Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe C

C/2024/6798

13.11.2024

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 12. November 2024

zur Festlegung eines Arbeitsprogramms gemäß der Richtlinie 2010/40/EU für den Zeitraum 2024-2028

(C/2024/6798)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern ([1]), insbesondere auf Artikel 4a Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit der Richtlinie (EU) 2023/2661 ([2]) wurde die Richtlinie 2010/40/EU geändert und insbesondere ein neuer Artikel 4a eingeführt, in dem die Kommission aufgefordert wird, bis zum 21. Dezember 2024 ein Arbeitsprogramm für die Richtlinie 2010/40/EU anzunehmen. Dieses Arbeitsprogramm ist im Anhang dieses Beschlusses aufgeführt und enthält die Ziele und den Zeitrahmen der von der Kommission geplanten Tätigkeiten, insbesondere im Hinblick auf die mögliche Annahme gemeinsamer Spezifikationen in den vier vorrangigen Bereichen der Richtlinie 2010/40/EU und die mögliche Änderung ihres Anhangs III.

(2) Gemäß Artikel 4a Absatz 2 der Richtlinie 2010/40/EU muss die Kommission außerdem vor jeder nachfolgenden Verlängerung der Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte um fünf Jahre gemäß Artikel 12 Absatz 2 ein neues Arbeitsprogramm annehmen. Da der Kommission die nächste Verlängerung der Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte um fünf Jahre ab dem 20. Dezember 2028 übertragen werden soll, erstreckt sich das in diesem Beschluss festgelegte Arbeitsprogramm auf den Zeitraum 2024-2028.

(3) Mit dem Beschluss C(2022) 9140 final der Kommission ([3]) zur Aktualisierung des Arbeitsprogramms in Bezug auf die Maßnahmen gemäß Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 2010/40/EU wurde ein Arbeitsprogramm für den Zeitraum 2022-2027 festgelegt. Angesichts der neuen Anforderungen an das Arbeitsprogramm, die mit Artikel 4a Absatz 1 der Richtlinie 2010/40/EU eingeführt wurden, und der Tatsache, dass die verbleibenden geplanten Tätigkeiten des Arbeitsprogramms für den Zeitraum 2022-2027 in das vorliegende Arbeitsprogramm übernommen werden, sollte der Beschluss C(2022) 9140 final aufgehoben werden.

(4) Bei der Durchführung der Tätigkeiten des Arbeitsprogramms wird die Kommission im Einklang mit den Grundsätzen der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung ([4]) angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführen.

(5) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Europäischen IVS-Ausschusses —

BESCHLIEßT:

Artikel 1

Das im Anhang dargelegte Arbeitsprogramm für den Zeitraum 2024-2028 für die Anwendung der Richtlinie 2010/40/EU wird angenommen.

([1]) ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2010/40/oj.
([2]) Richtlinie (EU) 2023/2661 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. November 2023 zur Änderung der Richtlinie 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (ABl. L, 2023/2661, 30.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2661/oj).
([3]) Beschluss C(2022) 9140 final der Kommission vom 13.12.2022 zur Aktualisierung des Arbeitsprogramms in Bezug auf die Maßnahmen gemäß Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 2010/40/EU für den Zeitraum 2022-2027.
([4]) ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1. ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

Artikel 2

Der Beschluss C(2022) 9140 final der Kommission wird aufgehoben.

Brüssel, den 12. November 2024

Für die Kommission
Wopke HOEKSTRA
Mitglied der Kommission

ANHANG

Inhalt

Buchseite

1. Einführung 3

2. Umfang und Zeitrahmen des Arbeitsprogramms 3

3. Beschreibung und Zeitplan der vorgeschlagenen Tätigkeiten 4

3.1. Aufgaben der Kommission im Zusammenhang mit der Änderung der Richtlinie 2010/40/EU 4

3.2. Ausführliche Beschreibung der vorgeschlagenen Tätigkeiten 4

3.2.1. Kooperative intelligente Verkehrssysteme (K-IVS) 4

3.2.2. eCall-System – mögliche Ausweitung auf andere Fahrzeugklassen 4

3.2.3. Entwicklung von Kennungen für multimodale Zugangsknoten 5

3.2.4. Verbessertes Verkehrs- und Störungsmanagement 5

3.2.5. Überarbeitung der geltenden Spezifikationen für ein Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsmeldungen 6

