

Lagrådsremiss

Intelligenta transportsystem på vägtransportområdet

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 14 mars 2013

Catharina Elmsäter-Svärd

Lennart Renbjer
(Näringsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås en ny lag om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. Den föreslagna lagen, som är en ramlag, innebär att Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40 av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag, ITS-direktivet, genomförs i svensk rätt.

Den nya lagen ska tillämpas vid transporter på väg. Lagen ska gälla för informations- och kommunikationsteknik och tillhandahållande av tjänster med sådan teknik som syftar till att fungera gränsöverskridande inom Europeiska unionen. Det är fråga om teknik och tjänster som avser

- användning av väg-, vägtrafik -och resedata,
- trafikledning och hantering av godstransporter,
- stöd för trafiksäkerhet och skydd av transporter, och
- samverkan mellan fordon och transportinfrastruktur.

Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2013.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Förslag till lag om intelligenta transportsystem vid vägtransporter	4
3	Ärendet och dess beredning	7
4	Intelligenta transportsystem på väg	7
4.1	Inledning	7
4.2	ITS-direktivet	8
4.3	Överträdelseärende	12
5	Genomförande av ITS-direktivet	13
5.1	En ny lag	13
5.2	Lagens syfte	14
5.3	Termer	15
5.4	Lagens tillämpningsområde	17
5.4.1	Lagen gäller på vägtransportområdet	17
5.4.2	Närmare om lagens tillämpningsområde	19
5.5	Krav på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster	20
5.5.1	Krav genom specifikationer och delegerade akter	20
5.5.2	Åtgärder som är prioriterade	22
5.6	Personlig integritet, säkerhet, användning av information och ansvar	25
5.7	Bemyndiganden	26
6	Ikraftträdande- och övergångs-bestämmelser	28
7	Konsekvenser av förslagen	29
7.1	Alternativa lösningar eller inte reglera alls	30
7.2	Övergripande effekter	30
7.3	Vilka berörs av regleringen	31
7.4	Kostnader och andra konsekvenser	33
7.4.1	Kostnader för privatpersoner	34
7.4.2	Kostnader för företag	34
7.4.3	Konsekvenser för statliga myndigheter	34
7.4.4	Konsekvenser för kommuner och landsting	35
7.5	Påverkan på konkurrensförhållanden	35
7.6	Särskilda hänsyn till små företag	35
8	Författningskommentar	37
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010	40
Bilaga 2	Directive 2010/40/EU of the European parliament and of the Council of 7 July 2010	53
Bilaga 3	Sammanfattning av promemorian	66
Bilaga 4	Promemorians lagförslag	67
Bilaga 5	Förteckning över remissinstanserna	70

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om intelligenta transportsystem vid vägtransporter.

2 Förslag till lag om intelligenta transportsystem vid vägtransporter

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Inledande bestämmelser

1 § Genom denna lag genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag².

Lagen innehåller allmänna bestämmelser om införande och användning av intelligenta transportsystem vid transporter på väg.

2 § Denna lag syftar till att främja att information, kommunikation och infrastruktur som används i samt tjänster som förmedlas genom intelligenta transportsystem för transporter på väg och deras gränssnitt mot andra transportslag uppfyller uppställda krav för att systemen ska fungera gränsöverskridande inom Europeiska unionen.

Tillämpningsområde

3 § I denna lag betyder

väg: sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon,

intelligenta transportsystem, ITS: system med informations- och kommunikationsteknik som tillämpas för transporter på väg, inbegripet infrastruktur, fordon och användare, trafikledning och mobilitetshantering, samt för gränssnitt mot andra transportslag,

ITS-tillämpning: operativt instrument för användningen av ITS,

ITS-tjänst: tillhandahållandet av ITS-tillämpning inom ett bestämt organisatoriskt och operativt område i syfte att bidra till användarens säkerhet, effektivitet och komfort samt att underlätta eller stödja transporter och resande,

vägdata: data om väginfrastruktur, inbegripet fasta vägmärken eller annan reglering av trafiksäkerhetskaraktär,

vägtrafikdata: historiska data och data i realtid om vägtrafiken,

resedata: grundläggande data, till exempel tidtabeller för allmänna transportmedel samt tariffer, som är nödvändiga för att tillhandahålla multimodal reseinformation före och under resan för att underlätta reseplanering, bokning och anpassning av resan,

gränssnitt: en möjlighet till sammankoppling av interaktion mellan system,

interoperabilitet: systemens och de underliggande affärsprocessernas kapacitet att utbyta data och dela information och kunskap, och

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/ EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (EUT L 207, 6.8.2010, s. 1, Celex 32010L0040).

