EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 8.10.2019
COM(2019) 464 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

Genomförandet 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 av betydelse för EES)

{SWD(2019) 373 final}

Innehåll

1 Inledning 2
2. Analys av genomförandet av direktiv 2010/40/EU 2
2.1 Kommissionens uppdaterade arbetsprogram 2
2.2 Delegerade akter avseende specifikationer 3
2.2.1 Metod 3
2.2.2 Specifikationer för prioriterade åtgärder 3
2.2.3 Andra åtgärder 5
2.3 Förslag om införande 6
2.3.1 Ett interoperabelt EU-omfattande eCall (prioriterad åtgärd d) 6
2.3.2 Andra åtgärder 7
2.4 Standarder 7
2.5 Icke-bindande åtgärder 8
2.5.1 Riktlinjer för medlemsstaternas rapportering 8
2.5.2 Riktlinjer för urban ITS 9
2.6 Bestämmelser om personlig integritet, säkerhet och återanvändning av information 9
2.7 Regler om ansvar 9
2.8 Rapportering från medlemsstaterna 10
2.8.1 Rapportering om nationella verksamheter och projekt inom de prioriterade områdena 10
2.8.2 Viktigaste lärdomar – aktuella trender 10
2.9 Europeiska rådgivande gruppen för ITS 12
3. ITS-direktivets effektivitet och lämplighet samt delegeringen av befogenheter 13
3.1 Effektivitet och lämplighet 13
3.2 Utövande av delegeringen 13
3.3 Uppföljning av specifikationerna 14
4. Behov och användning av ekonomiska resurser 15
5. Slutsats 16

1 INLEDNING

Denna rapport är den andra framstegsrapporten om genomförandet av direktiv 2010/40/EU[1] (nedan kallat *ITS-direktivet*), där det analyseras hur direktivet har fungerat och genomförts sedan den första framstegsrapporten, i enlighet med artikel 17.4 i direktivet. Den första rapporten antogs av kommissionen den 21 oktober 2014[2] och åtföljdes av två arbetsdokument från kommissionens avdelningar om genomförandet av ITS-handlingsplanen och om analyserna av medlemsstaternas rapporter för 2011 och 2012[3].

ITS-direktivet ger en ram för kommissionens antagande av gemensamma EU-specifikationer för åtgärder inom fyra prioriterade områden i direktivet, med utgångspunkt i sex prioriterade åtgärder som anges i artikel 3 i direktivet. Hur långt arbetet med dessa sex prioriterade åtgärder har framskridit beskrivs i avsnitt 2.2.2 i den här rapporten.

Kommissionen har beviljats befogenhet att anta specifikationer med tekniska, funktionella och organisatoriska bestämmelser samt tjänstebestämmelser fram till den 27 augusti 2017. Såsom anges i den första framstegsrapporten behövde denna tidsfrist för att anta specifikationer förlängas för de icke prioriterade åtgärder som anges i bilaga I till ITS-direktivet.

Denna förlängning gjordes genom beslut (EU) 2017/2380 om ändring av direktiv 2010/40/EU när det gäller perioden för antagande av delegerade akter[4]. Genom beslutet förlängs kommissionens befogenheter att anta delegerade akter med en period av fem år från och med den 27 augusti 2017. Denna period kan förlängas automatiskt. I beslutet uppmanas kommissionen också att uppdatera arbetsprogrammet för de åtgärder som avses i artikel 6.3 (dvs. andra åtgärder än de prioriterade åtgärder som anges i bilaga I till ITS-direktivet) senast den 10 januari 2019 och före varje femåriga förlängning som därefter görs av befogenheten att anta delegerade akter.

Denna rapport åtföljs av ett arbetsdokument från kommissionens avdelningar om analysen av medlemsstaternas framstegsrapporter från 2014 och 2017 som har lämnats in i enlighet med artikel 17.3 i ITS-direktivet. Resultatet av en efterhandsutvärdering av ITS-direktivet presenteras i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar om utvärderingen av ITS-direktivet[5].

2. ANALYS AV GENOMFÖRANDET AV DIREKTIV 2010/40/EU

2.1 Kommissionens uppdaterade arbetsprogram

Det första arbetsprogrammet för ITS-direktivet omfattade perioden 2011–2015 och var inriktat på utarbetandet av specifikationer som rörde de sex prioriterade

[1] 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.

[2] COM(2014) 642 final.

[3] https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_reports_en

[4] EUT L 340, 20.12.2018, s. 1.

[5] SWD(2019) 368 och SWD(2019) 369.

åtgärderna. Specifikationerna för dessa prioriterade åtgärder kommer att behöva vidareutvecklas även efter denna period, men eftersom även andra åtgärder som anges i direktivet behöver behandlas måste arbetsprogrammet uppdateras, i enlighet med beslut (EU) 2017/2380.

Genom kommissionens beslut (2018) 8264, som antogs den 11 december 2018 och avser perioden 2018–2022, uppdateras arbetsprogrammet för de åtgärder som anges i artikel 6.3 i ITS-direktivet, det vill säga andra åtgärder inom ramen för de fyra prioriterade områdena än de sex prioriterade åtgärderna. Programmet innehåller en beskrivning av och en preliminär tidsplan för de nya insatser som kommissionen planerar att göra för att genomföra dessa åtgärder.

2.2 Delegerade akter avseende specifikationer

2.2.1 Metod

Specifikationerna utarbetades i enlighet med ramavtalet om förbindelserna mellan Europaparlamentet och kommissionen[6] samt Europaparlamentets, rådets och kommissionens gemensamma överenskommelse om delegerade akter[7] och i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning[8] när det avtalet trädde ikraft.