3.2.6. Überarbeitung der geltenden Spezifikationen für Informationsdienste für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge 7

3.2.7. Änderung des Anhangs III der Richtlinie 2010/40/EU 7

4. Änderung des Arbeitsprogramms 8

1. EINFÜHRUNG

Seit dem Inkrafttreten der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) im August 2010 hat die Kommission das erste Arbeitsprogramm ([2]) umgesetzt, das in erster Linie die Annahme von Spezifikationen für die vorrangigen Maßnahmen im Rahmen der Richtlinie vorsah. Danach folgten zwei Aktualisierungen dieses Arbeitsprogramms für die Zeiträume 2017–2022 ([3]) und 2022-2027 ([4]), die neue Maßnahmen gemäß Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie umfassten.

Gemäß Artikel 4a der Richtlinie 2010/40/EU, der mit der Richtlinie (EU) 2023/2661 des Europäischen Parlaments und des Rates ([5]) eingeführt wurde, muss die Kommission bis zum 21. Dezember 2024 ein Arbeitsprogramm annehmen.

2. UMFANG UND ZEITRAHMEN DES ARBEITSPROGRAMMS

In diesem Arbeitsprogramm sind die Tätigkeiten dargelegt, die die Kommission zur Umsetzung der Richtlinie 2010/40/EU durchführen will. Diese Tätigkeiten umfassen eine Bestandsaufnahme mit Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten zur Klärung ihres Umfangs, unter Berücksichtigung der bestehenden sektorspezifischen Vorschriften und sektorübergreifenden Datenrechtsvorschriften und -initiativen.

In diesem Arbeitsprogramm sind die Tätigkeiten aufgeführt, die die Kommission insbesondere im Hinblick auf die mögliche Annahme gemeinsamer Spezifikationen in den vier vorrangigen Bereichen der Richtlinie 2010/40/EU und die mögliche Änderung von Anhang III dieser Richtlinie durchführen wird. Es enthält eine Beschreibung und einen unverbindlichen Zeitplan für jede Tätigkeit.

([1]) Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1).
([2]) C(2011) 289 final.
([3]) C(2018) 8264 final.
([4]) C(2022) 9140 final.
([5]) Richtlinie (EU) 2023/2661 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. November 2023 zur Änderung der Richtlinie 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (ABl. L, 2023/2661, 30.11.2023, S. 1).

Je nach Bedarf und sofern sie entsprechend ausgereift sind, können die Tätigkeiten zu Normungsmaßnahmen, Unterstützungsmaßnahmen oder gemeinsamen Spezifikationen führen. Gemeinsame Spezifikationen könnten mit einem neuen delegierten Rechtsakt oder der Änderung eines bestehenden delegierten Rechtsakts angenommen werden. Außerdem können die sich aus verschiedenen Tätigkeiten ergebenden Spezifikationen in Form eines gemeinsamen delegierten Rechtsakts angenommen werden.

Dieses Arbeitsprogramm gilt für den Zeitraum 2024-2028.

3. BESCHREIBUNG UND ZEITPLAN DER VORGESCHLAGENEN TÄTIGKEITEN

3.1. Aufgaben der Kommission im Zusammenhang mit der Änderung der Richtlinie 2010/40/EU

Die folgende Tabelle gewährt einen allgemeinen Überblick über die Hauptaufgaben der Kommission im Zeitraum 2024-2028, die sich aus der Änderung der Richtlinie 2010/40/EU durch die Richtlinie (EU) 2023/2661 ergeben.