² EUT L 207, 6.8.2010, s. 1 (Celex 32010L0040).

kompatibilitet: en anordnings eller ett systems allmänna förmåga att fungera tillsammans med en annan anordning eller ett annat system.

Fordonstermerna i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

4 § Denna lag gäller för transporter på väg.

Lagen gäller inte verksamhet som bedrivs av Försvarmakten, Försvarets materielverk, Totalförsvarets forskningsinstitut, Försvarets radioanstalt och Säkerhetspolisen. Även annan verksamhet som avser försvaret och den nationella säkerheten får undantas från lagens tillämpningsområde.

5 § Lagen gäller för ITS-tillämpningar och ITS-tjänster som ska kunna fungera gränsöverskridande inom Europeiska unionen och som avser

1. användning av väg-, vägtrafik- och resedata,
2. trafikledning och hantering av godstransporter,
3. stöd för trafiksäkerhet och skydd av transporter, och
4. samverkan mellan fordon och transportinfrastruktur.

Krav på ITS

6 § ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla de krav om kompatibilitet och interoperabilitet som behövs för ITS.

7 § ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla de krav som behövs för

1. tillhandahållande av multimodala reseinformationstjänster,
2. tillhandahållande av informationstjänster i realtid,
3. data vid kostnadsfritt tillhandahållande av vägsäkerhetsrelaterad allmän trafikinformation,
4. tillhandahållande av ett system för fordonspositionering vid trafikolycka knutet till larmcentral inom Europeiska unionen,
5. tillhandahållande av informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och andra fordon i kommersiell trafik, och
6. tillhandahållande av bokningstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och andra fordon i kommersiell trafik.

8 § I personuppgiftslagen (1998:204), lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation och lagen (2001:558) om vägtrafikregister finns bestämmelser om behandling av personuppgifter och integritetsskydd.

I lagen (2010:566) om vidareutnyttjande av handlingar från offentliga förvaltningen finns bestämmelser om vidareutnyttjande av handlingar hos statliga och kommunala myndigheter.

I produktansvarslagen (1992:18) finns bestämmelser om skadeståndsansvar för produkter med säkerhetsbrister.

Bemyndiganden

9 § Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde enligt 4 § andra stycket. Regeringen får också

meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde som avser fordon.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de krav som anges i 6 och 7 §§.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2013.
 2. Lagen ska inte tillämpas på fordon som har typgodkänts enligt fordonslagen (2002:574) eller tagits i bruk före ikrafträdandet.

3 Ärendet och dess beredning

Den 7 juli 2010 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag¹, fortsättningsvis kallat ITS-direktivet.

Den svenska och engelska versionen av ITS-direktivet finns i *bilagorna 1 och 2*.

Vid Näringsdepartementet utarbetades promemorian Intelligenta transportsystem på vägtransportområdet som innehåller förslag om hur ITS-direktivet ska genomföras i svensk rätt (dnr N2012/6210/RS). En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 3*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 4*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 5*. Remissvaren och en remissammanställning finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2012/6210/RS).

I denna lagrådsremiss behandlas förslagen i promemorian.

4 Intelligenta transportsystem på väg

4.1 Inledning

Volymen av vägtransporter ökar. Detta innebär en ökande belastning på väginfrastrukturen och högre energiförbrukning vilket påverkar såväl framkomlighet som miljö. För att bemöta detta och samtidigt värna en effektiv transporter av gods och personer kommer innovationer som tar sikte på att förbättra och underlätta användningen av väginfrastrukturen spela en central roll i arbetet med att finna lämpliga lösningar inom hela Europeiska unionen.