Såsom beskrivs i den första framstegsrapporten baseras specifikationerna på en mängd olika förberedande arbeten (undersökningar, workshoppar osv.), analyser (kostnads- och nyttoanalyser, gap-, krav- och metodanalyser) och samråd (offentliga samråd, samråd med experter som utsetts av medlemsstaterna[9] och med Europeiska datatillsynsmannen, information till och inbjudan av experter från rådet och parlamentet).

I den första rapporten framhölls det att en mer omfattande strategi ansågs vara nödvändig för att ta itu med de olika frågor (finansiering, standardisering, större samordning mellan berörda parter, styrning i samband med utbyggnad osv.) som rör mer än enbart specifikationer, framför allt för samverkande intelligenta transportsystem (C-ITS). Därför inrättades en plattform för aktörer[10] (C-ITS-plattformen) i november 2014 som en expertgrupp vid kommissionen. Den omfattar offentliga och privata aktörer och representerar alla viktiga aktörer i värdekedjan, däribland offentliga myndigheter, fordonstillverkare, leverantörer, tjänsteleverantörer och telekommunikationsföretag. Genom plattformen kan de sammanföras för att bidra till en gemensam vision av den interoperabla utbyggnaden av C-ITS i EU och stödja utvecklingen av EU:s specifikationer.

2.2.2 Specifikationer för prioriterade åtgärder

De sex prioriterade åtgärder för utveckling och användning av specifikationer och standarder som anges i artikel 3 och bilaga I i ITS-direktivet har täckts in helt och hållet. Såsom påpekas i den första framstegsrapporten var det förhållandevis enkelt att anta de tre första specifikationerna eftersom de hade ett relativt snävt

6 EUT L 304, 20.11.2010, s. 47.

7 http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/sefcovic/documents/common_understating_on_delegated_acts.pdf

8 EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

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

10 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/c-its-deployment-platform_en

tillämpningsområde. Det var svårare att utarbeta specifikationerna för de prioriterade åtgärderna för realtidstrafiksinformationstjänster och multimodala reseinformationstjänster på grund av specifikationernas mycket breda tillämpningsområde i enlighet med bilaga I till ITS-direktivet och behovet av att skapa samförstånd med experterna kring detta.

Specifikationerna antogs i kronologisk ordning enligt följande[11]:

Prioriterad åtgärd d: Den 26 november 2012, det vill säga före det preliminära måldatumet den 27 februari 2013, antog kommissionen delegerad förordning (EU) nr 305/2013 om harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall[12] (se den första framstegsrapporten).

Prioriterad åtgärd c: Den 15 maj 2013 antog kommissionen delegerad förordning (EU) nr 886/2013 om komplettering av ITS-direktivet vad gäller data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare[13] (se den första framstegsrapporten).

Prioriterad åtgärd e: Den 15 maj 2013 antog kommissionen delegerad förordning (EU) nr 885/2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets ITS-direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon[14] (se den första framstegsrapporten).

Prioriterad åtgärd f: Kommissionen genomförde flera samråd med medlemsstaternas experter och de viktigaste aktörerna om tillhandahållande av bokningstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon. Detta ledde till slutsatsen att det inte fanns något behov av specifikationer och standarder för bokning av parkeringsplatser (se den första framstegsrapporten). Det finns för närvarande inga tecken på att denna situation har förändrats på något avgörande sätt.

Prioriterad åtgärd b: Den 18 december 2014 antog kommissionen delegerad förordning (EU) 2015/962 om komplettering av ITS-direktivet vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster[15]. Syftet med specifikationerna är att säkerställa tillgång till och utbyte, återanvändning och uppdatering av väg- och trafikdata av vägmyndigheter, vägoperatörer för att tillhandahålla EU-omfattande realtidstrafiksinformationstjänster. Såsom framgår av denna uppräkning berör de reglerade delarna snarare stödfunktionerna än tjänsterna i sig.

Prioriterad åtgärd a: Den 31 maj 2017 antog kommissionen delegerad förordning (EU) 2017/1926 om komplettering av ITS-direktivet vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster[16]. Flera initiativ togs för att förbereda specifikationerna (”1st Smart Mobility Challenge”, undersökningar,

11 Bokstavshänvisningarna avser de olika leden i artikel 3 i ITS-direktivet.
12 EUT L 91, 3.4.2013, s. 1.
13 EUT L 247, 18.9.2013, s. 6.
14 EUT L 247, 18.9.2013, s. 1.
15 EUT L 157, 157, 3.6.2015, s. 21.
16 EUT L 272, 21.10.2017, s. 1.

workshoppar och offentliga samråd[17]). Kommissionen inledde också en diskussion om ett eventuellt initiativ för tillgång till multimodal transportinformation som innebär att transportinformationen blir tillgänglig och omfattar alla transportslag och tjänster avseende rörlighet. Detta ledde i ett första skede till kommissionens arbetsdokument *Towards a roadmap delivering EU-wide multimodal travel information, planning and ticketing services* (ung. mot en färdplan för tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformations-, reseplanerings- och biljettförsäljningstjänster) i juni 2014, där det första steget var att anta specifikationer enligt ITS-direktivet. De antagna specifikationerna avser både möjliggörande villkor (t.ex. tillgång till data) samt tjänster och bestämmelser för sammankoppling av reseinformationstjänster.

2.2.3 Andra åtgärder

Enligt artikel 6 i ITS-direktivet ska kommissionen anta specifikationer för andra åtgärder på de prioriterade områden som anges i bilaga I till ITS-direktivet, så snart som de nödvändiga specifikationerna för prioriterade åtgärder har fastställts.