Aufgaben	2024	2025	2026	2027	2028
Annahme des Arbeitsprogramms					
Annahme des gemeinsamen Musters für die Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten und wesentliche Leistungsindikatoren					
Verlängerung des Mandats der Europäischen IVS-Beratergruppe (European ITS Advisory Group, EIAG)					
Berichte über die Fortschritte bei der Umsetzung (2026) und die übertragenen Befugnisse (2028)					
Überprüfung der Richtlinie 2010/40/EU					

3.2. Ausführliche Beschreibung der vorgeschlagenen Tätigkeiten

3.2.1. *Kooperative intelligente Verkehrssysteme (K-IVS)*

Beschreibung:

Ziel dieser Tätigkeit ist es, gegebenenfalls gemeinsame EU-Spezifikationen anzunehmen, um Kompatibilität, Interoperabilität und Kontinuität bei der Einführung und beim Betrieb EU-weiter K-IVS-Dienste auf der Grundlage einer vertrauenswürdigen und sicheren Kommunikation zu gewährleisten.

Geplante EU-Spezifikationen:

— Spezifikationen für die Verwaltung von Sicherheitsberechtigungsnachweisen von K-IVS-Diensten in der EU;

— Spezifikationen für harmonisierte K-IVS-Dienste;

— Spezifikationen zur Förderung der Entwicklung und Umsetzung von K-IVS, insbesondere zur Unterstützung der kooperativen, vernetzten und automatisierten Mobilität.

Diese Tätigkeit erstreckt sich auf alle Fahrzeugtypen und -nutzer und untersucht die Reife der Dienste, unter anderem für Einsatzfahrzeuge, öffentliche Verkehrsmittel, besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer wie motorisierte Zweiräder und Fahrräder, Straßenbauarbeiter, Lastkraftwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Pkw. Zudem umfasst sie lokale und zentrale Infrastrukturelemente (straßenseitige Geräte und zentrale K-IVS-Stationen). Am Anfang der Tätigkeit steht eine Bestandsaufnahme in Zusammenarbeit mit Sachverständigen und Interessenträgern der Mitgliedstaaten, um ihren Anwendungsbereich weiter zu präzisieren, z. B. durch die Ermittlung von Diensten, einschließlich Synergien mit Diensten zur Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsmeldungen. Im Anschluss daran sollte eine Begleitstudie in Auftrag gegeben werden.

(vorrangiger Bereich IV der Richtlinie 2010/40/EU)

Zeitrahmen:

2024-2027

3.2.2. *eCall-System – mögliche Ausweitung auf andere Fahrzeugklassen*

Beschreibung:

Wie in der Strategie der Kommission für nachhaltige und intelligente Mobilität ([6]) (Maßnahme Nr. 75) angekündigt, und im Anschluss an die Anpassung des eCall-Rechtsrahmens an neue paketvermittelnde elektronische Kommunikationstechnologien im Jahr 2024, wird im Rahmen dieser Tätigkeit geprüft, ob die Notrufabfragestellen infolge der möglichen Ausweitung des eCall-Systems auf andere Fahrzeugklassen (wie Lastkraftwagen, Kraftomnibusse, motorisierte Zweiräder und landwirtschaftliche Zugmaschinen) angepasst werden müssen.

Bei dieser Tätigkeit besteht ein Zusammenhang mit und eine Abhängigkeit von den Entwicklungen des bestehenden Rechtsrahmens für eCall-Notrufabfragestellen und bordeigene eCall-Systeme ([7]), der Rechtsvorschriften über die IVS-Richtlinie hinaus umfasst. Die mögliche Ausweitung des eCall-Systems auf andere Fahrzeugklassen sollte durch eine Folgenabschätzung gestützt werden, die alle Aspekte des eCall-Systems abdeckt. Insbesondere sollte sie notwendigen Änderungen der Spezifikationen für Notrufabfragestellen gemäß der Richtlinie 2010/40/EU Rechnung tragen.