Intelligenta transportsystem, ITS, innebär att man med hjälp av ny teknik kan tillhandahålla innovativa tjänster för olika transportslag. Genom ITS förväntas olika användare i samband med vägtransporter bli bättre informerade och därigenom ges möjlighet till att transportnätet kan nyttjas på ett säkrare, mer samordnat och effektivare sätt.

ITS förenar elektronisk kommunikation, elektronik och annan informationsteknik med transportteknik när transportsektorn ska planeras, konstrueras, drivas, underhållas och förvaltas. Medlemsstaterna och den privata sektorn har inte ansetts i tillräcklig utsträckning kunna garantera ett samordnat och enhetligt införande av ett system inom hela Europeiska unionen där data byts, information delas och kunskap sprids vidare. I vissa medlemsstater används redan i dag nationella tillämpningar av tekniker inom vägtransportområdet. Dessa är emellertid fortfarande splittrade och okoordinerade och de kan därför inte bidra till den geografiska kontinuiteten för ITS-tjänster inom unionen och vid dess yttre gränser. Det har ansetts angeläget att skapa lämpliga lösningar så att

¹ EUT L 207, 6.8.2010, s. 1 (Celex 32010L0040).

ITS som redan finns och de som växer fram hos medlemsstaterna på vägtransportområdet kan användas oavsett var inom unionen användaren befinner sig. Mot bakgrund härav påbörjades arbetet med ITS-direktivet vars syfte är att harmonisera ITS på vägtransportområdet inom unionen.

Användningen av informations- och kommunikationsteknik på vägtransportområdet förväntas bidra till att förbättra både miljön och transporterernas effektivitet. Även energianvändningen och säkerheten förväntas bli bättre. Rörlighet för gods och passagerare förväntas också påverkas i positiv riktning. Användningen av ITS kan i förlängningen också bidra till ökad konkurrenskraft och sysselsättning.

4.2 ITS-direktivet

Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag², ITS-direktivet, inrättas ett ramverk för ett samordnat och enhetligt införande och användning av ITS inom Europeiska unionen och över gränserna mellan medlemsstaterna. I ITS-direktivet anges de allmänna villkor som krävs för detta ändamål, *artikel 1.1*. Av *artikel 1.2* framgår att ITS-direktivet innehåller bestämmelser för utarbetandet av särskilda specifikationer för åtgärder inom vissa prioriterade områden samt för utarbetandet av nödvändiga standarder i förekommande fall. ITS-direktivet ska tillämpas på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster inom vägtransportområdet samt för deras gränssnitt mot andra transportslag utan att detta påverkar frågor som avser den nationella säkerheten eller förhållanden som är nödvändiga utifrån försvarsintressen, *artikel 1.3*.

Av *artikel 2* framgår vilka områden som är prioriterade vid utarbetandet och användningen av specifikationer och standarder. Områden som ska prioriteras är:

1. Optimal användning av väg-, trafik- och resedata.
2. Kontinuitet i ITS-tjänster för trafikledning och hantering av gods-transporter.
3. ITS-tillämpningar till stöd för trafiksäkerhet och transportskydd.
4. Koppling av fordonet till transportinfrastrukturen.

De prioriterade områdenas räckvidd framgår av bilaga I till ITS-direktivet.

I *artikel 3* anges att det inom de prioriterade områdena finns prioriterade åtgärder som ska beaktas vid utarbetande och användning av specifikationer och standarder. De prioriterade åtgärderna är:

- a) Tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster.
- b) Tillhandahållande av EU-omfattande informationstjänster avseende trafik i realtid.
- c) Data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare.

² EUT L 207, 6.8.2010, s. 1 (Celex 32010L0040).

d) Harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall, (ett unionsövergripande system för fordonspositionering vid trafikolyckor som är knutet till larmcentral).

e) Tillhandahållande av informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon.

f) Tillhandahållande av bokningstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon.

I *artikel 4* återfinns definitioner av begrepp som används i ITS-direktivet.

Intelligenta transportsystem, ITS definieras som system i vilka informations- och kommunikationsteknik tillämpas på vägtransportområdet, inklusive infrastruktur, fordon och användare, och för trafikledning och mobilitetshantering, samt för gränssnitt mot andra transportslag.

