på en förberedande uppdragsundersökning[31] inom ramen för ITS-handlingsplanen[32] och är förenliga med artikel 10 i ITS-direktivet. Europeiska datatillsynsmannen har bjudits in till varje möte med experter från medlemsstaterna vid utarbetandet av specifikationer. Hans synpunkter på de slutliga utkasten till specifikationer har beaktats på vederbörligt sätt. Så kommer också att ske när det gäller alla framtida specifikationer och förslag.

2.7. Ansvar

De relevanta bestämmelserna om ansvar har tagits med i alla antagna specifikationer. De grundar sig på en förberedande uppdragsundersökning[33] inom ramen för ITS-handlingsplanen och är förenliga med artikel 11 i ITS-direktivet. Så kommer också att ske när det gäller alla framtida specifikationer och förslag.

2.8. Medlemsstaternas rapportering

2.8.1. Rapportering om nationella verksamheter och projekt inom de prioriterade områdena

I enlighet med artikel 17.1 i ITS-direktivet skulle medlemsstaterna senast den 27 augusti 2011 översända en rapport om sina nationella verksamheter och projekt inom de prioriterade områden som anges i artikel 2 i detta direktiv.

Dessa rapporter gav en första översikt över de fyra prioriterade områdena i ITS-direktivet när det gäller införandet av ITS i hela unionen.

Dessa rapporter från 2011 analyseras i kommissionens arbetsdokument ”Analys av medlemsstaternas rapporter” som åtföljer denna rapport.

I enlighet med artikel 17.3 i ITS-direktivet ska medlemsstaterna senast den 27 augusti 2014 rapportera om de framsteg som skett sedan 2011 års rapport.

2.8.2. Information om nationella ITS-åtgärder som planeras under följande femårsperiod

I enlighet med artikel 17.2 i ITS-direktivet skulle medlemsstaterna senast den 27 augusti 2012 ha lämnat in uppgifter till kommissionen om de nationella ITS-åtgärder som planeras under den följande femårsperioden.

Dessa rapporter från 2012 analyseras i kommissionens arbetsdokument ”Analys av medlemsstaternas rapporter” som åtföljer denna rapport.

För första gången sedan antagandet av direktiv 2010/40/EU beskrivs i dessa rapporter i vilken mån medlemsstaterna har tänkt införa ITS på sina territorier under de kommande fem åren. Enligt rapporterna har medlemsstaterna ett stort intresse för och en stark vilja att främja införandet av ITS i hela Europa, för att stödja tjänsternas kontinuitet och smartare rörlighet. I synnerhet märks en tydlig tendens till fortsatt intresse för informationstjänster.

---

31 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

32 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:SV:NOT

33 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

Det framgick redan i de nationella rapporterna från 2011 att medlemsstaterna har investerat i och har informerat om att de tänker fortsätta att investera i de prioriterade områdena I ”optimalt utnyttjande av väg-, trafik- och reseinformation” och II ”kontinuitet i ITS-tjänster för trafikledning och hantering av godstransporter” (mer information finns i kommissionens arbetsdokument ”Analys av medlemsstaternas rapporter”)[34]. Specifikationerna inom dessa områden bidrar därför bestämt till att garantera interoperabilitet och kontinuitet i redan införda och framtida tjänster, och man bör ägna särskild uppmärksamhet åt kompatibilitet med befintliga tillämpningar.

Verksamheterna inom det prioriterade området III ”ITS-tillämpningar till stöd för trafiksäkerhet och transportskydd” verkar vara mer begränsade och är särskilt inriktade på vissa specifika åtgärder (t.ex. eCall och informationstjänster för säkra och skyddade lastbilsparkeringar), som nu omfattas av antagna specifikationer.

Medlemsstaterna inser visserligen att det prioriterade området IV ”koppling av fordonet till transportinfrastrukturen” har potential att bidra till bättre vägsäkerhet och minskad trängsel i trafiken, men verksamheterna är fortfarande i forsknings-/test-/pilotfasen. Flera medlemsstater har särskilda planer på pilotprojekt, men många aktörer verkar fortfarande vara avvaktande, och det behövs dels tydliga affärsmodeller för storskaligt införande av samverkande ITS-tjänster, dels en lägsta penetrationsgrad för utrustade fordon eller infrastrukturtäckning. För att lösa detta problem verkar det inte räcka med antagna specifikationer och finansiellt stöd till pilotprojekt, utan det ser ut att behövas ytterligare samordning av alla berörda aktörer.