(vorrangiger Bereich III der Richtlinie 2010/40/EU)

Zeitrahmen:

2025-2028

3.2.3. *Entwicklung von Kennungen für multimodale Zugangsknoten*

Beschreibung:

Ziel dieser Tätigkeit ist es, die Schaffung eindeutiger EU-Kennungen (IDs) für Zugangsknoten (für Linienverkehr und gegebenenfalls nachfrageorientierten Verkehr) zu unterstützen. Die Entwicklung eindeutiger EU-Kennungen würde die Entwicklung multimodaler Dienste, einschließlich Fahrscheindiensten, unterstützen und die Umsetzung der Delegierten Verordnung über multimodale Reiseinformationsdienste ([8]) gemäß der Richtlinie 2010/40/EU erleichtern.

In einem ersten Schritt umfasst die Tätigkeit eine Bestandsaufnahme bestehender Instrumente zur Ermittlung von Zugangsknoten und eine Sondierung, wie eindeutige EU-Kennungen weiterentwickelt werden können. Konkret wird im Rahmen der Sondierungsarbeiten die derzeitige Verfügbarkeit von Kennungen für Zugangsknoten in den Mitgliedstaaten überprüft und eine Vorgehensweise vorgeschlagen, wie in einem zweiten Schritt eindeutige EU-Kennungen für diese Zugangsknoten festgelegt werden können.

Vorbereitungsarbeiten sollten als Teil eines Projekts zur technischen Unterstützung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe" durchgeführt werden. Folgemaßnahmen wie die mögliche Annahme von EU-Spezifikationen im Rahmen der Richtlinie 2010/40/EU sollten mit Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten auf der Grundlage der Empfehlungen dieses Projekts erörtert werden.

(vorrangiger Bereich I der Richtlinie 2010/40/EU)

Zeitrahmen:

2025-2027

3.2.4. *Verbessertes Verkehrs- und Störungsmanagement*

Beschreibung:

Bei dieser Tätigkeit wird geprüft, ob weitere Entwicklungen im vorrangigen Bereich II der Richtlinie 2010/40/EU erforderlich sind, insbesondere in Bezug auf verbesserte Verkehrs- und Störungsmanagementdienste.

In diesem Bereich laufen bereits mehrere Initiativen. Dazu gehören die Empfehlungen und Arbeiten des Forums für die Digitalisierung in Verkehr und Logistik im Hinblick auf den Datenaustausch in multimodalen Logistik- und Lieferketten, die papierlosen Verkehr, Frachtinformationssysteme entlang Verkehrskorridoren und elektronische Frachtbeförderungsinformationen umfassen. Ziel ist es, den Bedarf an ergänzenden Maßnahmen zu bewerten, insbesondere zur Unterstützung standardisierter Informationsflüsse oder Schnittstellen zwischen Verkehrsinformationszentralen/Verkehrsleitstellen und verschiedenen IVS-Akteuren. Dies könnte den standardisierten (und grenzüberschreitenden) Austausch von Informationen über Standorte und Routen von gefährlichen Ladungen sowie den standardisierten Austausch von Informationen über Mikromobilitätslösungen einschließlich Radverkehr (z. B. Anzahl, Muster, Parken und Infrastruktur) umfassen.

([6]) COM(2020) 789 final.

([7]) https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/interoperable-eu-wide-ecall_de.

([8]) Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste (ABl. L 272 vom 21.10.2017, S. 1).

Mit Blick auf die Zukunft von K-IVS und Automatisierung und entsprechend den Empfehlungen aus der zweiten Phase der K-IVS-Plattform könnten verschiedene Maßnahmen in Bezug auf Daten, Normen und Verfahren erforderlich sein.

Am Anfang dieser Tätigkeit steht eine Studie der Kommission, die 2024 in Auftrag gegeben wurde, um den Bedarf an weiteren Maßnahmen in Bezug auf verbesserte Verkehrs- und Störungsmanagementdienste zu sondieren, zu ermitteln, zu analysieren und zu bewerten. Verbesserte Verkehrs- und Störungsmanagementdienste bieten die Möglichkeit, den Verkehr im Straßennetz besser zu verteilen und zu steuern, was zu einer optimierten Nutzung der Straßenkapazität führt. Diese Dienste umfassen hochentwickelte Technologien zur Überwachung, Kontrolle und Reaktion auf Verkehrsbedingungen und Vorfälle in Echtzeit.