Med *interoperabilitet* avses systemens och de underliggande affärsprocessernas kapacitet att utbyta data och dela information och kunskap.

Med *ITS-tillämpning* avses ett operativt instrument för tillämpningen av ITS.

Tillhandahållande av en ITS-tillämpning inom en väldefinierad organisatorisk och operativ ram i syfte att bidra till att öka användarnas säkerhet, effektivitet, komfort och/eller underlätta eller stödja transporter och resande definieras som *ITS-tjänst*.

Med *leverantör av ITS-tjänster* avses alla leverantörer av en ITS-tjänst, såväl offentliga som privata.

Alla användare av ITS-tillämpningar eller ITS-tjänster, däribland resenärer, oskyddade trafikanter, infrastruktur användare och infrastrukturoperatörer, transportledare och larmtjänstoperatörer benämns *ITS-användare*.

Med *oskyddade trafikanter* avses icke-motoriserade väganvändare, som fotgängare, cyklister och motorcyklister samt personer med funktionshinder eller med nedsatt rörlighet och orienteringsförmåga.

En bärbar kommunikations- eller informationsanordning som kan placeras i fordonet för att underlätta körningen och/eller transportverksamheten benämns *mobil utrustning*.

Med *plattform* avses en enhet i eller utanför fordonet som möjliggör införande, tillhandahållande, utnyttjande och integrering av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster.

Den konceptuella utformningen av ett visst systems strukturering, uppförande och integrering i det omgivande sammanhanget benämns *arkitektur*.

En facilitet mellan systemen som möjliggör koppling och interaktion benämns *gränssnitt*.

Kompatibilitet är en anordnings eller ett systems allmänna förmåga att fungera tillsammans med en annan anordning eller ett annat system utan ändring.

Med *tjänsternas kontinuitet* avses förmågan att garantera sammanhängande tjänster på transportnät i hela unionen.

Med *vägdata* avses data om väginfrastrukturens särdrag, inbegripet fasta vägmärken eller deras lagstadgade säkerhetsattribut.

Med *trafikdata* avses historiska data och realtidsdata om vad som kännetecknar vägtrafiken.

Med *resedata* avses grundläggande data, t.ex. tidtabeller för allmänna transportmedel samt tariffer, som är nödvändiga för att tillhandahålla multimodal reseinformation före och under resan för att underlätta reseplanering, bokning och anpassning av resan.

Med *specifikation* avses en bindande åtgärd som fastställer bestämmelser med krav, förfaranden eller andra relevanta regler.

Med *standard* avses standard i enlighet med vad som anges i artikel 1.6 i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter³.

Av *artikel 5.1* följer att medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att garantera att de specifikationer som antas av Europeiska kommissionen i enlighet med artikel 6 tillämpas på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster, när sådana har införts, i enlighet med principerna som framgår av bilaga II till ITS-direktivet. Detta ska inte påverka medlemsstaternas rätt att besluta om införandet av sådana tillämpningar och tjänster på sitt territorium. Denna rätt är dock begränsad av lagstiftningsakter som antagits i enlighet med artikel 6.2 andra stycket. Av *artikel 5.2* följer att medlemsstaterna också ska sträva efter att samarbeta när det gäller de prioriterade områdena i den mån inga specifikationer har antagits.

Europeiska kommissionen ska anta de specifikationer som behövs för att kompatibiliteten ska kunna garanteras liksom interoperabiliteten och kontinuiteten vad gäller införande och operativ användning av ITS för de prioriterade åtgärderna. Kommissionen ska vidare sträva efter att senast den 27 februari 2013 anta specifikationer för en eller flera av de prioriterade åtgärderna. Senast 12 månader efter antagandet av de nödvändiga specifikationerna för en prioriterad åtgärd ska kommissionen, i förekommande fall och efter att ha gjort en konsekvensanalys, inbegripet en kostnads- och nyttoanalys, lägga fram ett förslag för Europaparlamentet och rådet i enlighet med artikel 294 i Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, EUF-fördraget, om att vidta den prioriterade åtgärden, *artikel 6.1 och 2*. När de nödvändiga specifikationerna för prioriterade åtgärder har fastställts ska kommissionen anta specifikationer som garanterar kompatibilitet, interoperabilitet och kontinuitet för införande och operativ användning av ITS inom andra åtgärder på de prioriterade områdena, *artikel 6.3*. När så är relevant, och beroende på det område som omfattas av specifikationen, ska specifikationen enligt *artikel 6.4* inbegripa en eller flera av följande typer av bestämmelser:

