2023/2661

30.11.2023

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV (EU) 2023/2661

af 22. november 2023

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

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([1]),

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure ([2]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I Kommissionens meddelelse af 9. december 2020 med titlen »Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden« (»strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet«), udpeges indførelsen af intelligente transportsystemer (»ITS«) som et nøgletiltag til opnåelse af opkoblet og automatiseret multimodal mobilitet og dermed et bidrag til omstillingen af det europæiske transportsystem for at nå målet om effektiv, sikker, bæredygtig, intelligent og modstandsdygtig mobilitet. Dette supplerer de foranstaltninger, der blev bebudet under flagskibsstrategien om grønnere godstransport til fremme af multimodal logistik. I strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet blev der også bebudet en revision i 2022 af Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/1926 ([3]) for at medtage obligatorisk adgang til dynamiske datasæt, samt en vurdering af behovet for reguleringsmæssige tiltag vedrørende rettigheder og pligter for udbydere af multimodale digitale tjenester sammen med et initiativ om billetudstedelse, herunder togbilletter. Dette direktiv bør sikre, at ITS-applikationer på vejtransportområdet muliggør gnidningsfri integration med andre transportformer såsom jernbane eller aktiv mobilitet og dermed fremmer et skift til disse transportformer, når det er muligt, for at øge effektivitet og tilgængelighed.

(2) Strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet bekræfter målet om at bringe dødstallet for alle transportformer i Unionen tæt på nul senest i 2050. Flere foranstaltninger inden for anvendelsesområdet for Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU ([4]) bidrager til sikkerheden for trafikanter, såsom eCall, trafiksikkerhedsrelaterede informationstjenester og informationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser til lastbiler og erhvervskøretøjer som certificeret i overensstemmelse med Kommissionens delegerede forordning (EU) 2022/1012 ([5]).

([1]) EUT C 290 af 29.7.2022, s. 126.
([2]) Europa-Parlamentets holdning af 3.10.2023 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 23.10.2023.
([3]) Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/1926 af 31. maj 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU angående tilrådighedsstillelse af EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester (EUT L 272 af 21.10.2017, s. 1).
([4]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer (EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1).
([5]) Kommissionens delegerede forordning (EU) 2022/1012 af 7. april 2022 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår fastsættelse af standarder for sikrede parkeringsområders service- og sikkerhedsniveau og for procedurerne for deres certificering (EUT L 170 af 28.6.2022, s. 27).

(3) Kommissionens meddelelse af 11. december 2019 med titlen »Den europæiske grønne pagt« fremhæver den større rolle, som automatiseret og opkoblet multimodal mobilitet spiller sammen med digitaliserede intelligente trafikstyringssystemer, og målet om at støtte nye bæredygtige transport- og mobilitetstjenester, der kan forbedre mobiliteten, reducere trængsel og forurening, navnlig i byområderne, og fremme omstillingen til renere transportformer ved at fremme modalskift og bedre trafikstyring. For at støtte denne udvikling kan det være berettiget at overveje passende tekniske screeningskriterier inden for rammerne af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/852 ([6]) (også kendt som klassificeringsforordningen) til støtte for investeringer i ITS.

(4) Det voksende behov for bedre udnyttelse af data til at gøre transportkæder mere bæredygtige, sikre, effektive og modstandsdygtige kræver øget koordinering af ITS-rammen med andre initiativer, der med et multimodalt perspektiv har til formål at harmonisere og lette datadeling i mobilitets-, transport- og logistiksektorerne, såsom det fælles europæiske mobilitetsdataområde og dets komponenter, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 ([7]) og det arbejde, der udføres i det digitale transport- og logistikforum samtidig med at der tages hensyn til reglerne om databeskyttelse og privatlivets fred.

(5) I betragtning af behovet for at digitalisere vejtransporten, øge færdselssikkerheden og mindske trafikbelastningen bør indførelsen og anvendelsen af intelligente transportsystemer og -tjenester på vejene videreudvikles i det transeuropæiske transportnet.

(6) Digitalisering og innovation inden for vejtransport skaber beskæftigelsesmuligheder ved at udvikle nye projekter i industrien.

(7) I mange medlemsstaters vejtransportsektor er national anvendelse af intelligente transportsystemer og -tjenester allerede under indførelse. På trods af forbedringer siden vedtagelsen i 2010 blev der ved evalueringen af direktiv 2010/40/EU imidlertid konstateret vedvarende mangler, der har ført til en fortsat fragmenteret og ukoordineret indførelse og manglende geografisk kontinuitet af ITS-tjenester i hele Unionen og ved dens ydre grænser.

(8) I forbindelse med gennemførelsen af Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 885/2013 ([8]), (EU) nr. 886/2013 ([9]), (EU) 2015/962 ([10]) og (EU) 2017/1926, der supplerer direktiv 2010/40/EU, har medlemsstaterne oprettet nationale adgangspunkter. De nationale adgangspunkter tilrettelægger adgangen til og videreanvendelsen af transportrelaterede data for at bidrage til at støtte tilrådighedsstillelsen af EU-dækkende interoperable rejse- og trafikrelaterede ITS-tjenester for slutbrugerne. Disse transportrelaterede data bør være tilgængelige i et maskinlæsbart format i det omfang, det er fastsat i nærværende direktiv. De nationale adgangspunkter er sammen med de regionale og lokale adgangspunkter, der måtte findes i medlemsstaterne, en vigtig del af det fælles europæiske mobilitetsdataområde under den europæiske datastrategi og bør navnlig anvendes med hensyn til adgang til data. Ved at samarbejde om at lette adgangen til data via de nationale adgangspunkter bør medlemsstaterne bestræbe sig på at forbedre de nationale adgangspunkters effektivitet, interoperabilitet og samarbejde i hele Unionen samt på at lette databrugernes adgang til dem. Selv om nationale adgangspunkter anvendes i alle medlemsstater, er der stadig behov for at forbedre datatilgængeligheden for mange datatyper, der anses for at være afgørende for at støtte udviklingen af væsentlige tjenester, der leverer de nødvendige oplysninger til slutbrugerne.

([6]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/852 af 18. juni 2020 om fastlæggelse af en ramme til fremme af bæredygtige investeringer og om ændring af forordning (EU) 2019/2088 (EUT L 198 af 22.6.2020, s. 13).

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

([8]) Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 885/2013 af 15. maj 2013 om supplering af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU hvad angår tilrådighedsstillelse af informationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer (EUT L 247 af 18.9.2013, s. 1).

([9]) Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 886/2013 af 15. maj 2013 om supplering af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU hvad angår data og procedurer for vederlagsfri tilrådighedsstillelse, om muligt, af et minimum af generel trafiksikkerhedsinformation (EUT L 247 af 18.9.2013, s. 6).

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

(9) Medlemsstaternes samarbejde om anvendelsen af specifikationerne for indførelse af ITS bør styrkes. Kommissionen bør lette medlemsstaternes samarbejde vedrørende prioritetsområderne, f.eks. ved at vedtage retningslinjer for at fremme en harmoniseret og rettidig indførelse af ITS i Unionen og strømline deling af de datatyper, der er opført i bilag III.

(10) Artikel 20 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 ([11]) kræver, at visse statiske og dynamiske data og tjenester vedrørende infrastruktur for alternative brændstoffer er til rådighed og tilgængelige på hele Unionens område via et nationalt adgangspunkt, hvilket støtter udviklingen af forbedrede informationstjenester til slutbrugerne. Denne bestemmelse foreskriver også vedtagelse af regler, der supplerer dem, der er fastsat i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2022/670 ([12]), for så vidt angår standarder for datatransmission, -præsentation og -kvalitet.

(11) For at sikre en koordineret, effektiv og interoperabel indførelse af ITS i Unionen som helhed bør der ud over allerede vedtagne specifikationer indføres specifikationer, herunder, hvor det er hensigtsmæssigt, standarder, der fastsætter yderligere detaljerede regler og procedurer. Inden Kommissionen vedtager yderligere eller reviderede specifikationer, bør den vurdere, om de er i overensstemmelse med visse af de i bilag II definerede principper. Der bør først og fremmest gives prioritet til de fire hovedområder for udvikling og indførelse af ITS. Under den videre gennemførelse af ITS bør der tages hensyn til den eksisterende ITS-infrastruktur, som den enkelte medlemsstat har indført, for så vidt angår teknologiske fremskridt og finansielle bestræbelser.

(12) Det bør, navnlig for samarbejdende intelligente transportsystemer (C-ITS), sikres, at krav til ITS-systemer hverken pålægger eller diskriminerer til fordel for brugen af en bestemt type teknologi i overensstemmelse med princippet om teknologineutralitet som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/1972 ([13]). Hvis der kan anvendes komplementære, pålidelige og praktisk afprøvede C-ITS-teknologier, bør der være mulighed for sameksisterende applikationer, samtidig med at der sikres interoperabilitet mellem ITS-systemer.

(13) Specifikationerne bør tage hensyn til og bygge på de erfaringer og resultater, der allerede er opnået inden for ITS, C-ITS og samarbejdende, forbundet og automatiseret mobilitet (CCAM), navnlig i forbindelse med C-ITS-platformen, CCAM-platformen, det europæiske forum for multimodal passagermobilitet, Det Digitale Transport- og Logistikforum og den europæiske platform til gennemførelse af eCall.

(14) Specifikationerne bør fremme innovation. Den øgede tilgængelighed af data bør f.eks. føre til udvikling af nye ITS-tjenester, og omvendt bør innovationen identificere behovene for fremtidige specifikationer. Det europæiske partnerskab om samarbejdende, forbundet og automatiseret mobilitet under Horisont Europa bør støtte udviklingen og afprøvningen af den næste bølge af C-ITS-tjenester med udgangspunkt i specifikationer, der skal vedtages for C-ITS-tjenester, og dermed bidrage til integrationen af højautomatiserede køretøjer i nye multimodale mobilitetstjenester. Nye teknologier, navnlig til C-ITS, skal afprøves under virkelige trafikforhold som en pålidelig tjeneste forud for indførelsen.

(15) C-ITS anvender teknologier, der gør det muligt for vejkøretøjer at kommunikere med hinanden og med vejinfrastrukturen, herunder trafiksignaler. C-ITS-tjenester er en kategori af ITS-tjenester, der er baseret på en åben arkitektur, som muliggør et mange-til-mange- eller peer-to-peer-forhold mellem C-ITS-stationer. Det betyder, at alle C-ITS-stationer på sikker vis bør udveksle meddelelser med hinanden og ikke bør være begrænset til udveksling af meddelelser med foruddefinerede stationer. De fleste tjenester kræver, at autenticiteten og integriteten af C-ITS-meddelelser, der indeholder oplysninger såsom position, hastighed og kurs, sikres. Der bør derfor oprettes en fælles europæisk C-ITS-tillidsmodel for at skabe et tillidsforhold mellem alle C-ITS-stationer, uanset hvilken kommunikationsteknologi der anvendes. Denne tillidsmodel bør gennemføres ved hjælp af en politik for brugen af en public key-

([11]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU (EUT L 234 af 22.9.2023, s. 1).