Arbetet med **C-ITS** slutfördes nyligen. Detta arbete baserades från början på forskningsprojekt och en mängd samråd med berörda parter, däribland Europeiska ITS-kommittén och Europeiska rådgivande gruppen för ITS. Arbetet fortsatte inom ramen för C-ITS-plattformen i syfte att främja en gemensam vision bland alla aktörer i värdekedjan. I de båda faserna av arbetet med C-ITS-plattformen (november 2014–januari 2016 och juli 2016–september 2017)[18] behandlades huvuddragen i de tekniska och rättsliga ramar som krävs för att bygga ut C-ITS och aktörerna lämnade viktiga synpunkter inför specifikationsarbetet med medlemsstaternas experter. Samtidigt tog medlemsstaterna och branschen viktiga initiativ (plattformen C-Roads[19] och projekt före utbyggnaden, kommunikationskonsortiet CAR 2 CAR) som bidrog till gemensamma europeiska specifikationer för kommunikation mellan olika fordon och mellan fordon och infrastruktur.

Efter 14 möten med medlemsstaternas experter och intensiva samråd med offentliga och privata aktörer antog kommissionen den delegerade förordningen om gemensamma EU-specifikationer för C-ITS den 13 mars 2019[20]. Rådet avvisade dock denna delegerade akt i juli 2019.

Ett annat område för införande av specifikationer gäller öppen tillgång till ITS-tjänster (öppen fordonsintegrerad plattform) genom **tillgång till fordonsintegrerade data och resurser**. Detta område har varit föremål för flera förberedande undersökningar[21] och intensiva diskussioner mellan aktörerna under C-ITS-plattformens första fas[22]. I sitt meddelande (COM(2018)283 final)[23] *Vägen*

---

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

18 Rapporter om de båda faserna finns på https://ec.europa.eu/transport/themes/its/c-its_en

19 https://www.c-roads.eu

20 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/2019-03-13-c-its_en

21 Framför allt https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-05-access-to-in-vehicle-data-and-resources.pdf, TRL, maj 2017.

22 Se punkt 8. Rapport från arbetsgrupp 6 inom C-ITS-plattformen: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/its/doc/c-its-platform-final-report-january-2016.pdf

mot automatiserad rörlighet – en EU-strategi för framtidens rörlighet som offentliggjordes den 17 maj 2018, tillkännagav kommissionen att den skulle beakta huruvida specifikationer behövs för myndigheters behov av att få tillgång till fordonsuppgifter (personuppgifter och/eller icke-personuppgifter), i synnerhet för trafikledning[24]. Detta arbete bör också baseras på synpunkter från en ny expertgrupp vid kommissionen om datadelning mellan företag och myndigheter[25].

Detta bekräftades i det uppdaterade arbetsprogram för ITS-direktivet som antogs den 11 december 2018, där det också anges ytterligare aktiviteter för 2018–2022. Dessa kan leda till nya delegerade akter inom ramen för ITS-direktivet om

- en eventuell geografisk utvidgning av befintliga specifikationer om EU-omfattande realtidstrafiksinformationstjänster, inbegripet andra eventuella datatyper (t.ex. begränsningar för tillträde till städer samt laddnings-/tankningsställen),
- en eventuell utvidgning av eCall till andra fordonskategorier (t.ex. tunga lastbilar, bussar, motordrivna tvåhjulingar och jordbrukstraktorer),
- interoperabla betalnings-/biljettlösningar, och
- kontinuitet i tjänster för trafikledning och hantering av godstransporter.

Såsom anges i det uppdaterade arbetsprogrammet kommer dessa aktiviteter att inledas med en kartläggning tillsammans med medlemsstaternas experter för att förtydliga aktiviteternas omfattning.

2.3 Förslag om införande

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

Den rättsliga ramen för utbyggnaden av det interoperabla EU-omfattande eCall har nu införts.

Enligt beslut nr 585/2014/EU[26], som antogs den 3 juni 2014, ska den larmcentralsinfrastruktur som krävs för korrekt mottagning och korrekt behandling av eCall-samtal via larmnumret 112 i EU införas senast den 1 oktober 2017, i enlighet med de specifikationer som fastställs i delegerad förordning (EU) nr 305/2013. Enligt de senaste uppgifterna från medlemsstaterna är detta införande klart, bortsett från i ett fall (bristande införande i en mindre region).

I förordning (EU) 2015/758[27] fastställs allmänna krav för EG-typgodkännande av fordon med avseende på 112-baserade eCall-system i fordon och av 112-baserade eCall-system i fordon, komponenter och separata tekniska enheter. Där anges det att 112-baserade eCall-system ska monteras i alla nya fordonstyper i fordonskategorierna M1 (personbilar) och N1 (lätta nyttofordon) från och med den 31 mars 2018. I förordningen erkänns också fordonsägarens rätt att använda ett

---

23 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX:52018DC0283

24 I meddelandet tillkännagav kommissionen också en rekommendation om en ram för dataförvaltning för att möjliggöra delning av data och att den skulle överväga ytterligare alternativ för en ram för delning av fordonsdata för att möjliggöra sund konkurrens vid tillhandahållande av tjänster.

25 https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/commission-appoints-expert-group-business-government-data-sharing

26 EUT L 164, 3.6.2014, s. 6.

27 EUT L 123, 19.5.2015, s. 77.

fordonsbaserat eCall-system (nedan kallat *TPS-eCall-system*) som tillhandahåller liknande tjänster, utöver det 112-baserade eCall-systemet i fordon. Inom ramen för en utvärderingsrapport som ska lämnas in senast den 31 mars 2021 åläggs kommissionen att undersöka om förordningen även bör omfatta andra fordonskategorier, till exempel tunga lastbilar, bussar och turistbussar, motordrivna tvåhjulingar och jordbrukstraktorer. Förordning kompletterades med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/78[28] och kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/79[29] som innehåller närmare administrativa bestämmelser och tekniska krav.