- a) Funktionella bestämmelser som anger de berörda aktörernas roll och informationsflödet mellan dem.
- b) Tekniska bestämmelser som tillhandahåller tekniska medel för att uppfylla de funktionella bestämmelserna.

³ EGT L 204, 21.7.1998, s. 37 (Celex 31998L0034), numera Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 av den 25 oktober 2012 om europeisk standardisering och om ändring av rådets direktiv 89/686/EEG och 93/15/EEG samt av Europaparlamentets och rådets direktiv 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG och 2009/105/EG samt om upphävande av rådets beslut 87/95/EEG och Europaparlamentets och rådets beslut 1673/2006/EG.

c) Organisatoriska bestämmelser som anger de förfarandemässiga skyldigheterna för berörda aktörer.

d) Tjänstebestämmelser som anger de olika tjänstenivåerna och deras innehåll med avseende på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster.

Utan att det påverkar förfarandena enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter ska i specifikationerna vid behov anges de villkor under vilka medlemsstaterna, efter att ha meddelat kommissionen, får fastställa kompletterande bestämmelser för tillhandahållandet av ITS-tjänster på hela sitt territorium eller på en del av detta, förutsatt att dessa regler inte hindrar interoperabiliteten, *artikel 6.5*. Specifikationerna ska i förekommande fall grundas på standarder som avses i artikel 8. Specifikationerna ska även överensstämma med de principer som följer av bilaga II till ITS-direktivet, *artikel 6.6*. Innan specifikationerna antas ska kommissionen göra en konsekvensanalys inbegripet en kostnads- och nyttoanalys, *artikel 6.7*.

Av *artikel 7.1* framgår att kommissionen får anta delegerade akter. Dessa tar sikte på de specifikationer som kommissionen får anta enligt ITS-direktivet. När kommissionen antar delegerade akter ska det ske i enlighet med relevanta bestämmelser i direktivet, särskilt med artikel 6 och bilaga II till ITS-direktivet.

För de prioriterade områdena och de prioriterade åtgärderna ska det utarbetas nödvändiga standarder som behövs för interoperabilitet, kompatibilitet och kontinuitet vid införande och operativ användning av ITS. Kommissionen ska, efter att ha hört ITS-kommittén, jfr artikel 15, uppmana relevanta standardiseringsorgan i enlighet med förfarandet i direktiv 98/34/EG att göra allt som behövs för ett snabbt antagande av dessa standarder, *artikel 8.1*. När standardiseringsorganen får ett uppdrag ska principerna i bilaga II till ITS-direktivet, samt alla funktionella bestämmelser som ingår i de specifikationer som antas i enlighet med artikel 6 respekteras, *artikel 8.2*.

Av *artikel 9* framgår att kommissionen under vissa förutsättningar får anta riktlinjer och andra icke-bindande åtgärder för att underlätta medlemsstaternas samarbete när det gäller de prioriterade områdena.

Det åligger medlemsstaterna att säkerställa att behandlingen av personuppgifter som förekommer vid ITS-tillämpningar eller ITS-tjänster genomförs i enlighet med Europeiska unionens regler om skydd av individens grundläggande fri- och rättigheter, särskilt med hänsyn till vad som följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter⁴ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation⁵, *artikel 10.1*. Vidare ska medlemsstaterna särskilt se till att personuppgifter skyddas mot missbruk, inklusive olaglig åtkomst, ändring eller förlust, *artikel 10.2*. Användningen av anonyma uppgifter ska i förekommande fall uppmunt-

⁴ EGT L 281, 23.11.1995, s. 31 (Celex 31995L0046).