([12]) Kommissionens delegerede forordning (EU) 2022/670 af 2. februar 2022 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU for så vidt angår tilrådighedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester (EUT L 122 af 25.4.2022, s. 1).

([13]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/1972 af 11. december 2018 om oprettelse af en europæisk kodeks for elektronisk kommunikation (EUT L 321 af 17.12.2018, s. 36).

infrastruktur (PKI). Det højeste niveau for denne PKI bør være den europæiske certifikattillidsliste, der består af registreringer fra alle betroede rodcertificeringsmyndigheder i Europa. For at sikre, at denne C-ITS-tillidsmodel fungerer gnidningsløst, bør visse opgaver udføres på centralt plan. Kommissionen bør sikre, at disse væsentlige opgaver udføres, navnlig hvad angår rollerne for i) den C-ITS-certifikatpolitiske myndighed med hensyn til forvaltning af certifikatpolitikken og godkendelse af PKI'en, ii) tillidslisteforvalteren med hensyn til udarbejdelse og ajourføring af den europæiske certifikattillidsliste og, for så vidt angår regelmæssig aktivitet, med hensyn til rapportering til den C-ITS-certifikatpolitiske myndighed vedrørende den generelle sikre drift af C-ITS-tillidsmodellen og iii) C-ITS-kontaktpunktet med hensyn til håndtering af al kommunikation med ledere af rodcertificeringsmyndigheder og offentliggørelse af tillidslisteforvalterens public key-certifikat og den europæiske certifikattillidsliste. Kommissionen sikrer i øjeblikket også, at den europæiske rodcertificeringsmyndighed udfylder sin rolle. Denne myndighed kan opretholdes, hvis det er relevant, f.eks. for at støtte migrationsplaner, i tilfælde af at en anden rodcertificeringsmyndighed kompromitteres.

(16) De fleste tiltag i henhold til direktiv 2010/40/EU, med undtagelse af eCall, har fokuseret på vedtagelsen af specifikationer for at sikre interoperabilitet mellem og adgang til data, som allerede er til rådighed i et maskinlæsbart digitalt format, og på indførelsen af ITS-tjenester, men der har aldrig været nogen forpligtelser for relevante interessenter til at skabe og stille sådanne data til rådighed i det pågældende format eller til at indføre specifikke tjenester. Brugen af en række ITS-tjenester er blevet udbredt, f.eks. konstatering af hændelser, hvilket muliggør trafiksikkerhedsrelaterede informationstjenester; det gælder også anvendelsen af afgørende data inden for andre prioritetsområder, der identificeres i dette direktiv, f.eks. trafikregulering, der understøtter vigtige tjenester såsom hastighedsgrænser til støtte for køretøjer udstyret med intelligent farttilpasning i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 ([14]). Obligatorisk tilrådighedsstillelse af visse ITS-tjenester og af afgørende data i maskinlæsbart format anses for nødvendig for at sikre både fortsat tilgængelighed af sådanne data og fortsat levering af sådanne tjenester i hele Unionen. Det indebærer, at de underliggende oplysninger, som de maskinlæsbare data skal afspejle, allerede findes, uanset i hvilket format eller på hvilket medium de præsenteres. Det er f.eks. kun, når de kompetente myndigheder udsteder en advarsel for trafikken om dårligt vejr (f.eks. over radio eller på en elektronisk trafiktavle), at de underliggende oplysninger findes.

Nærværende direktiv foreskriver ikke, om der skal udarbejdes specifikke trafikoplysninger (f.eks. udarbejdelse af trafikplaner), eller under hvilke omstændigheder der bør udstedes en sikkerhedsrelateret advarsel (f.eks. om snefald udløser en advarsel til førerne), eller hvilken værdi en trafikregulering bør have (f.eks. niveauet for en hastighedsgrænse). Alt dette er fortsat op til de kompetente myndigheder, hvilket indebærer, at der er forskelle i praksis (f.eks. kan det samme snefald udløse en beslutning om at udstede en advarsel for trafikken i nogle regioner, men ikke i andre). Den obligatoriske tilrådighedsstillelse af visse ITS-tjenester og af afgørende data i et digitalt maskinlæsbart format kræver desuden ikke, at der foretages investeringer i nettets vejudstyr for at indsamle yderligere oplysninger. Datatyper og -tjenester, hvis tilrådighedsstillelse bør gøres obligatorisk i henhold til dette direktiv, bør identificeres på grundlag af de specifikationer, der er vedtaget af Kommissionen ved delegerede retsakter til supplering af direktiv 2010/40/EU, navnlig delegeret forordning (EU) nr. 885/2013, (EU) nr. 886/2013, (EU) 2017/1926 og (EU) 2022/670, og bør afspejle de datatyper og -tjenester, der er fastsat deri. De specifikationer, som Kommissionen allerede har vedtaget, herunder de standarder, der henvises til deri, giver mulighed for at vælge det digitale indhold af et informationselement, der skal stilles til rådighed i maskinlæsbart format. Der kunne være behov for forberedende arbejde såsom profilering af standarder for at sikre en fælles tilgang til gennemførelsen. I disse tilfælde bør ITS-arbejdsprogrammet beskrive det forberedende arbejde, der skal udføres, og de datoer, der finder anvendelse på tilrådighedsstillelse af disse datatyper og tilknyttede tjenester, bør tage hensyn til dette yderligere arbejde.

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

(17) Den nødvendige konvertering af ikkedigitale oplysninger til et digitalt maskinlæsbart format kræver en gradvis og forholdsmæssig tilgang i betragtning af det store antal involverede interessenter og deres ulige tekniske kapacitet samt den store mængde oplysninger. Derfor bør den obligatoriske tilrådighedsstillelse af visse data i et digitalt maskinlæsbart format i første fase vedrøre oplysninger, der er skabt, eller oplysninger, der ajourføres, efter en bestemt startdato; i den anden fase bør også oplysninger, der er blevet skabt tidligere, være omfattet af forpligtelsen. For andre data, hvor oplysningerne hurtigt forældes, kan det være tilstrækkeligt kun at stille nye eller ajourførte oplysninger til rådighed.

(18) Af kontinuitetshensyn bør de datatyper og -tjenester, hvis tilrådighedsstillelse er obligatorisk i henhold til dette direktiv, være tilgængelige inden for et konkret geografisk anvendelsesområde. Dette anvendelsesområde bør ligeledes fastsættes på grundlag af en gradvis og forholdsmæssig tilgang. For så vidt angår data om trafikregulering i byknudepunkter bør medlemsstaterne for at sikre de relevante forpligtelsers proportionalitet og navnlig for at sikre et rimeligt cost-benefit-forhold have mulighed for at begrænse dækningen til specifikke veje ved at anvende en tærskel for trafikstrømme, der er fastsat i dette direktiv.

(19) Af hensyn til færdselssikkerheden opfordres medlemsstaterne til så hurtigt som muligt at gøre data tilgængelige via nationale adgangspunkter (f.eks. vedrørende hastighedsgrænser eller dynamiske data for sikrede parkeringsområder), også for de dele af vejnettet, der ikke er omfattet af det geografiske anvendelsesområde, der er fastsat i bilag III (f.eks. motorveje, der ikke er en del af det transeuropæiske vejnet).

(20) Undersøgelsen fra 2020 om tilgængelig transport for bevægelseshæmmede personer (»Mapping accessible transport for persons with reduced mobility«) viser, at manglen på tilstrækkelige data om tilgængelighed i øjeblikket forhindrer en pålidelig rejseplanlægning, når tilgængelighedsaspekter anvendes som søgekriterier. Den viser også, at fastsættelsen af minimumskrav og standarder for oplysninger til personer med handicap og bevægelseshæmmede personer bør betragtes som yderst vigtigt på EU- og medlemsstatsplan. For yderligere at forbedre transportsystemets tilgængelighed og lette rejser for personer med handicap og bevægelseshæmmede personer har multimodale digitale mobilitetstjenester brug for data om adgangsknudepunkter og deres tilgængelighed i tilgængelige formater.

(21) I forlængelse af den relevante erklæring i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet opfordres Kommissionen til at overveje, hvilke tilpasninger der er behov for til den nuværende retlige ramme som reaktion på nye elektroniske kommunikationsteknologier, og hvordan eCall-alarmcentraler påvirkes af en eventuel udvidelse af eCall til andre køretøjsklasser såsom tunge godskøretøjer, busser, tohjulede motordrevne køretøjer og landbrugstraktorer. Ud over rammerne for dette direktiv opfordres Kommissionen desuden til at vurdere eventuelle muligheder for at imødegå problemet med forældelse af eCall-systemer i køretøjer med udstyr, der opfylder de nuværende eCall-specifikationer, når kredsløbskoblede kommunikationsnet (2G og 3G) er slukket.

(22) Den øgede integration af ITS og avancerede førerstøttesystemer eller køretøjs- og infrastruktursystemer i almindelighed betyder, at sådanne systemer i stigende grad vil være afhængige af de oplysninger, de udveksler med hinanden. Dette gælder især for C-ITS. Denne afhængighed vil stige med højere automatiseringsniveauer. Disse højere automatiseringsniveauer forventes at gøre brug af kommunikation mellem køretøjer og infrastruktur på en sikker måde til at tilrettelægge færdslen og smidiggøre trafikstrømmene, hvilket også vil bidrage til en mere bæredygtig transport. Denne kommunikation mellem køretøjer og infrastruktur bør understøtte dataenes pålidelighed, nøjagtighed og tilgængelighed. At bringe ITS-tjenesternes integritet i fare kunne således få alvorlige konsekvenser for færdselssikkerheden, f.eks. når en bevidst urigtig oplysning foranlediger køretøjer til færdsel, der bringer trafikanterne i fare, og have en afsmittende virkning på Unionens transportsystem. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen i situationer, hvor ITS-tjenesternes integritet bringes i fare, og der er et presserende behov for en intervention på EU-plan for at sikre Unionens transportsystems eller færdselssikkerheds sikre og korrekte funktion, tillægges gennemførelsesbeføjelser til at vedtage modforanstaltninger for at imødegå årsagerne til og konsekvenserne af en sådan situation. Disse modforanstaltninger bør træffes så hurtigt som muligt og finde øjeblikkelig anvendelse. Ikke desto mindre bør

Kommissionen, før den vedtager sådanne modforanstaltninger, gøre alt, hvad der er muligt for at høre medlemsstaternes eksperter. I betragtning af at der kan eksistere beredskabsplaner på forskellige interventionsniveauer til at imødegå en række mulige systemsvigt, bør Kommissionen desuden kun vedtage sådanne modforanstaltninger i nødsituationer, når afhjælpende foranstaltninger, som er truffet af kompetente nationale myndigheder, ikke vil sikre en rettidig og effektiv reaktion. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 ([15]). I betragtning af behovet for at sikre kontinuitet i transporten er det hensigtsmæssigt at forlænge gyldigheden af sådanne modforanstaltninger ud over seks måneder ved at gøre brug af muligheden i artikel 8, stk. 2, i forordning (EU) nr. 182/2011. Sådanne modforanstaltninger bør ophæves, så snart der er gennemført en alternativ løsning, eller nødsituationen er blevet løst.