2.3.2 Andra åtgärder

Enligt analysen av medlemsstaternas rapporter har de flesta medlemsstater arbetat mycket aktivt med att genomföra de första antagna specifikationerna (de prioriterade åtgärderna c, e och b). Detta beror särskilt på det ekonomiska stöd som EU har gett via upphandlingarna inom området för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och Fonden för ett sammanlänkat Europa.

När det gäller specifikationer som rör de prioriterade åtgärder som avses i artikel 3 b och c i ITS-direktivet[30] rapporterade 17 medlemsstater plus Norge att de har inrättat en nationell kontaktpunkt, och ytterligare fem har vidtagit åtgärder för att kunna göra detta inom kort. Färre medlemsstater har inrättat nationella kontaktpunkter för specifikationerna för punkt e är mer begränsat (tretton medlemsstater har inrättat en nationell kontaktpunkt och/eller bidragit till den europeiska kontaktpunkten). Många medlemsstater anser nämligen att specifikationerna inte är tillämpliga på deras territorium eftersom det saknas säkra och skyddade parkeringsinformationstjänster. Med tanke på denna positiva utveckling verkar det lämpligt att fortsätta stödja medlemsstaternas pågående insatser på detta sätt, särskilt med tanke på att specifikationerna framför allt är inriktade på dem som möjliggör tjänster, det vill säga datatillgängligheten, snarare än på tjänsterna i sig. Ett liknande resonemang kan tillämpas på specifikationerna för led a, som fortfarande är i ett tidigt skede i genomförandet.

Utöver datatillgängligheten väcks frågan om tillgången till data (dvs. att informationen över huvud taget finns i digitalt format), framför allt när det gäller mycket viktiga datatyper som överensstämmer med reglerna för användning av infrastruktur, till exempel trafikförordningar, som är avgörande för tjänster som intelligent stöd för anpassning av hastighet (ISA) eller automatisk körning, för hela vägtrafiknätet. Denna fråga bör undersökas för att bedöma behovet av ytterligare åtgärder.

2.4 Standarder

Flera standardiseringsinsatser har gjorts för de prioriterade områdena i ITS-direktivet.

Man har dessutom antagit de eCall-standarder som avses i den delegerade förordningen (EU) nr 305/2013. År 2015 slutfördes en mindre översyn av dessa

[28] EUT L 12, 17.1.2017, s. 26.

[29] EUT L 12, 17.1.2017, s. 44.

[30] Specifikationer som rör de olika leden i artikel 3 i direktivet kallas i det följande ”specifikationerna a”, ”specifikationerna b” osv.

standarder för att integrera resultatet av pilotprojekten HeERO[31]. CEN/TS 16454 ”eCall end-to-end conformance testing” färdigställdes också och offentliggjordes 2015.

Flera nya eCall-relaterade arbetspunkter som får EU-stöd har inletts av CEN och/eller ETSI och har godkänts som nya standarder eller tekniska specifikationer, särskilt eCall via en ITS-station, flera tekniska specifikationer som gör att eCall kan tillämpas på andra fordonskategorier (tunga lastbilar och andra nyttofordon, turistbussar och bussar, jordbruks-/skogsbruksfordon och motordrivna tvåhjulingar) och tillämpningsprotokoll på hög nivå för eCall med paketkopplade IMS-datanät.

Andra behov har ännu inte tagits upp, såsom fysiska och operativa krav på fordonsbaserad utrustning på eftermarknaden och riktlinjer för certifiering av eCall-system (på eftermarknaden).

Inom ramen för standardiseringsmandat M/453 har CEN (TC 278 WG16) och Europeiska institutet för telekommunikationsstandarder ETSI (TC ITS) samt andra standardiseringsorganisationer tillhandahållit standarder som är relevanta för samverkande ITS. ITS-standardiseringsarbetet bygger också på samarbete mellan EU, USA och andra partner som arbetar för en global harmonisering av ITS-standarderna. Genom detta samarbete går det snabbare att definiera standarder och införa ITS.

Datex II-standarden för utbyte (i realtid) av ITS-relaterad information har också utarbetats och offentliggjorts, och en teknisk specifikation från CEN (CEN/TS 17268) för utbyte av (statiska) ITS-rumsdata slutfördes 2018 i linje med TN-ITS-projektet[32]. Dessa insatser är avgörande för att förbättra utbytet av ITS-vägtransportdata och data som krävs för digitala kartor.

I februari 2016 utfärdade kommissionen standardiseringsmandat M/546 och uppmanade de europeiska standardiseringsorganisationerna att utarbeta nya europeiska standarder och europeiska standardiseringsprodukter till stöd för genomförandet av artikel 8 i ITS-direktivet för multimodal information, trafikledning och logistik i städerna. Detta förväntas bli klart under 2021.

Ytterligare standardiseringsbehov som omfattas av ITS-direktivet har identifierats och lagts till i de årliga uppdateringarna av kommissionens rullande plan för IKT-standardisering[33] inför ett eventuellt framtida standardiseringsarbete. I detta ingår en fordonsplattform med öppen arkitektur, säker integrering och drift av mobil utrustning samt en gapanalys för det breda utbudet av tjänster för samverkande, uppkopplad och automatiserad rörlighet.