⁵ EGT L 201, 31.7.2002, s. 37 (Celex 32002L0058).

ras för att garantera skyddet av den personliga integriteten i samband med ITS-tillämpningar och ITS-tjänster. Personuppgifter ska endast behandlas i de fall då detta är nödvändigt vid användningen av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster, *artikel 10.3*. Vid tillämpningen av direktiv 95/46/EG, och i synnerhet då särskilda kategorier av personuppgifter berörs, ska medlemsstaterna säkerställa att bestämmelserna om samtycke till användningen av sådana personuppgifter respekteras, *artikel 10.4*. Av *artikel 10.5* följer att även Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/98/EG av den 17 november 2003 om vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn⁶ ska tillämpas.

Av *artikel 11* följer att medlemsstaterna ska sörja för att frågor om ansvar rörande införandet och användningen av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster i de specifikationer som antas i enlighet med artikel 6 behandlas i överensstämmelse med gällande unionsrätt, och särskilt med rådets direktiv 85/374/EEG av den 25 juli 1985 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om skadeståndsansvar för produkter med säkerhetsbrister⁷. Även relevant nationell lagstiftning måste beaktas.

Kommissionens utövande av delegerade akter, återkallande av delegering och invändningar mot delegerade akter behandlas i *artiklarna 12–14*.

Av *artikel 15* framgår att kommissionen ska biträdas av en särskild kommitté, Europeiska ITS-kommittén.

Kommissionen ska inrätta en europeisk rådgivande grupp för ITS. Gruppen ska ge råd till kommissionen om affärsmässiga och tekniska aspekter av införandet och användningen av ITS i unionen, *artikel 16*.

I *artikel 17* behandlas medlemsstaternas och kommissionens rapportering av hur arbetet med ITS utvecklas och hur ITS-direktivet genomförs.

Av *artikel 18* framgår att medlemsstaterna ska genomföra ITS-direktivet i sin nationella lagstiftning senast den 27 februari 2012.

ITS-direktivet har genom offentliggörande i Europeiska unionens officiella tidning trätt i kraft, *artikel 19*.

Av *artikel 20* framgår att direktivet riktar sig till medlemsstaterna.

Till ITS-direktivet finns två bilagor. *Bilaga I* behandlar den räckvidd de olika prioriterade områdena som anges i artikel 2.1 får ha. I bilagan framgår närmare vad specifikationer och standarder som avser både prioriterade åtgärder enligt artikel 3 och andra åtgärder enligt artikel 6.3 (benämnt övriga åtgärder i bilagan) ska behandla. Av *bilaga II* framgår de principer som specifikationer och införande av ITS ska ta hänsyn till.

4.3 Överträdelseärende

Europeiska kommissionen har inlett ett överträdelseärende mot Sverige med anledning av att ITS-direktivet inte har genomförts i svensk rätt inom utsatt tid. Den 30 november 2012 har Sverige avlämnat svar på motiverat yttrande med anledning av att ITS-direktivet inte är genomfört

⁶ EUT L 345, 31.12.2003, s. 90 (Celex 32003L0098).

⁷ EGT L 210, 7.8.1985, s. 29 (Celex 321985L0374).

i svensk rätt (KOM:s ref. SG-Greffe 2012 D/15428, ärendenummer 2012/0225).

5 Genomförande av ITS-direktivet

5.1 En ny lag

Regeringens förslag: ITS-direktivet ska genomföras med en ny lag, lagen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter.

Lagen ska innehålla allmänna bestämmelser om införande och användning av intelligenta transportsystem vid transporter på väg.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna tillstyrker eller lämnar förslaget utan invändningar.

Skälen för regeringens förslag: Av artikel 1.1 i ITS-direktivet framgår att direktivet utgör ett ramverk för ett samordnat och enhetligt införande av ITS inom Europeiska unionen samt dess användning inom unionen. Direktivet syftar till att underlätta införandet av ITS och dess användning över gränserna mellan medlemsstaterna. Av ITS-direktivet framgår de allmänna förutsättningar som krävs för detta ändamål samt att ytterligare reglering på unionsnivå kommer att krävas när det gäller de närmare förutsättningarna för ITS-relaterade tjänster och för operativa instrument som ska tillämpas inom ITS.