(23) Enhver behandling af personoplysninger i henhold til dette direktiv såsom behandling af lokaliseringsdata, når det gør det muligt direkte eller indirekte at identificere en person, bør foretages i overensstemmelse med EU-retten om beskyttelse af personoplysninger og privatlivets fred, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 ([16]) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF ([17]). I overensstemmelse med artikel 6 i forordning (EU) 2016/679 bør det i nærværende direktiv præciseres, til hvilket formål personoplysninger kan behandles i henhold til nærværende direktiv.

(24) Hvis de specifikationer, der skal udarbejdes i henhold til dette direktiv, indebærer behandling af personoplysninger, bør de sikre tilstrækkelige og passende garantier for beskyttelse af personoplysninger i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) 2016/679 og direktiv 2002/58/EF, herunder med hensyn til den maksimale varighed af datalagring og anonymiseringen eller pseudonymiseringen af data. Uden at det berører eventuelle specifikke krav, der er fastsat i EU-retten vedrørende anvendelse af anonyme eller pseudonymiserede data, bør der navnlig anvendes anonymiserede data, når det ligeledes er muligt at opfylde de formål, der tilstræbes ved behandling af personoplysninger, og når dette er teknisk muligt. I andre tilfælde bør der opfordres til anvendelse af pseudonymiserede data, eksempelvis gennem EU-systemet til forvaltning af C-ITS-sikkerhedsoplysninger, med henblik på at forbedre privatlivets fred i overensstemmelse med princippet om databeskyttelse gennem design. Anvendelsen af personoplysninger, der indhentes i form af mobilitetsmønstre eller ansigtsgenkendelse, må ikke føre til nogen form for social forskelsbehandling. Desuden bør der i disse specifikationer eller i national ret, hvor det er relevant, fastsættes garantier navnlig mod misbrug, herunder ulovlig adgang, ændring eller tab, i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) 2016/679 og direktiv 2002/58/EF.

(25) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/95/EF ([18]) finder anvendelse på produkter, for hvilke sektorspecifik lovgivning ikke indeholder mere specifikke bestemmelser med samme sikkerhedsmål, og hvor sikkerhedskravene i en sektorspecifik lovgivning ikke omfatter de aspekter og risici eller risikokategorier, der er omfattet af nævnte direktiv (også kendt som »sikkerhedsnettet«).

(26) Hvor det er nødvendigt at foretage en overensstemmelsesvurdering, bør specifikationerne omfatte detaljerede bestemmelser om den procedure, der gælder for vurderingen af komponenters overensstemmelse eller anvendelsesegnethed. Med hensyn til visse ITS-tjenester, navnlig C-ITS-tjenester, er kontinuerlig overholdelse af visse krav og interoperabilitet afgørende for at sikre systemets sikkerhed og korrekte funktion. Derfor bør specifikationer, der fastsætter krav til produkter, om nødvendigt også fastsætte procedurer for markedsovervågning, herunder en

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

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

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

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

beskyttelsesklausul. Disse bestemmelser bør baseres på Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 768/2008/EF ([19]), navnlig hvad angår modulerne i de forskellige faser af procedurerne for overensstemmelsesvurdering og markedsovervågning. I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 ([20]) fastlægges en ramme for typegodkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og dele heraf eller af dertilhørende udstyr, mens der i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 ([21]) og (EU) nr. 168/2013 ([22]) fastlægges regler for typegodkendelse af to- og trehjulede køretøjer og quadricykler samt af landbrugs- eller skovbrugskøretøjer og af deres dele eller tilhørende udstyr.

Det ville derfor være dobbeltarbejde at foreskrive overensstemmelsesvurdering for udstyr og applikationer, der er omfattet af disse lovgivningsmæssige retsakters anvendelsesområde. Disse lovgivningsmæssige retsakter om godkendelse af køretøjer finder imidlertid anvendelse på ITS-relateret udstyr, der er installeret i køretøjer, men ikke på ITS-udstyr og -software til ekstern vejinfrastruktur, som bør henhøre under dette direktivs anvendelsesområde. I sidstnævnte tilfælde kan specifikationerne omfatte procedurer for overensstemmelsesvurdering og markedsovervågning. Sådanne procedurer bør begrænse sig til, hvad der vil være nødvendigt i det enkelte tilfælde, og bør, hvor det er relevant, sigte mod en systematisk tilgang til reglerne om udpegelse af overensstemmelsesvurderingsorganer og de gældende procedurer, navnlig med hensyn til grænseoverskridende applikationer og tjenester.

(27) Når indførelsen og anvendelsen af ITS-udstyr og -software omfatter systemer med kunstig intelligens, bør der tages hensyn til de relevante bestemmelser i forordning om harmoniserede regler for kunstig intelligens (retsakten om kunstig intelligens) vedtaget af Europa-Parlamentets og Rådet.

(28) For ITS-applikationer og -tjenester, der kræver nøjagtig og garanteret tids- og positionsbestemmelse, bør der benyttes satellitbaseret infrastruktur eller enhver anden teknologi, som giver et tilsvarende præcisionsniveau. Synergier mellem Unionens transport- og rumsektorer bør udnyttes til at fremme en bredere anvendelse af nye teknologier, der imødekommer behovet for nøjagtige og garanterede tids- og positionsbestemmelsestjenester. Unionens rumprogram, der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/696 ([23]), leverer ajourførte og sikre rumrelaterede data, informationer og tjenester af høj kvalitet gennem systemerne inden for rammerne af Galileo, den europæiske geostationære navigations-overlay-tjeneste (EGNOS) og Copernicus.

(29) Tilrådighedsstillelse af sikret og pålidelig tids- og positionsbestemmelse er et væsentligt element i den effektive drift af ITS-applikationer og -tjenester. Det er derfor hensigtsmæssigt at sikre, at de er kompatible med den autentifikationsmekanisme, som Galileoprogrammet stiller til rådighed, med henblik på at afbøde spoofing-angreb på signalerne fra de globale satellitnavigationssystemer (GNSS). Dette udelukker ikke anvendelse af andre afprøvede mekanismer, der giver samme tillidsniveau, til at sikre pålideligheden af oplysninger om position og tid.

(30) Medlemsstaterne og andre relevante interessenter, herunder andre af Kommissionens ekspertgrupper, navnlig Den Europæiske Rådgivende ITS-gruppe, og udvalg, der beskæftiger sig med digitale aspekter af transport, bør høres i forbindelse med udarbejdelsen af de arbejdsprogrammer, som Kommissionen vedtager i henhold til direktiv 2010/40/EU.

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

([20]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).

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

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

([23]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/696 af 28. april 2021 om oprettelse af Unionens rumprogram og Den Europæiske Unions Agentur for Rumprogrammet og om ophævelse af forordning (EU) nr. 912/2010, (EU) nr. 1285/2013 og (EU) nr. 377/2014 og afgørelse nr. 541/2014/EU (EUT L 170 af 12.5.2021, s. 69).

(31) Reglerne om rapportering bør forenkles og give bedre mulighed for en komparativ analyse. Derfor bør en medlemsstatsrapport hvert tredje år, der dækker gennemførelsen af dette direktiv og af alle delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, erstatte de forskellige eksisterende rapporteringsforpligtelser, og der bør fastlægges en fælles model, der omfatter visse nøglepræstationsindikatorer. På grundlag af erfaringerne med anvendelsen af frivillige nøglepræstationsindikatorer i rapporterne bør Kommissionen kunne udvælge nogle af disse indikatorer, der skal medtages i den harmoniserede model.

(32) Kommissionen og medlemsstaterne opfordres til at fremme samarbejdet med tredjelande, navnlig kandidatlande til medlemskab af Unionen og de tredjelande, hvori der er transitkorridorer, der forbinder medlemsstaterne. Kommissionen opfordres til også at fremme samarbejde på internationalt plan.

(33) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser vedrørende vedtagelse og ajourføring af arbejdsprogrammer samt vedtagelse af modellen for medlemsstaternes rapporter. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 182/2011.

(34) For at nå målene i dette direktiv bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde med henblik på at ændre listen over datatyper, som medlemsstaterne skal sikre tilgængeligheden af data for, i en periode på fem år fra dette direktivs ikrafttræden. Denne periode bør forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau og med interessenter, der repræsenterer alle typer trafikanter og andre berørte parter, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning ([24]). For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

(35) For at sikre en koordineret fremgangsmåde bør Kommissionen sikre, at der er sammenhæng mellem aktiviteterne i det udvalg, der er nedsat ved dette direktiv, og aktiviteterne i de udvalg, der er nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 ([25]), (EU) 2019/1239 ([26]), (EU) 2020/1056 og (EU) 2018/858 og ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/2/EF ([27]) og (EU) 2019/520 ([28]).

(36) Målet for dette direktiv, nemlig at sikre koordineret indførelse af interoperable ITS i hele Unionen, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og/eller den private sektor, men kan på grund af dets omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

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

([25]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1).

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

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

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

(37) I henhold til den fælles politiske erklæring af 28. september 2011 fra medlemsstaterne og Kommissionen om forklarende dokumenter ([29]) har medlemsstaterne forpligtet sig til i begrundede tilfælde at lade meddelelsen af gennemførelsesforanstaltninger ledsage af et eller flere dokumenter, der forklarer forholdet mellem et direktivs bestanddele og de tilsvarende dele i de nationale gennemførelsesinstrumenter. I forbindelse med dette direktiv finder lovgiveren, at fremsendelse af sådanne dokumenter er begrundet.