In der Studie werden die Arbeiten berücksichtigt, die bereits im Rahmen verschiedener europäischer Initiativen wie des Forums für die Digitalisierung in Verkehr und Logistik sowie im Rahmen nationaler Projekte geleistet wurden, insbesondere diejenigen, die ein verbessertes Verkehrsmanagement betreffen, wie z. B. das aus der Fazilität „Connecting Europe“ kofinanzierte Projekt „Sokrates 2.0“ ([9]).

Weitere mögliche Schritte wie Normungsmaßnahmen, unterstützende Maßnahmen oder gemeinsame Spezifikationen werden mit Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten auf der Grundlage der Empfehlungen aus der Studie erörtert.

(vorrangiger Bereich II der Richtlinie 2010/40/EU)

Zeitrahmen:

2024-2026

3.2.5. *Überarbeitung der geltenden Spezifikationen für ein Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsmeldungen*

Beschreibung:

Im Rahmen dieser Tätigkeit wird eine Überarbeitung der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013 der Kommission ([10]) geprüft, um die unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für die Nutzer weiter zu unterstützen. Unter Berücksichtigung der bestehenden sektorspezifischen Vorschriften und sektorübergreifenden Datenrechtsvorschriften und -initiativen hat die Tätigkeit die folgenden Schwerpunkte:

— Vereinfachung und Angleichung der Berichtspflicht gemäß der Verordnung (EU) Nr. 886/2013 an die Berichtspflichten aus der Richtlinie 2010/40/EU;

— mögliche Einbeziehung der Ergebnisse von Kooperationsprojekten zwischen den Mitgliedstaaten, z. B. in Bezug auf Begriffsbestimmungen, Einhaltungs- und Überprüfungsverfahren, Metadaten und Normen im Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 886/2013;

— mögliche Hinzufügung von Ereignisarten wie „Stauende“ oder „herannahende Einsatzfahrzeuge“;

— mögliche Ausweitung des geografischen Geltungsbereichs der Verordnung (EU) Nr. 886/2013;

— Prüfung, ob die Verordnung auf dem neuesten Stand ist, unter Berücksichtigung damit zusammenhängender Entwicklungen wie denjenigen aus den Projekten „NAPCORE“ ([11]) und „Data for Road Safety“ ([12]), aus der Weiterentwicklung der UNECE-Rechtsvorschriften oder der Durchführung der Verordnung über die allgemeine Sicherheit ([13]) und der Sicherheitsmanagement-Richtlinie ([14]) sowie der Entwicklung der Rechtsvorschriften und der Einführung im K-IVS-Bereich.

([9]) https://trimis.ec.europa.eu/project/socrates-20.

([10]) Delegierte Verordnung (EU) Nr. 886/2013 der Kommission vom 15. Mai 2013 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf Daten und Verfahren für die möglichst unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für die Nutzer (ABl. L 247 vom 18.9.2013, S. 6).

([11]) National Access Point Coordination Organisation for Europe – https://napcore.eu.

([12]) Data for Road Safety – https://www.dataforroadsafety.eu.

([13]) Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern (ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1).

([14]) Richtlinie (EU) 2019/1936 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2019 zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (ABl. L 305 vom 26.11.2019, S. 1).

Zu diesem Zweck plant die Kommission, 2025 eine Studie zur Vorbereitung dieser Überarbeitung in Auftrag zu geben.