Enligt artikel 5 i ITS-direktivet ska medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att garantera att kommande specifikationer som antas av Europeiska kommissionen kommer att tillämpas. Det åligger medlemsstaterna att genomföra direktivet i den nationella lagstiftningen, artikel 18 i ITS-direktivet. Bestämmelserna i ITS-direktivet innefattar både näringsrättsliga och offentligrättsliga aspekter. ITS-direktivet ska därför genomföras i svensk rätt genom lagstiftning.

Som redan nämnts inledningsvis utgör ITS-direktivet ett ramverk för införandet av ITS vilket förutsätter mera precisa bestämmelser för att systemen ska kunna fungera. Lagen kommer därför bara innehålla de allmänna bestämmelser som behandlar de förutsättningar som krävs för att infrastruktur, utrustning och tjänster ska kunna utgöra en del av ITS. Den nya lagen är en ramlag. Det innebär att ITS på vägtransportområdet kommer att kräva ytterligare nationell eller EU-rättslig reglering för att kunna fungera. Nu nämnda reglering kan inte införas innan de specifikationer, delegerade akter och standarder som framgår av ITS-direktivet har blivit antagna, se avsnitt 5.5.

Med hänsyn till ITS-direktivets karaktär blir det ofrånkomligt att delar av direktivet mer eller mindre ordagrant måste tas in i lagen.

5.2 Lagens syfte

Regeringens förslag: Den nya lagen ska syfta till att främja att information, kommunikation och infrastruktur som används i samt tjänster som förmedlas genom intelligenta transportsystem för transporter på väg och deras gränssnitt mot andra transportslag uppfyller uppställda krav för att systemen ska fungera gränsöverskridande inom Europeiska unionen.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller lämnar förslaget utan invändningar. *Sveriges motorcyklister (SMC)* anser att medverkan i ITS måste bygga på frivillighet.

Skälen för regeringens förslag: ITS-direktivet innehåller grundläggande bestämmelser som tar sikte på de krav som kommer att ställas på den information, kommunikation, infrastruktur och tjänst som ska införas och användas inom ITS på vägtransportområdet. Bestämmelserna syftar till att ITS införas och används på ett samordnat sätt inom Europeiska unionen. ITS-direktivet reglerar även förutsättningarna för hur de närmare krav som kommer att ställas på tjänster och utrustning m.m. inom ITS ska tas fram, artiklarna 1.2 och 6–8 i ITS-direktivet. Syftet med den nya lagen är att främja att information, kommunikation, infrastruktur och tjänster som förekommer vid intelligenta transportsystem på vägtransportområdet uppfyller dessa krav så att systemen fungerar inom unionen. *SMC* anser att ITS måste bygga på frivillighet och att de framtida tekniska stödsystemen ska vara frivilliga att använda eller ansluta sig till. Det bör noteras att ITS-direktivet i och för sig inte kräver att medlemsstaterna måste införa viss ny typ av t.ex. tjänst, teknik eller kommunikation som kommer att falla inom vad som ska anses utgöra ITS. Däremot om medlemsstaterna vill att t.ex. nya tjänster och ny teknik ska utgöra en del av ett intelligent transportsystem som ska kunna fungera gränsöverskridande inom Europeiska unionen så måste tjänsten och tekniken uppfylla de framtida krav som följer av ITS-direktivet. Även redan befintlig teknik och tjänster som redan finns kan komma att omfattas av de specifikationer eller delegerade akter som ska antas i framtiden. Huruvida så är fallet går att bedöma först när specifikationer eller delegerade akter har blivit antagna.

5.3 Termer

Regeringens förslag: ITS-direktivets definitioner ska i allt väsentligt anges i den nya lagen.

Med vägtrafikdata ska avses historiska data och realtidsdata om vägtrafik.

Med väg ska avses en sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon.

Fordonstermerna ska ha samma betydelse som i lagen om vägtrafikdefinitioner.