(38) Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse er blevet hørt i overensstemmelse med artikel 42, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 ([30]) og afgav en udtalelse den 2. marts 2022 —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændringer af direktiv 2010/40/EU

I direktiv 2010/40/EU foretages følgende ændringer:

1) I artikel 1 indsættes følgende stykke:

»2a. Dette direktiv indeholder bestemmelser om tilgængeligheden af data og indførelsen af ITS-tjenester inden for de prioritetsområder, der er omhandlet i artikel 2, med, for så vidt angår data, den specifikke geografiske dækning, der er angivet i bilag III, og, for så vidt angår ITS-tjenester, den specifikke geografiske dækning, der er angivet i bilag IV.«

2) Artikel 2, stk. 1, affattes således:

»1. I dette direktiv udgør følgende områder prioritetsområder for udvikling og anvendelse af specifikationer og standarder:

a) Prioritetsområde I: ITS-tjenester inden for information og mobilitet

b) Prioritetsområde II: ITS-tjenester til rejser, transport og trafikstyring

c) Prioritetsområde III: ITS-tjenester inden for færdselssikkerhed og -sikring

d) Prioritetsområde IV: ITS-tjenester til samarbejdende, forbundet og automatiseret mobilitet.«

3) I artikel 4 foretages følgende ændringer:

a) Nr. 2) affattes således:

»2) »interoperabilitet«: systemers og de bagvedliggende forretningsprocedurers evne til at udveksle data og dele information og viden og dermed muliggøre ITS-tjenesters kontinuitet«.

b) Nr. 4) affattes således:

»4) »ITS-tjeneste«: tilrådighedsstillelse af en ITS-applikation inden for en veldefineret organisatorisk og operationel ramme med det formål at bidrage til brugersikkerhed, effektivitet, bæredygtig mobilitet eller komfort eller at lette eller støtte transport- og rejseaktiviteter«.

c) Nr. 14) affattes således:

»14) »vejdata«: data vedrørende vejinfrastrukturens karakteristika, herunder permanent opstillede færdselsskilte og deres forskriftsmæssige sikkerhedsanordninger og infrastruktur til opladning og optankning med alternative brændstoffer«.

([29]) EUT C 369 af 17.12.2011, s. 14.

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

d) Nr. 18) affattes således:

»18) »standard«: standard som defineret i artikel 2, nr. 1), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1025/2012 (*)

_____

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1025/2012 af 25. oktober 2012 om europæisk standardisering, om ændring af Rådets direktiv 89/686/EØF og 93/15/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/9/EF, 94/25/EF, 95/16/EF, 97/23/EF, 98/34/EF, 2004/22/EF, 2007/23/EF, 2009/23/EF og 2009/105/EF og om ophævelse af Rådets beslutning 87/95/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1673/2006/EF (EUT L 316 af 14.11.2012, s. 12).«

e) Følgende numre tilføjes:

»19) »samarbejdende intelligente transportsystemer« eller »C-ITS«: intelligente transportsystemer, der sætter ITS-brugere i stand til at interagere og samarbejde ved at udveksle sikrede og pålidelige meddelelser uden forudgående viden om hinanden og på en ikkediskriminerende måde

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

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

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

23) »adgang til data«: mulighed for at anmode om og indhente data i et maskinlæsbart format

24) »multimodal digital mobilitetstjeneste«: en tjeneste, der stiller oplysninger om trafik- og rejsedata til rådighed såsom placeringen af transportfaciliteter, køreplaner, tilgængelighed eller takster for mere end én transportform, og som kan omfatte funktioner, der gør det muligt at foretage reservationer, bestillinger eller betalinger eller at udstede billetter

25) »underliggende oplysninger«: oplysninger omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, og som er vurderet relevante for at informere trafikanter og ITS-brugere, navnlig fra vejmyndigheders side, når de er ansvarlige for sådanne oplysninger

26) »primærvej«: en vej uden for byområder udpeget af en medlemsstat, som forbinder større byer eller regioner eller begge dele, og som ikke er klassificeret som en del af det samlede transeuropæiske vejnet eller som en motorvej.«

4) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 4a*

Arbejdsprogram

1. Senest den 21. december 2024 vedtager Kommissionen efter høring af Den Europæiske Rådgivende ITS-gruppe, der er nedsat ved Kommissionens afgørelse af 4. maj 2011 (*), og relevante interessenter en gennemførelsesretsakt, der fastlægger et arbejdsprogram. Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 15, stk. 4. Arbejdsprogrammet skal som minimum indeholde følgende elementer:

a) mål og datoer for gennemførelsen hvert år med angivelse af, hvilke arbejdsopgavespecifikationer der skal udarbejdes i overensstemmelse med artikel 6

b) de datatyper, som Kommissionen overvejer at tilføje til eller fjerne fra bilag III ved de delegerede retsakter, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1a

c) det forberedende arbejde, der skal udføres af Kommissionen i samarbejde med interessenter og medlemsstater i henhold til artikel 7, stk. 1.

2. Forud for hver efterfølgende femårige forlængelse af beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12, stk. 2, vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der fastlægger et nyt arbejdsprogram, der som minimum indeholder de elementer, som er omhandlet i stk. 1, litra a)-c). Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 15, stk. 4.

_____

(*) Kommissionens afgørelse af 4. maj 2011 om nedsættelse af en europæisk rådgivende ITS-gruppe (2011/C 135/03) (EUT C 135 af 5.5.2011, s. 3).«

5) Artikel 5 affattes således:

»*Artikel 5*

Anvendelse af specifikationer for indførelse af ITS

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

2. Hvor det er relevant, samarbejder medlemsstaterne, herunder med relevante interessenter, om prioritetsområderne, for så vidt der ikke er vedtaget nogen specifikationer med hensyn til disse prioritetsområder.

3. Medlemsstaterne samarbejder også, f.eks. gennem EU-støttede koordineringsprojekter og, hvor det er nødvendigt, med relevante interessenter, om operationelle aspekter af gennemførelsen af de specifikationer, som Kommissionen har vedtaget, såsom standarder og EU-harmoniserede profiler, fælles definitioner, fælles metadata, fælles kvalitetskrav og aspekter vedrørende interoperabiliteten af de nationale adgangspunkters arkitekturer, fælles dataudvekslingsbetingelser, sikker adgang og fælles uddannelses- og outreachaktiviteter. For så vidt angår krav til dataleverandører, databrugere og ITS-tjenesteudbydere, der er fastsat i specifikationerne, samarbejder medlemsstaterne også om praksis for vurdering af opfyldelsen af disse krav, om udvikling af mekanismer til håndhævelse af opfyldelse og om spørgsmål vedrørende grænseoverskridende samarbejde.«

6) I artikel 6 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 5 affattes således:

»5. Uden at dette berører procedurerne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 (*), skal specifikationerne, hvor det er hensigtsmæssigt, angive de situationer, hvor medlemsstaterne efter meddelelse til Kommissionen kan fastsætte yderligere regler for tilrådighedsstillelse af ITS-tjenester på hele eller en del af deres område. Disse regler må ikke hindre interoperabiliteten.

_____

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

b) Stk. 6 affattes således:

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

Specifikationerne skal omfatte regler om fastsættelse af parametre vedrørende kvalitet og anvendelsesegnethed. Hvor det er relevant, og navnlig når det er begrundet med hensynet til sikkerhed og interoperabilitet, skal specifikationerne omfatte regler om overensstemmelsesvurdering og markedsovervågning, herunder en beskyttelsesklausul, i overensstemmelse med afgørelse nr. 768/2008/EF.

Medlemsstaterne kan udpege et eller flere organer, der er kompetente til at foretage vurderingen af opfyldelsen af kravene i specifikationerne, under anvendelse af eventuelle særlige vurderingsregler, der er fastsat deri.

Specifikationerne skal overholde principperne fastsat i bilag II.«

c) Følgende stykke tilføjes:

»8. Kommissionen vedtager delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12 med henblik på at fastsætte de specifikationer, der er omhandlet i nærværende artikel. Disse delegerede retsakter må ikke dække mere end ét prioritetsområde og skal vedtages for hver af de prioriterede foranstaltninger.«

7) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 6a*

Dataenes tilgængelighed og indførelse af ITS-tjenester

1. Medlemsstaterne sikrer, at der, hvor de underliggende oplysninger allerede findes, er data tilgængelige for den geografiske dækning for hver datatype angivet i bilag III.

Medlemsstaterne sikrer, at data, der svarer til de underliggende oplysninger, som er skabt eller ajourført på eller efter datoen angivet i tredje kolonne i bilag III, straks gøres tilgængelige.

Medlemsstaterne sikrer også, at andre data, der svarer til alle eksisterende underliggende oplysninger, som er skabt eller ajourført inden datoen angivet i fjerde kolonne i bilag III, straks gøres tilgængelige efter denne dato, medmindre andet er angivet i nævnte bilag.

Hvor der ikke er angivet nogen dato i fjerde kolonne i bilag III, fastsættes de datoer, der finder anvendelse, ved hjælp af en delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 7.

Fristerne i henhold til dette stykke finder kun anvendelse på eksisterende infrastruktur. For infrastruktur, der færdiggøres på et senere tidspunkt, skal disse frister forstås som færdiggørelsesdatoerne.

Medlemsstaterne sikrer, at der samme dato er adgang til disse data via de nationale adgangspunkter.

2. Medlemsstaterne sikrer, at ITS-tjenesterne anført i bilag IV indføres for den geografiske dækning hurtigst muligt og under alle omstændigheder senest på de respektive datoer, der er fastsat i nævnte bilag.«

8) Artikel 7 affattes således:

»*Artikel 7*

Ændringer af bilag III

1. Inden Kommissionen vedtager delegerede retsakter i henhold til denne artikel, vurderer den som led i den tilbagevendende høringsproces og sammen med eksperter udpeget af medlemsstaterne og med interessenter modenheden af beskrivelserne for det digitale indhold af datatyper, der skal gøres tilgængeligt i henhold til artikel 6a, og sikrer, at relevant forberedende arbejde afsluttes.

1a. Efter en cost-benefit-analyse og passende høringer og under hensyntagen til markedsudviklingen og den teknologiske udvikling i hele Unionen tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12 med henblik på at ændre bilag III ved:

a) at tilføje datatyper, som hører ind under anvendelsesområdet for en af datakategorierne eller underkategorierne i bilag III, og som er anført i de specifikationer, der er fastlagt i henhold til artikel 6, stk. 8, hvis tilgængeligheden af sådanne datatyper ifølge en cost-benefit-analyse medfører betydelige og klart begrundede fordele og forbedringer med hensyn til transportbæredygtighed, transportsikkerhed og -sikring eller transporteffektivitet, og at fastlægge de datoer, der finder anvendelse

b) at fjerne datatyper fra bilag III, hvor det er klart begrundet

c) at fastlægge de datoer, der finder anvendelse for datatyper anført i bilag III i tilfælde, hvor der pr. den 20. december 2023 ikke er blevet fastlagt nogen datoer.