2.9. Europeiska rådgivande gruppen för ITS

Enligt artikel 16 i direktiv 2010/40/EU ska kommissionen inrätta en europeisk rådgivande grupp för intelligenta transportsystem 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 yrkesföreningar, lokala myndigheter och andra relevanta forum.

Europeiska rådgivande gruppen för ITS inrättades genom kommissionens beslut av den 4 maj 2011[35] och dess medlemmar utsågs den 27 januari 2012 efter en öppen ansökningsomgång[36].

Det första mötet hölls den 23 mars 2012 och det andra mötet den 26 februari 2013. Dessa möten var de tillfällen då aktuella ITS-frågor kunde diskuteras med aktörerna, särskilt när det gäller strategier för att skapa förutsättningar för realtidstrafiksinformationstjänster, tillgång till transportinformation och införande av samverkande system. De bidrog också till att ge kommissionen och aktörerna en gemensam syn på införandet av samverkande system, särskilt genom den plattform som föreslogs för att få alla aktörer att delta och samordna alla initiativ, så att man

34 SWD(2014) 319.

35 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32011D0505(01):SV:NOT

36 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/call_application_eiag_en.htm
Förteckning över medlemmar och sammanfattande protokoll från mötena finns tillgängliga i registret över kommissionens expertgrupper.
http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2736

förhindrar att det bildas ett lapptäcke av åtgärder och i stället kan garantera interoperabla tjänster, system och tekniska lösningar.

Kommissionen har genomgående bett medlemmarna i Europeiska rådgivande gruppen för ITS om skriftliga yttranden över de ekonomiska och tekniska aspekterna av utkastet till specifikationer, och de har lämnat viktiga synpunkter inför fastställandet av specifikationerna.

Europeiska ITS-kommittén har i enlighet med ITS-direktivet fått tillgång till det huvudsakliga resultatet av dessa möten.

3. ITS-DIREKTIVETS EFFEKTIVITET OCH LÄMPLIGHET SAMT DELEGERINGEN AV BEFOGENHET

3.1. Olika konfigurationer

ITS-direktivet ger en ram för snabbt antagande av specifikationer genom delegerade akter som antas av kommissionen. Med denna strategi gick det relativt smidigt att anta specifikationerna för de första tre prioriterade åtgärderna om vägsäkerhetsrelaterade informationstjänster c, om eCall d och om informationstjänster för lastbilsparkeringsplatser e.

Det sammanhang som specifikationerna antagits i varierar dock kraftigt mellan olika åtgärder, främst beroende på hur långt man kommit med EU:s och medlemsstaternas åtgärder samt de offentliga och privata initiativen på dessa områden.

För eCall var initiativets principer redan angivna i kommissionens meddelande ”eCall: Tid för utbyggnad”,[37] och en rekommendation[38] hade redan utfärdats till medlemsstaterna om stöd till mobila nätverksoperatörer. Dessutom fanns det redan standarder när det första utkastet till specifikationer lades fram för diskussion med medlemsstaternas experter. Utifrån dessa standarder hade man hade också inlett pilotprojekt inför utbyggnaden. ITS-direktivet har därför fungerat som komplement till strategin och de pågående initiativen, och fyllt ut det resterande behovet när det gäller larmcentraler.

Läget var ett helt annat för minimiinformation om vägsäkerhet och informationstjänster för lastbilsparkeringsplatser. Det fanns inga särskilda standarder att grunda specifikationerna på, även om standarderna Datex II, TPEG och RDS-TMC[39] användes som utgångspunkt för vissa delar. Dessutom användes redan olika tjänster i medlemsstaterna. Denna allmänna situation gav upphov till ytterligare frågor när det gällde förutsättningarna för att tillämpa de kommande specifikationerna på redan befintliga tjänster. Då dessa två åtgärder hade ett relativt litet tillämpningsområde kunde man dock anta specifikationer på relativt kort tid, som även inrymde det särskilda samråd med aktörerna som krävdes.