2.5 Icke-bindande åtgärder

2.5.1 Riktlinjer för medlemsstaternas rapportering

Med hänsyn till erfarenheterna och mot bakgrund av analysen av de första framstegsrapporterna från medlemsstaterna (2014) har en gemensam rapporteringsstruktur och en förteckning över nyckelutförandeindikatorer upprättats i samarbete med medlemsstaternas experter och lagts fram som förslag till

31 www.heero-pilot.eu

32 https://tn-its.eu/

33 http://ec.europa.eu/growth/industry/policy/ict-standardisation_en

medlemsstaterna, för att användas i deras framstegsrapporter 2017 på frivillig basis. De kompletterar de riktlinjer för medlemsstaternas rapportering inom ramen för ITS-direktivet[34] som antogs den 13 juli 2011. Närmare information om användningen av dessa strukturer och nyckelutförandeindikatorer finns i arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar om analysen av medlemsstaternas framstegsrapporter från 2014 och 2017.

2.5.2 Riktlinjer för urban ITS

Såsom anges i den första framstegsrapporten tjänade de riktlinjer för urban ITS som utarbetats inom ramen för ITS-handlingsplanen som underlag för arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar om mobilisering av intelligenta transportsystem för EU:s städer[35]. Detta ingick i EU:s paket för rörlighet i städerna som antogs den 17 december 2013[36]. Kommissionen kommer att utvärdera detta paket under 2019.

2.6 Bestämmelser om personlig integritet, säkerhet och återanvändning av information

Såsom rapporterades 2014 har bestämmelser om integritets- och uppgiftsskydd, säkerhet och återanvändning av information tagits med i specifikationerna där så är lämpligt, för att förtydliga att integritets- och dataskyddslagstiftningen måste följas. Europeiska datatillsynsmannen har också systematiskt bjudits in till expertmöten, och hänsyn har tagits till dess åsikter.

Skyddet av personuppgifter var en viktig faktor när specifikationerna för C-ITS utarbetades, eftersom flera C-ITS-tjänster är beroende av att personuppgifter överförs. Det förtydligades att när det gäller C-ITS kan specifikationerna inte användas som rättslig grund för en laglig uppgiftsbehandling. C-ITS-specifikationerna innehåller dock krav på pseudonymisering av meddelanden och de överväganden som görs i skälen stöder också skyddet av personuppgifter.

En annan viktig aspekt av specifikationerna för C-ITS är säker kommunikation. För många C-ITS-tjänster är det mycket viktigt att säkerställa autenticiteten och integriteten i C-ITS-meddelanden som innehåller information om exempelvis position, hastighet och kurs. Genom dessa specifikationer fastställs därför en gemensam en europeisk C-ITS-tillitsmodell för alla C-ITS-stationer oavsett vilken kommunikationsteknik som används.

2.7 Regler om ansvar

Såsom rapporterades 2014 har ansvarsbestämmelser tagits med i specifikationerna där så är relevant, i enlighet med artikel 11 i ITS-direktivet.

Eftersom ansvarsaspekten också är en viktig del av C-ITS togs vederbörlig hänsyn till de referensbestämmelser för harmoniserad gemenskapslagstiftning för produkter som anges i bilaga I till beslut nr 768/2008/EG[37] när specifikationerna utarbetades.

---

34 EUT L 193, 23.7.2011, s. 48

35 https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf

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

37 Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG av den 9 juli 2008 om en gemensam ram för saluföring av produkter.

Dessa handlar inte enbart om ansvar men beskriver C-ITS-stationstillverkarnas skyldigheter och ansvarsområden.

2.8 Rapportering från medlemsstaterna

2.8.1 Rapportering om nationella verksamheter och projekt inom de prioriterade områdena

I enlighet med artikel 17.3 i ITS-direktivet skulle medlemsstaterna senast den 27 augusti 2014 respektive den 27 augusti 2017 översända en rapport om sina nationella verksamheter och projekt inom de prioriterade områden som anges i artikel 2 i ITS-direktivet.

Dessa rapporter från 2014 och 2017 har analyserats i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar om analysen av medlemsstaternas rapporter som åtföljer denna rapport.

2.8.2 Viktigaste lärdomar – aktuella trender

De flesta medlemsstater arbetar aktivt inom prioriterat område I (Optimalt utnyttjande av väg-, trafik- och reseinformation), inbegripet EU-finansierade projektet som omfattar flera medlemsstater (t.ex. Crocodile 2). Många länder rapporterade också att de håller på att utarbeta nationella reseplanerare och förbättra sin infrastruktur för insamling av uppgifter och omställbara vägmärken. Den privata sektorn har dock till en början visat en begränsad samarbetsvilja när det gäller tillgången till vägsäkerhetsrelaterade data[38] (specifikationerna c).

Medlemsstaterna har också utformat en rad olika aktiviteter inom prioriterat område II (Kontinuitet i ITS-tjänster för trafikledning och hantering av godstransporter). Dessa handlar bland annat om att förbättra trafikledningssystemen och fortsätta det gränsöverskridande införandet av trafikledningstjänster, koppla samman väg- och järnvägstransporter på ett mer effektivt sätt, utveckla multimodala smarta biljetter/e-biljetter för kollektivtrafik eller utveckla innovativa verktyg och webbaserade system för information om och ledning av godstransporter på väg. Nästan alla medlemsstater deltog i ett eller flera EU-finansierade projekt inom detta område, till exempel NEXT-ITS 2, Ursa Major 2, MedTIS2 och Arc Atlantique 2.