2. De delegerede retsakter, der vedtages i henhold til denne artikels stk. 1a, skal være i overensstemmelse med de datatyper, der er fastsat i det seneste arbejdsprogram, der er vedtaget i overensstemmelse med artikel 4a. Disse delegerede retsakter skal, hvor det er relevant, vedrøre det digitale indhold, der er fastlagt inden for rammerne af det forberedende arbejde omhandlet i nærværende artikels stk. 1. Disse delegerede retsakter må ikke dække mere end ét prioritetsområde.

3. Den geografiske dækning for en datatype som omhandlet i stk. 1a, litra a) og c), skal enten være den samme som eller være mere begrænset end den, der er fastlagt i bilag III for de kategorier eller underkategorier, som datatypen tilhører, efter en trinvis tilgang, hvor det er relevant.

4. De datoer, der er fastsat i de delegerede retsakter, der er omhandlet i stk. 1a, litra a) og c), skal:

a) for så vidt angår tredje kolonne i bilag III tidligst være to år efter den pågældende delegerede retsakts ikrafttræden og skal, hvor det er relevant, følge en trinvis tilgang

b) for så vidt angår fjerde kolonne i bilag III tidligst være fire år efter den pågældende delegerede retsakts ikrafttræden.

I fald der i bilag III allerede er angivet en dato i tredje kolonne, skal datoen for fjerde kolonne:

a) være tidligst to år efter den dato, der er angivet i tredje kolonne, og tidligst to år efter den pågældende delegerede retsakts ikrafttræden

b) være tidligst den 31. december 2032 for så vidt angår statiske multimodale trafikdata for EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester (beliggenhed af identificerede adgangsknudepunkter) på hele Unionens transportnet.

Hvis tilgængeligheden af eksisterende data, der svarer til oplysninger, der er oprettet eller ajourført inden den dato, der er fastsat i tredje kolonne i bilag III, imidlertid ikke anses for nødvendig, fordi de tilsvarende oplysninger hurtigt bliver forældede, kan det i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til denne artikels stk. 1a, litra a) og c), i fjerde kolonne i bilag III anføres, at forpligtelsen i artikel 6a, stk. 1, fjerde afsnit, ikke finder anvendelse på sådanne data.

5. Når Kommissionen vedtager delegerede retsakter i henhold til denne artikel, tager den hensyn til kravene i forordning (EU) 2016/679 og direktiv 2002/58/EF, navnlig vedrørende risikoen for indgreb i personoplysninger, og de omkostninger og menneskelige ressourcer, der er nødvendige for at stille de relevante data til rådighed med et tilstrækkeligt kvalitetsniveau, med henblik på at sikre, at nævnte indgreb, omkostninger og ressourcer, navnlig dem, der afholdes af offentlige myndigheder, holdes på et minimum. Kommissionen tager også hensyn til omkostningerne og den administrative byrde for private operatører, som kan blive pålagt at levere data.«

9) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 7a*

Midlertidige foranstaltninger

1. Uden at det berører beredskabs- og reaktionsmekanismer for hændelser såsom dem, der er fastsat i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1148 (*), kan Kommissionen på en medlemsstats anmodning, eller på eget initiativ, i en nødsituation vedtage gennemførelsesretsakter, der finder anvendelse omgående, og som fastsætter modforanstaltninger for at imødegå årsagerne til og konsekvenserne af denne situation såsom suspension af forpligtelser inden for rammerne af de prioritetsområder, der er fastlagt i artikel 2. Kommissionen underretter hurtigst muligt medlemsstaterne, når den mener, at der er opstået en nødsituation.

2. Kommissionen kan kun vedtage gennemførelsesretsakter i henhold til stk. 1 i tilfælde af en uforudset nødsituation, som skyldes, at tilgængeligheden eller integriteten af ITS-tjenester, der er omfattet af specifikationer vedtaget i overensstemmelse med artikel 6, bringes i fare, såfremt en sådan situation sandsynligvis vil bringe Unionens transportsystems sikre og korrekte funktion i fare eller har en negativ indvirkning på færdselssikkerheden, og kun såfremt det ikke kan forventes, at anvendelse af en reaktionsmekanisme i forbindelse med hændelser eller ændring af specifikationer i overensstemmelse med artikel 6 vil sikre en rettidig og effektiv reaktion. De foranstaltninger, der vedtages af Kommissionen, skal være strengt begrænset til at imødegå årsagerne til og konsekvenserne af en sådan nødsituation.

3. Vedtagelsen af midlertidige foranstaltninger i overensstemmelse med denne artikel berører ikke medlemsstaternes kompetence til at træffe tiltag i en nødsituation, der vedrører anliggender vedrørende national sikkerhed eller forsvar, og som påvirker ITS-applikationer og -tjenester, der er indført på deres område.

4. De i stk. 1 omhandlede gennemførelsesretsakter vedtages efter proceduren i artikel 15, stk. 3. Disse gennemførelsesretsakter er gældende i højst otte måneder. Kommissionen underretter medlemsstaterne, når den vurderer, at nødsituationen er ophørt. Kommissionen ophæver disse gennemførelsesretsakter, når situationen er ophørt, eller når Kommissionen har ændret de relevante specifikationer for at afhjælpe situationen, alt efter hvad der indtræffer først.

_____

(*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1148 af 6. juli 2016 om foranstaltninger, der skal sikre et højt fælles sikkerhedsniveau for net- og informationssystemer i hele Unionen (EUT L 194 af 19.7.2016, s. 1).«

10) Artikel 8 affattes således:

»*Artikel 8*

Standarder

1. De nødvendige standarder til sikring af interoperabilitet, kompatibilitet og kontinuitet med henblik på indførelse og praktisk anvendelse af ITS udarbejdes på prioritetsområderne og for de prioriterede foranstaltninger. Med henblik herpå anmoder Kommissionen, efter at have hørt det i artikel 15 omhandlede udvalg, de relevante standardiseringsorganer i overensstemmelse med proceduren i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 (*), om at træffe alle nødvendige foranstaltninger for hurtigt at vedtage disse standarder.

2. Ved udstedelsen af et mandat til standardiseringsorganerne overholdes principperne som fastsat i bilag II samt alle funktionelle bestemmelser, der er medtaget i en specifikation vedtaget i henhold til artikel 6.

_____

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

11) Artikel 10 affattes således:

»*Artikel 10*

Regler om databeskyttelse og privatlivets fred

1. Data, der udgør personoplysninger som defineret i artikel 4, nr. 1), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 (*), behandles i henhold til dette direktiv kun, for så vidt som en sådan behandling er nødvendig for funktionen af ITS-applikationer, -tjenester og -foranstaltninger, der er anført i nærværende direktivs bilag I, med henblik på at sikre færdselssikkerhed eller -sikring og forbedret trafik-, mobilitets- eller hændelsesstyring.

2. Hvor specifikationer, som er vedtaget i henhold til artikel 6, vedrører behandling af data, der er personoplysninger som defineret i artikel 4, nr. 1), i forordning (EU) 2016/679, fastsættes der deri kategorier for disse oplysninger og passende garantier for beskyttelse af personoplysninger i henhold til forordning (EU) 2016/679 og direktiv 2002/58/EF. I sådanne tilfælde skal den konsekvensvurdering, der er omhandlet i nærværende direktivs artikel 6, stk. 7, omfatte en analyse af den pågældende behandlings indvirkning på beskyttelsen af fysiske personer med hensyn til behandlingen af personoplysninger.

3. Hvis anonymisering er teknisk muligt, og formålene med databehandlingen kan opfyldes med anonymiserede data, anvendes der anonymiserede data.

4. Hvis anonymisering ikke er teknisk muligt, eller formålene med databehandlingen ikke kan opfyldes med anonymiserede data, pseudonymiseres oplysningerne, forudsat at pseudonymisering er teknisk muligt, og formålene med databehandlingen kan opfyldes ved hjælp af pseudonymiserede data.

_____

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

12) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 10a*

EU-systemet til forvaltning af C-ITS-sikkerhedsoplysninger

Specifikationer for prioritetsområdet omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra d), som Kommissionen skal vedtage i forbindelse med udøvelsen af sine beføjelser i henhold til artikel 6, stk. 8, omfatter EU-systemet til forvaltning af C-ITS-sikkerhedsoplysninger, der er omhandlet i punkt 4.3 i bilag I. I specifikationerne for dette system fastlægges opgaverne for følgende roller:

a) den C-ITS-certifikatpolitiske myndighed

b) C-ITS-tillidslisteforvalteren

c) C-ITS-kontaktpunktet.

Kommissionen er ansvarlig for at sikre, at opgaverne for disse roller udføres.«

13) I artikel 12 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2 affattes således:

»2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 6 og 7, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 20. december 2023. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.«

b) Stk. 3 affattes således:

»3. Den i artikel 6 og 7 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.«

c) Stk. 6 affattes således:

»6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 6 eller 7 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.«

14) Artikel 15 affattes således:

»*Artikel 15*

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Det Europæiske ITS-udvalg (EIC). Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 (*).

2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

3. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 8 i forordning (EU) nr. 182/2011 sammenholdt med dennes artikel 5 anvendelse.

4. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

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

_____

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

15) Artikel 17 affattes således:

»*Artikel 17*

Rapportering

1. Medlemsstaterne forelægger senest den 21. marts 2025 Kommissionen en rapport om gennemførelsen af dette direktiv og af de delegerede retsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, samt om deres vigtigste nationale aktiviteter og projekter vedrørende prioritetsområderne og vedrørende tilgængeligheden af data og tjenester anført i bilag III og IV.

2. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastlægger modellen for den første rapport og fremskridtsrapporterne, herunder en liste over nøglepræstationsindikatorer til vurdering af gennemførelsen af dette direktiv og af de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf. Disse gennemførelsesretsakter skal i lyset af proportionalitetsprincippet og på grundlag af bedste praksis sondre mellem obligatoriske nøglepræstationsindikatorer, der skal indgå i rapporterne, og supplerende indikatorer, der kan indgå i sådanne rapporter, hvor det er relevant. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 15, stk. 4.

3. Efter den første rapport, rapporterer medlemsstaterne hvert tredje år om de opnåede fremskridt med gennemførelsen af dette direktiv og af de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf. Kommissionen sikrer, at de frister for rapportering, som er fastsat i de delegerede retsakter, der er vedtaget på grundlag af artikel 6, er tilpasset denne hyppighed.