---

37 KOM(2009) 434 slutlig.

38 Kommissionens rekommendation 2011/750/EU av den 8 september 2011 om stöd för en EU-omfattande eCall-tjänst i elektroniska kommunikationsnät för överföring av 112-samtal från fordon (så kallade eCalls) (EUT L 303, 22.11.2011, s. 46).

39 TPEG: Transportprotokollets expertgrupp, vars specifikationer som möjliggör en metod för överföring av multimodal trafik- och reseinformation. RDS-TMC: Radio Data System-Traffic Message Channel (teknik för att skicka trafikmeddelanden).

Den uppgiften visar sig vara svårare när det gäller de två återstående prioriterade åtgärderna: tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster a och tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafiksinformationstjänster b. Det beror framför allt på att de har större tillämpningsområde och att fler aktörer deltar. Detsamma gäller för andra åtgärder som kan kräva en mer omfattande strategi, som inte bara går ut på att anta specifikationer.

3.2. Utövande av delegering

Politiskt stöd från medlemsstaterna

eCall-undersökningen gav vissa lärdomar om de nyansskillnader som kan finnas mellan samarbetet med nationella sakkunniga i samband med specifikationerna och rådets politiska makt när specifikationerna har antagits av kommissionen. Trots att de sakkunniga nästan enhälligt ställde sig bakom innehållet i eCall-specifikationerna, röstade sju medlemsstater i rådet för en invändning. Rådet gjorde dock ingen invändning, eftersom det inte fanns någon kvalificerad majoritet för detta. De skäl som angavs av dessa sju medlemsstater hade inte nödvändigtvis något direkt samband med specifikationerna utan rörde eCall-initiativet i sin helhet, särskilt finansieringen av det obligatoriska införandet av tjänsten i framtiden eller frågor angående den fordonsintegrerade delen av eCall-initiativet.

Ifrågasättande av den delegerade befogenhetens omfattning

I enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget kan lagstiftaren delegera befogenhet till kommissionen att anta akter med allmän räckvidd som inte är lagstiftningsakter och som kompletterar eller ändrar vissa icke väsentliga delar av lagstiftningsakten.

Två medlemsstater ifrågasatte skriftligen om det var lagligt att delegera befogenheten att ålägga medlemsstaterna att uppgradera befintliga tjänster för att uppfylla kraven i de specifikationer som antagits inom ramen för ITS-direktivet. De ansåg att en sådan skyldighet stod i strid med varje medlemsstats rätt att bestämma om sin egen utbyggnad i enlighet med artikel 5.1 i ITS-direktivet. Den 18 december 2013 hänsköt en medlemsstat de två delegerade förordningarna (EU) nr 885/2013 (om informationstjänster för lastbilsparkering) och EU nr 886/2013 (om ett minimum av universell trafikinformation) till tribunalen. Medlemsstaten begärde att dessa två delegerade förordningar skulle ogiltigförklaras, eftersom den delegerade befogenheten enligt direktiv 2010/40/EU hade överskridits och förordningarna därför stod i strid med artikel 290 i EUF-fördraget.

Det vertikala tillvägagångssättets otillräcklighet

Enligt ITS-direktivet ska specifikationer ska antas för sex angivna prioriterade åtgärder. De tre första åtgärder för vilka specifikationer antagits ligger inom relativt tydligt åtskilda områden, medan de återstående prioriterade åtgärderna innefattar gemensamma frågor, t.ex. när det gäller vilka gemensamma typer av uppgifter som ska anges, tillgång till uppgifter och uppgifters tillgänglighet samt uppgiftsskydd och ansvar. Det vertikala tillvägagångssättet i ITS-direktivet kan sedan kompletteras med mer horisontella tillvägagångssätt för vissa av dessa övergripande frågor, exempelvis när det gäller tjänster för multimodal reseinformation och realtidstrafikinformation eller genom horisontella åtgärder för integritets- och uppgiftsskydd.