(vorrangiger Bereich III der Richtlinie 2010/40/EU)

Zeitrahmen:

2024-2026

3.2.6. *Überarbeitung der geltenden Spezifikationen für Informationsdienste für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge*

Beschreibung:

Im Rahmen dieser Tätigkeit wird eine Überarbeitung der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 885/2013 der Kommission ([15]) geprüft, um die Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge weiter zu unterstützen. Unter Berücksichtigung der bestehenden sektorspezifischen Vorschriften und sektorübergreifenden Datenrechtsvorschriften und -initiativen hat die Tätigkeit die folgenden Schwerpunkte:

— Vereinfachung und Angleichung der Berichtspflicht gemäß der Verordnung (EU) Nr. 885/2013 an die Berichtspflichten aus der Richtlinie 2010/40/EU;

— mögliche Einbeziehung der Ergebnisse von Kooperationsprojekten zwischen den Mitgliedstaaten, z. B. in Bezug auf Datendefinitionen, Einhaltungs- und Überprüfungsverfahren, Metadaten und Normen im Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 885/2013;

— mögliche Ausweitung des geografischen Geltungsbereichs der Verordnung (EU) Nr. 885/2013;

— Prüfung, ob die Verordnung auf dem neuesten Stand ist, unter Berücksichtigung damit zusammenhängender Entwicklungen wie denjenigen aus dem „NAPCORE"-Projekt und der Weiterentwicklung der Rechtsvorschriften wie der Delegierten Verordnung (EU) 2022/1012 ([16]) und der Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates ([17]) über das TEN-V.

Zu diesem Zweck sollte die Kommission 2026 eine Studie zur Vorbereitung dieser Überarbeitung in Auftrag geben.

(vorrangiger Bereich III der Richtlinie 2010/40/EU)

Zeitrahmen:

2026-2027

3.2.7. *Änderung des Anhangs III der Richtlinie 2010/40/EU*

Beschreibung:

Im Einklang mit Artikel 7 der Richtlinie 2010/40/EU besteht der Zweck dieser Tätigkeit darin, die anwendbaren Zeitpunkte für die folgenden in Anhang III aufgeführten Datenarten festzulegen:

— Lieferverkehrsbestimmungen;

— Fahrtrichtung auf Fahrbahnen für beide Richtungen;

— dauerhafte Zufahrtsbeschränkungen;

— Grenzen von Beschränkungen, Verboten oder Verpflichtungen mit Geltung in bestimmten Zonen, derzeitiger Zufahrtsstatus und Bedingungen für den Verkehr in regulierten Verkehrszonen;

([15]) Delegierte Verordnung (EU) Nr. 885/2013 der Kommission vom 15. Mai 2013 zur Ergänzung der IVS-Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge (ABl. L 247 vom 18.9.2013, S. 1).

([16]) Delegierte Verordnung (EU) 2022/1012 der Kommission vom 7. April 2022 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Festlegung von Normen für das Dienstleistungsniveau und das Sicherheitsniveau von sicheren und gesicherten Parkflächen sowie der Verfahren für deren Zertifizierung (ABl. L 170 vom 28.6.2022, S. 27).

([17]) Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (ABl. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

— Standort der identifizierten Zugangsknoten für sämtlichen Linienverkehr, einschließlich Angaben zur Zugänglichkeit von Zugangsknoten und Wegen innerhalb von Verkehrsknotenpunkten (vorhandene Aufzüge, Rolltreppen usw.) (für städtische Knoten im Sinne von Artikel 3 Buchstabe p der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, die in dieser Verordnung angeführt sind, einschließlich von den Städten verwalteter Knoten).

Diese Zeitpunkte sollten in delegierten Rechtsakten der Kommission zur Änderung des Anhangs III festgelegt werden. Dies erfolgt im Anschluss an eine Kosten-Nutzen-Analyse und angemessene Konsultationen und unter Berücksichtigung der Markt- und der technologischen Entwicklung in der gesamten EU.

Zeitrahmen:

2026-2027

4. ÄNDERUNG DES ARBEITSPROGRAMMS

Je nach den bei der Umsetzung des Arbeitsprogramms erzielten Fortschritten könnten Anpassungen gegebenenfalls im Zeitraum 2024-2028 vorgeschlagen werden.