4. Senest 12 måneder efter, at hver af fristerne for medlemsstaternes rapporter udløber, forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om de fremskridt, der er gjort med gennemførelsen af dette direktiv og af de delegerede retsakter, der er vedtaget på grundlag heraf. Rapporten ledsages af en analyse af, hvordan artikel 5-11 og artikel 16 fungerer og gennemføres, herunder af de anvendte og nødvendige finansielle midler. Rapporten vurderer også, hvor det er relevant, behovet for at ændre dette direktiv.«

16) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 18a*

Revision

Senest den 31. december 2028 skal Kommissionen på grundlag af den seneste kommissionsrapport, der er udarbejdet i overensstemmelse med artikel 17, stk. 4, vurdere artikel 6a, artikel 7 og bilag III og IV og kan, hvor det er relevant, fremsætte et forslag til ændring. Navnlig kan Kommissionen på grundlag af de fremskridt, der er gjort med hensyn til tilgængelighed af og adgang til data og indførelse af tjenester, og under hensyntagen til deres øgede anvendelse gennem ITS-applikationer foreslå at tilpasse visse datatypers og -tjenesters geografiske dækning og tilføje datatyper og -tjenester, der anses for afgørende med henblik på yderligere udbredelse af ITS.«

17) Bilag I erstattes af teksten i bilag I til nærværende direktiv.

18) Bilag II erstattes af teksten i bilag II til nærværende direktiv.

19) Teksten i bilag III til nærværende direktiv tilføjes som bilag III.

20) Teksten i bilag IV til nærværende direktiv tilføjes som bilag IV.

Artikel 2

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 21. december 2025. De underretter straks Kommissionen herom.

Uanset første afsnit sætter medlemsstaterne de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at opfylde rapporteringsforpligtelsen i artikel 17, stk. 1, i direktiv 2010/40/EU inden den frist for rapporten, der er fastsat i nævnte artikel.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale love og bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Ikrafttræden

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

Artikel 4

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 22. november 2023.

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
R. METSOLA	P. NAVARRO RÍOS
Formand	*Formand*

BILAG I

»BILAG I

PRIORITETSOMRÅDER

(som omhandlet i artikel 2)

1. Prioritetsområde I: ITS-tjenester inden for information og mobilitet

I specifikationerne og standarderne for passagerrettede ITS-tjenester inden for information og mobilitet skal følgende indgå:

1.1. Specifikationer for EU-dækkende multimodale digitale mobilitetstjenester (herunder EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester)

Definition af de nødvendige krav, der skal opfyldes for at gøre EU-dækkende multimodale digitale mobilitetstjenester og lignende tjenester, der stiller informations-, reservations- eller købsfunktioner til rådighed for mere end én transportoperatør inden for samme transportform, nøjagtige og tilgængelige på tværs af grænserne for ITS-brugere på grundlag af:

1.1.1. tilgængelighed af og adgang til eksisterende nøjagtige multimodale trafik- og rejsedata, som anvendes til multimodale digitale mobilitetstjenester til ITS-tjenesteudbydere, uden at det berører eventuelle indskrænkninger af hensyn til sikkerhed og transportstyring

1.1.2. lettelse af elektronisk dataudveksling mellem de relevante offentlige myndigheder og interessenter og de relevante ITS-tjenesteudbydere på tværs af landegrænser, navnlig ved hjælp af standardiserede grænseflader

1.1.3. de relevante offentlige myndigheders og interessenters rettidige opdatering af tilgængelige multimodale trafik- og rejsedata, som anvendes til multimodale digitale mobilitetstjenester

1.1.4. ITS-tjenesteudbydernes rettidige opdatering af multimodal rejseinformation, herunder oplysninger om reservation og køb, hvor det er relevant, af transporttjenester.

1.2. Specifikationer for EU-dækkende vejtrafikinformations- og -navigationstjenester (herunder EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester)

Definition af de nødvendige krav, der skal opfyldes for at gøre EU-dækkende vejtrafikinformations- og -navigationstjenester nøjagtige og tilgængelige på tværs af landegrænserne for ITS-brugere, på grundlag af:

1.2.1. tilgængelighed af og adgang til eksisterende nøjagtige vej- og trafikdata, herunder tidstro data, som anvendes til tidstro trafikinformation til ITS-tjenesteudbydere og andre relevante interessenter samt til digitale kort, uden at det berører eventuelle indskrænkninger af hensyn til sikkerhed og transportstyring

1.2.2. lettelse af elektronisk dataudveksling mellem de relevante offentlige myndigheder og interessenter og de relevante ITS-tjenesteudbydere på tværs af landegrænser, herunder feedback om datakvalitet

1.2.3. rettidig opdatering af tilgængelige vej- og trafikdata, som benyttes af de relevante offentlige myndigheder og interessenter til tidstro trafikinformation

1.2.4. ITS-tjenesteudbydernes rettidige opdatering af tidstro trafikinformation til trafikanter og andre relevante interessenter.

1.3. Specifikationer for EU-dækkende multimodale digitale mobilitetstjenester og vejtrafikinformations- og -navigationstjenester

1.3.1. Definition af de nødvendige krav til de relevante offentlige myndigheders og/eller, når det er relevant, den private sektors indsamling af vej- og trafikdata (dvs. trafikplaner, færdselsregler og anbefalede ruter, navnlig for lastbiler) og levering heraf til ITS-tjenesteudbyderne på grundlag af:

1.3.1.1. tilgængelighed af og adgang til, for ITS-tjenesteudbydere, eksisterende vej- og trafikdata (dvs. trafikplaner, færdselsregler og anbefalede ruter) indsamlet af de relevante offentlige myndigheder og/eller den private sektor

1.3.1.2. lettelse af elektronisk dataudveksling mellem de relevante offentlige myndigheder og ITS-tjenesteudbyderne og andre relevante interessenter

1.3.1.3. de relevante offentlige myndigheders og/eller, når det er relevant, den private sektors rettidige opdatering af vej- og trafikdata (dvs. trafikplaner, færdselsregler og anbefalede ruter)

1.3.1.4. ITS-tjenesteudbydernes rettidige opdatering af ITS-tjenester og -applikationer med anvendelse af disse vej- og trafikdata.

1.3.2. Definition af de krav, der skal opfyldes for at gøre vej-, trafik- og relevante rejse- og multimodale infrastrukturdata, der benyttes til digitale kort, nøjagtige og så vidt muligt tilgængelige for producenter og tjenesteudbydere af digitale kort på grundlag af:

1.3.2.1. tilgængelighed af og adgang til eksisterende vej- og trafikdata og relevante rejse- og multimodale infrastrukturdata, herunder identificerede adgangsknudepunkter, der anvendes til digitale kort til producenter og tjenesteudbydere af digitale kort

1.3.2.2. lettelse af elektronisk dataudveksling mellem de relevante offentlige myndigheder og interessenter og producenter og tjenesteudbydere af digitale kort

1.3.2.3. de relevante offentlige myndigheders og interessenters rettidige opdatering af vej- og trafikdata til digitale kort

1.3.2.4. rettidig opdatering af digitale kort, foretaget af producenter og tjenesteudbydere af digitale kort.

2. Prioritetsområde II: ITS-tjenester til rejser, transport og trafikstyring

I specifikationerne og standarderne for ITS-tjenester til rejser, transport og trafikstyring skal følgende indgå:

2.1. Specifikationer for forbedrede trafik- og hændelsesstyringstjenester

Definition af de nødvendige krav, der skal opfyldes for at støtte og harmonisere forbedrede trafik- og hændelsesstyringstjenester på grundlag af:

2.1.1. tilgængelighed af og adgang til eksisterende og nøjagtige vej- og trafikdata og data om ulykker og hændelser, der er nødvendige for trafik- og hændelsesstyringstjenester

2.1.2. lettelse af elektronisk dataudveksling, herunder godstransportdata, der er relevant for trafik- og hændelsesstyringen (f.eks. transport af farligt gods, adgangsbegrænsninger for gods, overdimensionerede transporter), mellem trafikstyringscentre, trafikinformationscentre, interessenter og de relevante ITS-tjenesteudbydere på tværs af landegrænser, navnlig ved hjælp af standardiserede grænseflader

2.1.3. rettidig opdatering af tilgængelige vej- og trafikdata og data om ulykker og hændelser, der er nødvendige for at forbedre trafik- og hændelsesstyringstjenesterne hos de relevante interessenter

2.1.4. tilgængelighed af og adgang til data og synergi i forhold til andre initiativer, der har til formål at støtte multimodalitet, integration af transportformer og lettelse af modalskift i det europæiske transportnet til de mest bæredygtige transportformer gennem harmonisering og lettelse af datadeling ([1])*.

2.2. Specifikationer for mobilitetsstyringstjenester

Definition af de nødvendige krav, der skal opfyldes for at støtte de offentlige transportmyndigheders udvikling af nøjagtige mobilitetsstyringstjenester på grundlag af:

2.2.1. tilgængelighed af og adgang til eksisterende, nøjagtige vej- og multimodale rejse- og trafikdata, som er nødvendige for mobilitetsstyring, i et standardiseret format for de relevante offentlige myndigheder, uden at det berører databeskyttelseskravene

2.2.2. lettelse af elektronisk dataudveksling mellem de relevante offentlige myndigheder og interessenter og de relevante ITS-tjenesteudbydere på tværs af landegrænser

2.2.3. de relevante offentlige myndigheders og interessenters rettidige opdatering af de tilgængelige vej- og multimodale rejse- og trafikdata, der er nødvendige for mobilitetsstyring.

2.3. EU-ramme for ITS-arkitektur

Definition af de nødvendige foranstaltninger til udvikling af en EU-ITS-rammearkitektur, der specifikt vedrører ITS-relateret interoperabilitet, kontinuitet i tjenesterne og multimodalitetsaspekterne, og inden for hvilken medlemsstaterne og deres kompetente myndigheder i samarbejde med den private sektor kan udvikle deres egen ITS-arkitektur for mobilitet på nationalt, regionalt eller lokalt plan.

2.4. ITS-applikationer og godstransportlogistik

Definition af de nødvendige krav, der skal opfyldes for at støtte virkeliggørelsen af ITS-applikationer til godstransportlogistik, navnlig sporing af gods (»tracking and tracing«) og andre synlighedstjenester under fragten og på tværs af transportformer, på grundlag af:

2.4.1. tilgængelighed af relevante ITS-teknologier for ITS-applikationsudviklere og disses anvendelse heraf

2.4.2. tilgængelighed af fragtrelaterede data, der er tilgængelige via andre specifikke rammer for datadeling ([2])*

2.4.3. integration af positionsbestemmelser i trafikstyringsværktøjer og -centre.

3. Prioritetsområde III: ITS-tjenester inden for færdselssikkerhed og -sikring

I specifikationerne og standarderne for ITS-tjenester inden for færdselssikkerhed og -sikring skal følgende indgå:

3.1. Specifikationer for det interoperable EU-dækkende eCall-system

Definition af de nødvendige foranstaltninger til harmoniseret tilrådighedsstillelse af et interoperabelt EU-dækkende eCall-system, herunder:

3.1.1. tilgængelighed af de nødvendige køretøjsintegrerede ITS-data, som skal udveksles

3.1.2. tilgængelighed af det nødvendige udstyr i de alarmcentre, der modtager data fra køretøjerne

3.1.3. lettelse af elektronisk dataudveksling mellem køretøjerne og alarmcentrene, herunder eventuel interaktion med data, der er omfattet af forordning (EU) 2020/1056, og med e-CMR ([3])*, f.eks. for så vidt angår farligt gods.