Som nämnt ovan kan det för vissa av de andra åtgärderna (t.ex. samverkande system) behövas ett tillvägagångssätt med större räckvidd än eventuella specifikationer för att lösa de olika problemen (finansiering, standardisering, bättre samordning av aktörer, styrning i samband med införande etc.).

Slutdatum för delegeringen

Kommissionen har beviljats befogenhet att anta delegerade akter till den 27 augusti 2017. Detta har visserligen varit och är fortfarande ett effektivt och flexibelt instrument för att slutföra antagandet av specifikationer för alla de sex prioriterade åtgärderna, men kommissionen skulle behöva förlängd befogenhet för att kunna anta specifikationer för de andra åtgärder som räknas upp i bilaga I till ITS-direktivet.

3.3. Uppföljning av specifikationerna

När det gäller eCall har man genom pilotprojektet HeERO[40] och EU-plattformen för genomförande av eCall[41] kunnat utbyta erfarenheter från genomförandet av den delegerade förordningen om eCall. För övriga antagna specifikationer uppkom ett behov av att strukturera uppföljningen bättre i medlemsstaterna när det gäller genomförandet av specifikationerna för vägsäkerhetsrelaterade informationstjänster c och information om parkeringsplatser för lastbilar e.

Kommissionen anordnade därför möten med medlemsstaternas experter i oktober 2013 och januari 2014. Kommissionen vill fortsätta med och utveckla denna dialog, framför allt genom en särskild samarbetsplattform (wik-ITS) för att främja en gemensam tolkning av specifikationerna och utbyte av bästa metoder samt för att ta upp vanliga frågor.

Ekonomiskt stöd för genomförande av specifikationerna kommer också att ges genom Fonden för ett sammanlänkat Europa och Horisont 2020 samt genom aktörers pågående initiativ/plattformar, såsom European eCall Implementation Platform, iMobility Forum Working Group on SafeApps, TISA-riktlinjerna för kartläggning av säkerhetshändelser i standarderna DATEX/TPEG/RDS, Europeiska ITS-plattformen (projekt som finansieras genom ansökningsomgången för TEN-T 2012) för Datex-noden/Datex nationella accesspunkt och kvaliteten på vägsäkerhetsrelaterad trafikinformation[42] etc.

Dessa uppföljningsåtgärder kommer även att bidra till att fastställa behovet av att lägga fram eventuella förslag till utbyggnad inom en nära framtid.

4. BEHOV OCH ANVÄNDNING AV FINANSIELLA RESURSER

De antagna specifikationerna är fortfarande ganska nya, så behovet och användningen av finansiella resurser grundar sig därför på en uppskattning av i vilken mån de befintliga tjänsterna behöver uppgraderas och troligen införs i medlemsstaterna.

---

40 http://www.heero-pilot.eu

41 http://www.imobilitysupport.eu/imobility-forum/governance-structure/european-ecall-implementation-platform-eeip

42 Tisa: Traveller Information Services Association.

I pilotprojekten HeERO I och II inför utbyggnaden av eCall har man investerat sammanlagt 9,4 miljoner respektive 4,3 miljoner euro (vara 4,7 miljoner respektive 2,1 miljoner euro är EU-stöd) inom ramen för programmet för konkurrenskraft och innovation (CIP). Dessa omfattade mer än att bara genomföra specifikationerna. Ytterligare finansiering kommer att behövas för att uppgradera larmcentralernas infrastruktur i alla medlemsstater, enligt beräkningen i bilaga XIV till konsekvensanalysen av eCall[43].