Bortsett från utbyggnaden av eCall-infrastrukturen och genomförandet av specifikationerna e om informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon, som också fick stöd genom projekt som finansierades av Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE), har färre aktiviteter rapporterats för prioriterat område III (ITS-tillämpningar till stöd för trafiksäkerhet och transportskydd). Flera viktiga stora EU-finansierade projekt längs FSE-korridorer (t.ex. Ursa Major 2 eller NEXT-ITS 2) rör dock åtminstone delvis prioriterat område III, eftersom de framför allt syftar till att förbättra säkerheten inom person- och godstrafiken. Det bör också påpekas av många samverkande ITS-projekt som rapporterats inom prioriterat område IV är starkt inriktade på säkerhet.

[38] När det gäller fordonsgenererade data inrättade flera medlemsstater en dataarbetsgrupp 2017 som flera offentliga och privata aktörer deltog i. Den 3 juni 2019 undertecknades ett samförståndsavtal för utarbetande av ett koncepttest för delning av trafiksäkerhetsrelaterade data som genereras av fordon. https://www.roundtable-dtf.eu/data-task-force/

Många nya aktiviteter har rapporterats inom prioriterat område IV, framför allt med inriktning på samverkande ITS, vilket innebär att detta område stämmer bättre överens med andra prioriterade områden i många medlemsstater. FSE-finansierade projekt, till exempel plattformen C-Roads (och tillhörande nationella C-Roadsprojekt), InterCor och NordicWay har sammanfört många medlemsstater och bidragit till att skapa gränsöverskridande interoperabilitet och standarder.

Såsom framhölls redan i 2014 års rapport har interoperabiliteten och kontinuiteten i tjänsterna främjats av de EU-specifikationer som har antagits inom ramen för ITS-direktivet.

Många medlemsstater har också inrättat nationella kontaktpunkter för de olika specifikationerna enligt ITS-direktivet. Följande tabell visar i vilken mån nationella kontaktpunkter hade inrättats när denna rapport utarbetades. Röd färg betyder att information saknas och/eller att nationella kontaktpunkter inte har inrättats i flera medlemsstater. En uppdaterad och detaljerad förteckning över de nationella kontaktpunkterna finns även på kommissionens webbplats[39].

Färgkod för nationella kontaktpunkter



39 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/nap_en

Land	MMTIS nationell kontaktpunkt	RTTI nationell kontaktpunkt	SRTI nationell kontaktpunkt	SSTP nationell kontaktpunkt	SSTP EU-kontaktpunkt
	Delegerad förordning 1926/2017	Delegerad förordning 962/2015	Delegerad förordning 886/2013	Delegerad förordning 885/2013	Delegerad förordning 885/2013
	(åtgärd a)	(åtgärd b)	(åtgärd c)	(åtgärd e)	(statiska data – åtgärd e)
Österrike					
Belgien					
Bulgarien					
Kroatien					
Cypern					
Tjeckien					
Danmark					
Estland					
Finland					
Frankrike					
Tyskland					
Grekland					
Ungern					
Irland					
Italien					
Lettland					
Litauen					
Luxemburg					
Malta					
Nederländerna					
Norge					
Polen					
Portugal					
Rumänien					
Slovakien					
Slovenien					
Spanien					
Sverige					
Storbritannien					

Många medlemsstater har också samarbetat när det gäller gemensamma verktyg för datatillgänglighet och tillhandahållande av tjänster (t.ex. Datex II-profiler, TN-ITS-specifikationer, metadatakatalog, kvalitetskriterier, mallar för egen försäkran osv.) genom FSE-finansierade projekt/programstödjande åtgärder eller på frivillig basis. Detta samarbete bör uppmuntras och utvidgas för att främja harmoniseringen av den digitala ITS-infrastrukturen, som alla nationella kontaktpunkter utgör stommen i.

Nya typer av aktiviteter har också rapporterats, till exempel användning av drönare för trafikövervakning, och många medlemsstater har rapporterat aktiviteter kopplade till självkörande/autonoma fordon. Dessa framväxande nya teman för ITS behöver uppmärksammas även i fortsättningen, särskilt inför en eventuell översyn av ITS-direktivet.

2.9 Europeiska rådgivande gruppen för ITS

Såsom rapporterades redan 2014 har kommissionen genomgående uppmanat medlemmarna i Europeiska rådgivande gruppen för ITS att skriftligen yttra sig om de ekonomiska och tekniska aspekterna av utkastet till specifikationer. Gruppen har lämnat viktiga synpunkter som har bidragit till utformningen av de slutliga

versionerna av specifikationerna. Tio fysiska möten anordnades mellan mars 2012 och september 2018, däribland möten för ”ITS vänner” som möjliggjorde en mer integrerad diskussion mellan kommissionen, medlemsstaterna, branschen och andra aktörer.

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

3.1 Effektivitet och lämplighet

En uttömmande bedömning av ändamålsenligheten, effektiviteten, relevansen, samstämmigheten hos och mervärdet av direktiv 2010/40/EU ges i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar om utvärderingen av ITS-direktivet som åtföljer denna rapport.

3.2 Utövande av delegeringen

Politiskt godkännande

I 2014 års rapport belystes skillnaden mellan de synpunkter som nationella experter lämnade under arbetet med eCall-specifikationerna och medlemsstaternas ståndpunkter under rådets politiska granskning. De specifikationer för prioriterade åtgärder som antogs efter detta innebar mycket färre problem ur det perspektivet, eftersom det fanns en generell samsyn hos rådet och parlamentet. Detta kan ha underlättat den femåriga förlängningen av kommissionen befogenheter att anta delegerade akter och dialogen med medlemsstaterna om utvecklingen av det uppdaterade arbetsprogrammet. I juli 2019 förkastade rådet däremot den delegerade förordning om komplettering av ITS-direktivet vad gäller införandet och den operativa användningen av C-ITS som kommissionen antog den 13 mars 2019 efter ett omfattande och givande arbete med medlemsstaternas experter.