3.2. Specifikationer for informations- og reservationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer.

Definition af de nødvendige foranstaltninger for tilrådighedsstillelse af ITS-baserede informations- og, hvor de er tilgængelige, reservationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer, navnlig på service- og rastepladser og ved veje, på grundlag af:

3.2.1. tilgængelighed af oplysninger om brugernes parkeringsmuligheder ved veje

3.2.2. let elektronisk dataudveksling mellem parkeringspladser ved veje, centre og køretøjer.

3.2.3. integration af relevante ITS-teknologier i såvel køretøjer som parkeringsfaciliteter ved veje, således at oplysningerne om ledige parkeringspladser bliver opdateret med henblik på reservation.

3.3. Specifikationer for et minimum af generel trafiksikkerhedsinformation

Definition af mindstekrav til tilrådighedsstillelsen af »generel trafikinformation«, som er relevant for trafiksikkerheden, om muligt vederlagsfrit, til alle brugere, herunder deres minimumsindhold, på grundlag af:

3.3.1. tilgængelighed af og adgang til nøjagtige data om sikkerhedsrelaterede hændelser og forhold, der er nødvendige for sikkerhedsrelaterede trafikinformations- og hændelsesstyringstjenester

3.3.2. indførelse eller anvendelse af midler til at konstatere eller identificere sikkerhedsrelaterede hændelser og forhold

3.3.3. fastlæggelse og anvendelse af en standardiseret liste over sikkerhedsrelaterede trafikhændelser (»generelle trafikmeldinger«), som bør meddeles ITS-brugerne vederlagsfrit

3.3.4. kompatibilitet og integration af »generelle trafikmeldinger« i ITS-tjenesterne med henblik på tidstro trafikinformation og multimodal rejseinformation.

3.4. Specifikationer for andre tiltag

3.4.1. Definition af de nødvendige foranstaltninger til støtte for trafikanternes sikkerhed med hensyn til menneske-maskine-grænsefladen i køretøjet og brugen af flytbart udstyr, herunder mobiltelefoner, til støtte for kørslen og/eller transportaktiviteterne samt sikkerheden i forbindelse med kommunikation i køretøjet, der ikke er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 ([4])*, (EU) nr. 168/2013 ([5])* og (EU) 2018/858 ([6])*.

3.4.2. Definition af de nødvendige foranstaltninger til at forbedre sikkerheden og komforten for bløde trafikanter for så vidt angår alle relevante ITS-applikationer, der ikke er omfattet af forordning (EU) nr. 167/2013, (EU) nr. 168/2013 og (EU) 2018/858.

3.4.3. Definition af de nødvendige foranstaltninger til at integrere avancerede førerstøtteinformationssystemer i køretøjer og vejinfrastruktur, der ikke er omfattet af forordning (EU) nr. 167/2013, (EU) nr. 168/2013 og (EU) 2018/858.

3.4.4. Definition af de nødvendige foranstaltninger til at lette udvekslingen af oplysninger mellem udbydere af ITS-sikkerhedsapplikationer, herunder støtte til generhvervelse af stjålne køretøjer eller varer, og relevante offentlige myndigheder under behørig hensyntagen til andre eksisterende og nye rammer, der har til formål at lette datadeling inden for mobilitet og transport, og som ikke er omfattet af forordning (EU) nr. 167/2013, (EU) nr. 168/2013 og (EU) 2018/858.

4. Prioritetsområde IV: ITS-tjenester til samarbejdende, forbundet og automatiseret mobilitet

I specifikationerne og standarderne for sammenkobling af køretøjer med transportinfrastruktur, bevidstgørelse og muliggørelse af højt automatiserede mobilitetstjenester skal følgende indgå, uden at dette berører de specifikationer og standarder, der er fastsat i forordning (EU) nr. 167/2013, (EU) nr. 168/2013 og (EU) 2018/858:

4.1. Definition af de nødvendige foranstaltninger til at gøre yderligere fremskridt med udvikling og implementering af samarbejdende intelligente transportsystemer (mellem køretøjerne indbyrdes, mellem køretøjer og infrastruktur og mellem infrastrukturerne indbyrdes), navnlig for at støtte CCAM, på grundlag af:

4.1.1. lettelse af data- eller informationsudveksling mellem køretøjerne indbyrdes, mellem infrastrukturerne indbyrdes og mellem køretøjer og infrastrukturer og mellem andre trafikanter og køretøjer og infrastrukturer

4.1.2. tilgængelighed af relevante data eller oplysninger, der skal udveksles, for de respektive køretøjs- eller vejinfrastrukturparter

4.1.3. brug af et standardiseret meddelelsesformat for denne data- eller informationsudveksling mellem køretøj og infrastruktur

4.1.4. definition af en nøjagtig og pålidelig kommunikationsinfrastruktur for data- eller informationsudveksling mellem køretøjerne indbyrdes, mellem infrastrukturerne indbyrdes og mellem køretøjer og infrastrukturer

4.1.5. anvendelse af standardiseringsprocesser til at vedtage de respektive arkitekturer.

4.2. Specifikationer for tjenesteydelser

4.2.1. C-ITS-informations- og varslingstjenester baseret på statusdata, der øger transportbrugernes bevidsthed om kommende trafiksituationer

4.2.2. C-ITS-informations- og varslingstjenester baseret på observationer, der yderligere øger transportbrugernes, herunder ikkeforbundne transportbrugeres, bevidsthed om kommende trafiksituationer

4.2.3. C-ITS-tjenester baseret på intentioner, der gør det muligt for køretøjer at håndtere komplekse trafikscenarier og muliggøre højautomatiseret kørsel

4.2.4. C-ITS-infrastrukturtjenester til støtte for automatiseret kørsel.

4.3. Specifikationer for EU-systemet til forvaltning af C-ITS-sikkerhedsoplysninger

4.3.1. certifikatpolitik for forvaltning af public key-certifikater til C-ITS-tjenester

4.3.2. fastlæggelse af rollerne for den C-ITS-certifikatpolitiske myndighed, C-ITS-tillidslisteforvalteren og C-ITS-kontaktpunktet

4.3.3. sikkerhedspolitik for forvaltning af informationssikkerhed i C-ITS.

_____

([1])* Som f.eks. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 af 15. juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 33) samt det arbejde, der udføres i det digitale transport- og logistikforum.

([2])* Som f.eks. forordning (EU) 2020/1056.

([3])* Tillægsprotokol til konventionen om fragtaftaler ved international godsbefordring ad landevej (CMR) for så vidt angår det elektroniske fragtbrev.

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

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

([6])* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).«

BILAG II

»BILAG II

PRINCIPPER FOR SPECIFIKATIONER OG INDFØRELSE AF ITS

(som omhandlet i artikel 5, 6, 7 og 8)

Vedtagelse af specifikationer, udstedelse af mandater til standarder og udvælgelse og indførelse af ITS-applikationer og -tjenester skal bygge på en vurdering af behovet, som involverer alle relevante interessenter, og skal følge nedenstående principper. Sådanne foranstaltninger skal:

a)	være effektive	–	yde et mærkbart bidrag til at afhjælpe de centrale udfordringer, der påvirker vejtransporten i Europa (f.eks. føre til mindre trafikbelastning, håndtere nødsituationer og vejrfænomener, nedbringe emissioner, forbedre energieffektivitet, opnå højere sikkerheds- og sikringsniveauer, herunder for bløde trafikanter)
b)	være omkostningseffektive	–	optimere forholdet mellem omkostninger og resultater med henblik på målopfyldelse
c)	være afpassede	–	åbne mulighed for forskellige niveauer af opnåelig tjenestekvalitet og indførelse, hvor det er hensigtsmæssigt, under hensyn til de særlige forhold på lokalt, regionalt, nationalt og europæisk plan
d)	støtte kontinuitet i tjenesterne	–	sikre ubrudte tjenester i hele Unionen, navnlig i det transeuropæiske net og, hvor det er muligt, ved dets ydre grænser, når ITS-tjenester indføres. Kontinuitet i tjenesterne bør sikres på et niveau, der er tilpasset de særlige forhold, der karakteriserer transportnet, som forbinder lande med lande og, hvor det er relevant, regioner med regioner og byer med landdistrikter
e)	sørge for interoperabilitet	–	sikre, at systemernes applikationer, tjenesterne og de bagvedliggende forretningsprocedurer har kapaciteten til at udveksle data og dele information og viden i et standardiseret format for at muliggøre effektiv levering af ITS-tjenester
f)	støtte bagudkompatibilitet	–	hvor det er begrundet, sikre, at ITS-systemerne kan arbejde med eksisterende systemer, som har det samme formål, uden at hindre udviklingen af nye teknologier og samtidig, hvor det er relevant, støtte komplementariteten med eller overgangen til nye teknologier
g)	respektere den eksisterende nationale infrastruktur og de eksisterende nationale netværkskarakteristika	–	tage hensyn til de iboende forskelle i transportnettenes karakteristika, navnlig med hensyn til trafikmængder og vejrforhold samt infrastrukturers særlige forhold
h)	fremme lige adgang	–	ikke hindre eller diskriminere bløde trafikanters adgang til ITS-applikationer og -tjenester. Hvor det er relevant, være tilgængelige for personer med handicap i overensstemmelse med tilgængelighedskravene i bilag I til direktiv (EU) 2019/882, når ITS-applikationerne og -tjenesterne har til formål at stille en grænseflade eller oplysninger til rådighed for ITS-brugere med handicap, være brugervenlige for personer med begrænset digitalt kendskab
i)	støtte modenhed	–	efter en relevant risikovurdering, herunder, hvor det er relevant, test under virkelighedsnære forhold, på tværs af køretøjs- og udstyrsfabrikanter og infrastrukturudbydere, påvise robustheden af innovative ITS-systemer gennem et tilstrækkeligt niveau af teknisk udvikling og operationel drift

j)	levere tids- og positionsbestemmelse af høj kvalitet	–	sikre kompatibilitet mellem ITS-applikationer og -tjenester, som er afhængige af tids- eller positionsbestemmelse, og som minimum de navigationstjenester, der leveres af Galileo, herunder Open Service Navigation Message Authentication (ægthedsbekræftelse af navigationsmeddelelse via åben tjeneste) og andre Galileotjenester som f.eks. højpræcisionstjenesten, når en sådan tjeneste bliver tilgængelig, og den europæiske geostationære navigations-overlay-tjeneste-(EGNOS-) systemerne. Hvor det er relevant, sikre, at ITS-applikationer og -tjenester, der er afhængige af jordobservationsdata, anvender data, informationer eller tjenester fra Copernicus. Der kan ud over data fra Copernicus også anvendes andre data og tjenester
k)	lette intermodalitet	–	hvor det er relevant, tage hensyn til koordineringen mellem forskellige transportformer ved indførelsen af ITS
l)	respektere sammenhængen	–	tage hensyn til gældende EU-regler, -politikker og -aktiviteter, der er relevante på ITS-området, navnlig inden for standardisering og, for så vidt angår specifikationer, princippet om teknologineutralitet som fastsat i direktiv (EU) 2018/1972
m)	skabe gennemsigtighed og tillid	–	skabe gennemsigtighed, f.eks. ved at sikre gennemsigtighed i rangordningen, herunder vedrørende miljøpåvirkningen, når der stilles forslag om mobilitetsmuligheder til kunderne.«