När det gäller prioriterad åtgärd c krävs inledande investeringar för att samla in ytterligare uppgifter som behövs för att tillhandahålla vägsäkerhetsrelaterad trafikinformation (t.ex. till sensorer, CCTV, väderstationer, 112-rapporter och användarrapporter, privata leverantörer och *floating car data* (en metod för information om den aktuella trafiksituationen på vägarna)). Senare tillkommer kostnader för underhåll, drift och reservdelar. Beroende på olika parametrar (t.ex. längden på det nätverk som utrustas, densitet och typ av utrustning, datainsamlingsmetod och -teknik, redan befintlig utrustning och befintliga data) kan kostnaderna för att samla in ytterligare data variera i hög grad i medlemsstaterna. De största och minsta kostnader som beräknas kan till och med skilja sig åt tiofaldigt. Att driva informationstjänsten beräknas kosta i genom snitt 1,4 miljoner euro per år för en medlemsstat som för närvarande helt saknar denna tjänst.[44]

När det gäller prioriterad åtgärd e, beräknas det kosta totalt 4 miljoner euro per år för operatörer av lastbilsparkeringsområden och offentliga myndigheter att genomföra de gemensamma specifikationerna i hela EU (tillhandahållande av statiska data, genomförande, förvaltning av en statisk databas och kostnader för åkerierna). Dynamisk information kommer troligen att införas i ett begränsat antal prioriterade zoner (där varje zon består av i genomsnitt tio parkeringsplatser). Kostnaden per prioriterad zon uppskattas till ca 2 miljoner euro för inledande investeringar och 0,2 miljoner euro per år för drift, underhåll och avskrivningar.[45]

I den senaste ansökningsomgången för TEN-T i december 2013 fanns möjlighet att ansöka om stöd till projekt som omfattas av ITS-direktivet. Av särskilt intresse är projekt för utbyggnad av ITS-kärntjänster längs de europeiska transportkorridorerna och undersökningar som innefattar försök i verkligheten och förberedelser inför utbyggnad, t.ex. avseende samverkande system och uppgradering av larmcentraler för eCall. Samma möjlighet ges i den ansökningsomgång som inleds 2014 inom Fonden för ett sammanlänkat Europa.

Standardiseringen stöds genom unionens budget, och stödet uppgår för närvarande till 165 000 euro för eCall och 1,338 miljoner euro för samverkande system som ingår i standardiseringsuppdraget M/453. Stödet till utarbetande och underhåll av Datex-specifikationerna kom från olika finansieringskällor (undersökning, bidrag och projekt inom ramen för TEN-T-programmen) och uppskattas till sammanlagt 1,4 miljoner euro.

---

43 http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2011/sec_2011_1019_en.pdf

44 Mer information om kostnaderna finns i undersökningen om prioriterad åtgärd C: *Action C – Free Road Safety Traffic Information – Final Report*, http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

45 Mer information om kostnaderna finns i undersökningen *Priority Actions E and F – Information and Reservation Services for Safe and Secure Parking Places for Trucks and Commercial Vehicles – Final Report*, http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

Det kommer att behövas ytterligare finansiella resurser till den övriga standardisering som anges i den löpande planen för IKT-standardisering, men man har ännu inte beräknat hur mycket.

5. SLUTSATS

Hittills har ITS-direktivet varit ett effektivt redskap för att snabbt anta gemensamma specifikationer för de tre första prioriterade åtgärderna.

Specifikationerna för de återstående två prioriterade åtgärderna (EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster och EU-omfattande realtidstrafiksinformationstjänster) kommer att utarbetas före arbetsprogrammets slut 2015. När det gäller bokningstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon behövs inga ytterligare åtgärder den närmaste tiden.

Det framstår som nödvändigt att först prioritera att ta uti med de åtgärder som återstår enligt nuvarande ITS-direktiv och ITS-handlingsplan med hänsyn till de nya långsiktiga trender som uppstår, vilket också nämns i kommissionens arbetsdokument om framstegsrapporten och översynen av ITS-handlingsplanen (t.ex. användning av crowdsourcing för transportinformation, delvis automatisk körning och utbyggnad av samverkande system), och det eventuella behovet av att fastställa nya prioriteringar utöver de sex prioriterade åtgärder och fyra prioriterade områden som angetts för närvarande, framför allt de viktiga punkter som tas upp i bilaga I till ITS-direktivet. I en andra fas kommer man att behöva reflektera över och börja förbereda arbetet med en eventuell översyn av ITS-direktivet och den tillhörande ITS-handlingsplanen. Då bör man ta hänsyn till den ständiga tekniska utvecklingen inom ITS och även utgå från slutsatserna i kommissionens framstegsrapport och översyn av ITS-handlingsplanen.