Ifrågasättande av den delegerade befogenhetens omfattning

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 Europeiska unionens tribunal. Medlemsstaten begärde att dessa två delegerade förordningar skulle ogiltigförklaras och hävdade att den delegerade befogenheten enligt direktiv 2010/40/EU hade överskridits och att förordningarna därför stod i strid med artikel 290 i EUF-fördraget, eftersom de delegerade akterna medförde skyldigheter som alla medlemsstater måste uppfylla, i strid med ITS-direktivets syfte.

Tribunalen avvisade medlemsstatens begäran i oktober 2015[40] och konstaterade att kommissionen inte hade överskridit sin befogenhet när den antog de delegerade akterna. Den bekräftade också kommissionens ståndpunkt i fråga om inrättandet av ett kontrollorgan som är behörigt att bedöma efterlevnaden genom en av de delegerade akterna.

[40] Tribunalens dom av den 8 oktober 2015, Tjeckien/kommissionen, T-659/13 och T-660/13, ECLI:EU:T:2015:771.

Medlemsstaten överklagade denna dom och hävdade i princip

1. att tribunalen felaktigt ansåg att de omtvistade förordningarna inte ålägger medlemsstaterna att införa ITS-tillämpningar och ITS-tjänster på sina territorier,
2. att tribunalen felaktigt hade tolkat delegeringen av befogenheten i artikel 7 i direktiv 2010/40/EU som ett tillstånd för kommissionen att ålägga medlemsstaterna att inrätta ett kontrollorgan, och
3. att tribunalen felaktigt ansåg att kontrollorganet inte utgjorde någon väsentlig del av det aktuella området och att det kunde bli föremål för delegering av befogenheter.

Den 26 juli 2017 ogillade EU-domstolen överklagandet eftersom det saknade grund[41] och bekräftade därmed tribunalens och kommissionens ståndpunkt.

Domstolen ansåg att kontrollorganet inte utgjorde någon väsentlig del av det aktuella området och att det därför kunde bli föremål för delegering av befogenheter.

3.3 Uppföljning av specifikationerna

Såsom angavs redan i 2014 års rapport fick genomförandet av specifikationerna stöd genom Fonden för ett sammanlänkat Europa (projekt som I_HeERO, Crocodile 2 eller C-Roads och programstödjande åtgärder som TN-ITS GO[42], Datex II, MMTIS[43]) och finansiering från Horisont 2020 samt genom en rad initiativ och plattformar för berörda parter (EeIP[44], TISA[45], EU-EIP[46], TN-ITS osv.).

För att strukturera genomförandet av specifikationerna i medlemsstaterna anordnade kommissionen också flera uppföljande expertmöten[47] och workshoppar för att diskutera problem med genomförandet av alla specifikationer (a, b, c, d och e), framför allt problem med upprättandet av de nationella kontaktpunkterna.

Såsom anges i avsnitt 2.8.2 har många medlemsstater samarbetat på frivillig basis och/eller inom EU-finansierade projekt med de olika verktyg som behövs för att genomföra specifikationerna, framför allt i fråga om kvalitetskrav, metadata, profilering av standarder och så vidare.

Detta arbete var nödvändigt för att komplettera specifikationerna med operativa delar och inleddes ibland av ett mindre antal medlemsstater i brist på ett mer formellt nätverk. Arbetet skulle utan tvekan gynnas av en bättre samordning mellan samtliga medlemsstater och med avseende på alla specifikationer. På så sätt skulle man få ut så mycket som möjligt av arbetet med att skapa en harmoniserad digital ITS-infrastruktur.

---

41 Domstolens dom av den 26 juli 2017, Tjeckien/ kommissionen, C-696/15, ECLI:EU:C:2017:595.

42 https://tn-its.eu/tn-its-go

43 Multimodala reseinformationstjänster – bidrag fördelades till 17 medlemsstater

44 http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2481

45 http://tisa.org/

46 https://eip.its-platform.eu/

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

4. BEHOV OCH ANVÄNDNING AV EKONOMISKA RESURSER

Jämfört med 2014 års rapport finns det mer information till förfogande om de ekonomiska resurser som har använts och som behövs, eftersom alla prioriterade åtgärder har behandlats och stora framsteg har gjorts när det gäller införandet av tjänster och infrastruktur för de nationella kontaktpunkterna. Det bör påpekas att det väldigt ofta är svårt att särskilja kostnaderna för att genomföra specifikationerna från de allmänna kostnaderna för att införa och sköta ITS-tjänster och för den fysiska ITS-infrastrukturen i sig, vilka kan visa sig vara mycket högre.

Kostnaderna i samband med genomförandet av ITS-direktivet beskrivs utförligt i *Support study for the ex-post evaluation of the ITS Directive 2010/40/EU* (Ricardo-TEPR, juli 2018) och diskuteras även i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar om utvärderingen av ITS-direktivet som åtföljer denna rapport.