BILAG III

»BILAG III

Liste over datatyper

Datatype:	Geografisk dækning	Dato omhandlet i artikel 6a, stk. 1, andet afsnit	Dato omhandlet i artikel 6a, stk. 1, tredje afsnit
1. Data vedrørende tilrådighedsstillelse af EU-dækkende trafikinformations- og navigationstjenester (jf. bilag I, prioritetsområde I, punkt 1.2 og 1.3):			
1.1. Kategori: i givet fald statisk og dynamisk trafikregulering vedrørende:			
Underkategori: — betingelser for adgang til tunneler — betingelser for adgang til broer — hastighedsgrænser — overhalingsforbud for tunge godskøretøjer — vægt-/længde-/bredde-/højdebegrænsninger	Det transeuropæiske hovednet for veje	31. december 2025	31. december 2027
	Det samlede transeuropæiske net for veje, andre motorveje og delstrækninger af primærveje, hvor den samlede årlige gennemsnitlige daglige trafik er på over 8 500 køretøjer, og alle veje i byerne i centrum af hvert byknudepunkt som defineret i artikel 3, litra p), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 ([1]) og anført i nævnte forordning, herunder dem, der forvaltes af byerne. Medlemsstaten kan vælge at begrænse dækningen i byer i centrum af byknudepunkter til veje, hvor den årlige gennemsnitlige daglige trafik er på over 7 000 køretøjer. Den medlemsstat, der træffer denne afgørelse, underretter Kommissionen herom senest den 31. december 2026	31. december 2026	31. december 2028
Underkategori: — ensrettede veje	Vejinfrastruktur i byerne i centrum af hvert byknudepunkt som defineret i artikel 3, litra p), i forordning (EU) nr. 1315/2013	31. december 2025	31. december 2027
Underkategori: — regulering af godslevering	Vejinfrastruktur i byerne i centrum af hvert byknudepunkt som defineret i artikel 3, litra p), i forordning (EU) nr. 1315/2013	31. december 2026	Delegerede retsakter, der skal vedtages i henhold til artikel 7, stk. 1a, litra a), b) og c)

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).

Datatype:	Geografisk dækning	Dato omhandlet i artikel 6a, stk. 1, andet afsnit	Dato omhandlet i artikel 6a, stk. 1, tredje afsnit
Underkategori: — færdselsretning for reversible vognbaner	Det transeuropæiske hovednet og det samlede transeuropæiske net for veje, andre motorveje og delstrækninger af primærveje, hvor den samlede årlige gennemsnitlige daglige trafik er på over 8 500 køretøjer, og alle veje i byerne i centrum af hvert byknudepunkt som defineret i artikel 3, litra p), i forordning (EU) nr. 1315/2013 og anført i nævnte forordning, herunder dem, der forvaltes af byerne. Medlemsstaten kan vælge at begrænse dækningen i byer i centrum af byknudepunkter til veje, hvor den årlige gennemsnitlige daglige trafik er på over 7 000 køretøjer. Den medlemsstat, der træffer denne afgørelse, underretter Kommissionen herom senest den 31. december 2026	31. december 2026	Delegerede retsakter, der skal vedtages i henhold til artikel 7, stk. 1a, litra a), b) og c)
Underkategori: — trafikplaner	Det transeuropæiske hovednet og det samlede transeuropæiske net for veje, andre motorveje og delstrækninger af primærveje, hvor den samlede årlige gennemsnitlige daglige trafik er på over 8 500 køretøjer, og alle veje i byerne i centrum af hvert byknudepunkt som defineret i artikel 3, litra p), i forordning (EU) nr. 1315/2013 og anført i nævnte forordning, herunder dem, der forvaltes af byerne. Medlemsstaten kan vælge at begrænse dækningen i byer i centrum af byknudepunkter til veje, hvor den årlige gennemsnitlige daglige trafik er på over 7 000 køretøjer. Den medlemsstat, der træffer denne afgørelse, underretter Kommissionen herom senest den 31. december 2028	31. december 2028	Delegerede retsakter, der skal vedtages i henhold til artikel 7, stk. 1a, litra a), b) og c)
Underkategori: — permanente adgangsbegrænsninger	Det transeuropæiske hovednet og det samlede transeuropæiske net for veje, andre motorveje og delstrækninger af primærveje, hvor den samlede årlige gennemsnitlige daglige trafik er på over 8 500 køretøjer, og alle veje i byerne i centrum af hvert byknudepunkt som defineret i artikel 3, litra p), i forordning (EU) nr. 1315/2013 og anført i nævnte forordning, herunder dem, der forvaltes af byerne. Medlemsstaten kan vælge at begrænse dækningen i byer i centrum af byknudepunkter til veje, hvor den årlige gennemsnitlige daglige trafik er på over 7 000 køretøjer. Den medlemsstat, der træffer denne afgørelse, underretter Kommissionen herom senest den 31. december 2026	31. december 2026	Delegerede retsakter, der skal vedtages i henhold til artikel 7, stk. 1a, litra a), b) og c)

Datatype:	Geografisk dækning	Dato omhandlet i artikel 6a, stk. 1, andet afsnit	Dato omhandlet i artikel 6a, stk. 1, tredje afsnit
Underkategori: — afgrænsning af begrænsninger, forbud eller forpligtelser, der gælder for bestemte områder, aktuel status for adgang og betingelser for kørsel i regulerede trafikzoner	Det transeuropæiske hovednet og det samlede transeuropæiske net for veje, andre motorveje og delstrækninger af primærveje, hvor den samlede årlige gennemsnitlige daglige trafik er på over 8 500 køretøjer, og alle veje i byerne i centrum af hvert byknudepunkt som defineret i artikel 3, litra p), i forordning (EU) nr. 1315/2013 og anført i nævnte forordning, herunder dem, der forvaltes af byerne. Medlemsstaten kan vælge at begrænse dækningen i byer i centrum af byknudepunkter til veje, hvor den årlige gennemsnitlige daglige trafik er på over 7 000 køretøjer. Den medlemsstat, der træffer denne afgørelse, underretter Kommissionen herom senest den 31. december 2026	31. december 2026	Delegerede retsakter, der skal vedtages i henhold til artikel 7, stk. 1a, litra a), b) og c)

1.2. Type data om status på nettet:

Underkategori: — vejlukninger — vognbanelukning — vejarbejder	Det transeuropæiske hovednet for veje	31. december 2025	Ikke relevant (note 1)
	Det samlede transeuropæiske net for veje	31. december 2026	Ikke relevant note 1)
Underkategori: — midlertidige trafikledelsesforanstaltninger	Det transeuropæiske hovednet og det samlede transeuropæiske net for veje	31. december 2028	Ikke relevant (note 1)

2. Data om informations- og reservationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer (jf. bilag I, prioritetsområde III, punkt 3.2):

Kategori: statiske data Underkategori: — statiske data om parkeringsområder — information om sikkerhed og udstyr på parkeringsområdet	Det transeuropæiske hovednet for veje	31. december 2025	31. december 2026
	Det samlede transeuropæiske net for veje	31. december 2026	31. december 2027
Kategori: dynamiske data Underkategori: — dynamiske data om parkeringspladsers ledighed, herunder hvorvidt et parkeringsområde er optaget eller lukket, eller hvor mange ledige pladser der er tilbage.	Det transeuropæiske hovednet og det samlede transeuropæiske net for veje	31. december 2027	Ikke relevant (note 1)

Datatype:	Geografisk dækning	Dato omhandlet i artikel 6a, stk. 1, andet afsnit	Dato omhandlet i artikel 6a, stk. 1, tredje afsnit
3. Data om konstaterede færdselssikkerhedsrelaterede hændelser eller forhold vedrørende et minimum af generel trafiksikkerhedsinformation (jf. bilag I, prioritetsområde III, punkt 3.3):			
Kategori: dynamiske data Underkategori: — midlertidigt glat vej — dyr, mennesker, hindringer, genstande på vejen — uafsikret ulykkesområde — kortvarigt vejarbejde — spøgelsesbilist — uskiltet blokering af vej	Det transeuropæiske hovednet og det samlede transeuropæiske net for veje og andre motorveje, der ikke indgår i dette net	31. december 2025	Ikke relevant (note 1)
Underkategori: — nedsat sigtbarhed — usædvanlige vejrforhold	Det transeuropæiske hovednet og det samlede transeuropæiske net for veje og andre motorveje, der ikke indgår i dette net	31. december 2026	Ikke relevant (note 1)
4. Statiske multimodale trafikdata for EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester (jf. bilag I, prioritetsområde I, punkt 1.1 og 1.3):			
Kategori Beliggenhed af identificerede adgangsknudepunkter for alle planlagte transportformer, herunder oplysninger om knudepunkters tilgængelighed og omstigningsveje (såsom forekomst af elevatorer og rulletrapper)	Byknudepunkter som defineret i artikel 3, litra p), i forordning (EU) nr. 1315/2013 og anført i nævnte forordning, herunder dem, der forvaltes af byerne	31. december 2026	Delegerede retsakter, der skal vedtages i henhold til artikel 7, stk. 1a, litra a), b) og c)
	Hele Unionens transportnet	31. december 2028	Delegerede retsakter, der skal vedtages i henhold til artikel 7, stk. 1a, litra a), b) og c)

NOTE 1: »Der er ingen forpligtelse til at stille de data, der er oprettet eller ajourført inden den dato, der er fastsat i tredje kolonne i dette bilag, til rådighed i henhold til artikel 6a, stk. 1«.«

BILAG IV

»*BILAG IV*

Liste over ITS-tjenester

Tjeneste	Geografisk dækning	Dato
Et minimum af generel trafiksikkerhedsinformation (SRTI), jf. bilag I, prioritetsområde III, punkt 3.3	Det transeuropæiske hovednet og det samlede transeuropæiske net for veje	31. december 2026«