Utöver de införlivandekostnader som medlemsstaterna täcker och de kostnader som kommissionen och medlemsstaterna får stå för till följd av mötena i europeiska ITS-kommittén (25 möten fram till slutet av 2018), europeiska rådgivande gruppen (tio möten), medlemsstaternas expertgrupper (58 möten för utarbetande av specifikationer eller uppföljningsmöten) och C-ITS-plattformen (åtta plenarsammanträden och ~160 arbetsgrupper), kan kostnaderna för att genomföra direktivet sammanfattas på följande sätt:

- **Inrättande och drift av nationella kontaktpunkter**: De genomsnittliga kostnaderna för att inrätta nationella kontaktpunkter, baserat på uppgifter från 30 % av medlemsstaterna, varierar från 249 000 euro för specifikationerna b till 352 000 euro för specifikationerna c. De genomsnittliga årliga driftskostnaderna varierar från 29 000 euro för specifikationerna c till 46 000 euro för specifikationerna b. För specifikationerna a lämnade endast tre medlemsstater uppgifter, som visar en genomsnittlig inrättandekostnad på 195 000 euro och en årlig driftskostnad på 22 000 euro. Dessa kostnader är bara genomsnittsvärden och de enskilda värdena för respektive medlemsstat varierar avsevärt, framför allt beroende på hur medlemsstaterna har valt att genomföra det hela (återanvändning av befintliga kontaktpunkter, gemensamma kontaktpunkter för flera specifikationer osv.), vilka tekniska lösningar som har valts (t.ex. datalager, marknadsplats eller register) och huruvida dynamiska data har inkluderats.
- **Utveckling av standarder**: Kommissionen anslog 2,8 miljoner euro för 2011–2017 för utveckling av standarder för eCall och de två mandaten M/453 (C-ITS) och M/546 (Urban ITS). Ytterligare medel har anslagits till standarder i fråga om specifikationer (t.ex. tekniska specifikationer för utbyte av rumsliga ITS-data) och för profilering av standarder via FSE-projekt eller programstödjande åtgärder. Detta standardiseringsarbete kommer att fortsätta, framför allt inom ramen för kommissionens rullande plan för IKT-standardisering.
- **Programstödjande åtgärder från FSE**: Flera programstödjande åtgärder från FSE på sammanlagt 15,5 miljoner euro har inletts till stöd för genomförandet av specifikationerna. Detta omfattar förfaranden och standarder för utbyte av data (TN-ITS GO för ITS rumsliga data, Datex II för trafikdata, NeTEx för kollektivtrafik och MMTIS) och en säkerhetsarkitektur för C-ITS, så att många medlemsstater kan utveckla gemensamma genomförandeverktyg.

- När det gäller **eCall** investerades 39 miljoner euro i två FSE-finansierade projekt (varav 18,7 miljoner euro var EU-medel) som omfattade 18 medlemsstater, utöver tidigare pilotprojekt före införandet. Dessa kostnader går utöver dem som betalats för skapandet och uppgraderingen av den larmcentralsinfrastruktur som krävs för korrekt mottagning och behandling av eCall-samtal och omfattar framåtblickande verksamheter, till exempel i samband med utvidgningen till fler fordonstyper.

Andra kostnader värda att nämna är studier som utförs av konsulter för kommissionens räkning (2,1 miljoner euro för 2010–2017), anordnande av evenemang i fråga om ITS (1,6 miljoner euro för 2010–2017) samt övervakning och verkställande för kommissionens och medlemsstaternas del.

Enligt *Support study for the ex-post evaluation of the ITS Directive 2010/40/EU* (Ricardo-TEPR, juli 2018) är investeringarna i FoU (sjunde ramprogrammet och Horisont 2020) och införande (TEN-T, FSE och Esi-fonderna) mycket större än dessa genomförandekostnader, med en kvot på ungefär 100 till 1. Eftersom ett av huvudsyftena med de specifikationer som utarbetas enligt ITS-direktivet är att underlätta och harmonisera tillgången till data som ska återanvändas för att utveckla ITS-tjänster verkar kostnaderna för att genomföra direktivet vara rimliga, precis som kostnaderna i samband med det harmoniserade tillhandahållandet av tjänsterna i sig, till exempel för eCall och C-ITS. Dessa kostnads-nytto-frågor diskuteras mer i detalj i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar om utvärderingen av ITS-direktivet som åtföljer denna rapport.

5. SLUTSATS

De sex prioriterade åtgärderna i ITS-direktivet har behandlats i sin helhet. Nya verksamheter inom ramen för ITS-direktivet har inletts, rätten att anta delegerade akter har förlängts i tid och antagandet den 11 december 2018 av det uppdaterade arbetsprogrammet för ITS-direktivet kommer att utgöra en vägledning för det framtida arbetet under de kommande åren.

De flesta medlemsstater genomför aktivt de specifikationer som ligger till grund för införandet av ITS-tjänster. Nationella kontaktpunkter har inrättats eller håller på att inrättas, samtidigt som operativa verktyg utvecklas för att stödja tillgängligheten av ITS-data. Detta arbete skulle definitivt gynnas av en bättre samordning mellan samtliga medlemsstater och med avseende på alla specifikationer, för att alla dessa ansträngningar ska leda till en harmoniserad digital ITS-infrastruktur i hela EU.

Nya teman och utmaningar för ITS växer fram, vilket framgår av medlemsstaternas rapporter om genomförandet av direktivet, till exempel uppkopplad och automatisk rörlighet och rörlighet som en tjänst. Med hänsyn till denna utveckling kan frågan om tillgången till data i hela vägtransportnätet bli viktigare, särskilt för viktiga datatyper som överensstämmer med reglerna för användning av den fysiska infrastrukturen. Denna fråga bör undersökas närmare för att bedöma behovet av ytterligare åtgärder.

Med hänsyn även till slutsatserna i utvärderingen av ITS-direktivet bör en eventuell framtida översyn av ITS-direktivet göras utifrån en heltäckande strategi som omfattar alla dessa aspekter.