Regeringens bedömning: Utgångspunkten bör vara att endast sådana termer som återkommer i materiella bestämmelser i de svenska författningarna bör definieras.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

I promemorian föreslås att historiska data och realtidsdata om vägtrafik definieras med begreppet ”trafikdata”. I promemorian föreslås att ”väg” även ska avse en led som är anordnad för cykeltrafik.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller lämnar förslaget utan invändningar. *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)* har synpunkter på begreppet trafikdata. *Trafikverket* anser att vissa översättningar av ITS-direktivets definitioner skulle tjäna på att justeras för att öka begreppens tydlighet. *Transportstyrelsen (TS)* anser att definitionen av begreppet väg bör justeras.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Termer i ITS-direktivet

ITS avser att väva samman elektronisk kommunikation, elektronik och annan informationsteknik med transportteknik när transportsektorn ska planeras, konstrueras, drivas, underhållas och förvaltas. Regleringen kommer således att vara relaterad till tekniska aspekter och transporter. En reglering av ITS kräver att vissa begrepp och företeelser blir definierade för att regleringen ska bli förståelig. I artikel 4 i ITS-direktivet återfinns ett stort antal definitioner. Sverige är i och för sig inte bundet av den terminologi och systematik som angivits i ITS-direktivet, om det avsedda resultatet kan uppnås med annan terminologi och systematik. Direktivets utformning är emellertid av sådan karaktär att möjligheten att avvika från terminologin är begränsad. Det är inte nödvändigt att ta in samtliga definitioner i den svenska lagstiftningen. En del definitioner är av närmast självförklarande karaktär medan andra definitioner saknar egentlig praktisk betydelse. Utgångspunkten bör därför vara att endast sådana termer som återkommer i de svenska författningarna bör definieras.

ITS är system som tillhandahåller informations- och kommunikationsteknik som kan användas på vägtransporter. Här avses såväl infrastrukturen kring vägen och fordonen som färdas på vägen som t.ex. tjänster för trafikledning och information för mobilitetshantering. ITS som är inriktad för att användas på väg ska om så anses behövt även kunna

samverka med liknande system vid andra transportslag. När ITS definieras i lagen ska detta framgå.

Några termer i ITS-direktivet har en mer central betydelse än andra. Till att börja med gäller definitionen av vad *intelligenta transport-system eller ITS* är. Av artikel 4.1 i ITS-direktivet framgår att med ITS avses system i vilka informations- och kommunikationsteknik tillämpas på vägtransportområdet, inbegripet infrastruktur, fordon och användare. Med ITS avses även system som tillämpas för trafikledning och mobilitetshantering, samt för gränssnitt mot andra transportslag. ITS på vägtransportområdet ska således, i den mån det är möjligt, integreras med andra transportslag.

Vidare intar termen *ITS-tillämpning* en central betydelse, artikel 4.3 i ITS-direktivet. ITS-tillämpning är de operativa instrument som gör det möjligt att tillämpa ITS. Det kan t.ex. vara frågan om program som gör det möjligt för utrustning, produkter, själva processerna eller strukturer att fungera vilket leder till att man kan använda och tillämpa ITS.

En annan central term är *ITS-tjänst*, artikel 4.4 i ITS-direktivet. Med ITS-tjänst avses tillhandahållandet av en ITS-tillämpning inom en väldefinierad organisatorisk och operativ ram i syfte att bidra till att öka användarnas säkerhet, effektivitet, komfort och/eller underlätta eller stödja transporter och resande.

Definitionerna i ITS-direktivet av begreppen vägdata och gränssnitt bör justeras. Av artikel 4.14 i ITS-direktivet framgår att *vägdata* tar sikte på speciella data om väginfrastrukturens särdrag, inbegripet fasta vägmärken eller dess lagstadgade säkerhetsattribut. Vad som avses här är data om själva väginfrastrukturen som inbegriper fasta vägmärken men även andra regleringar av trafiksäkerhetskaraktär vilket också bör framgå av definitionen. När det gäller definitionen av *gränssnitt* så framgår av artikel 4.11 i ITS-direktivet att det ska utgöra en facilitet mellan systemen som möjliggör koppling och interaktion. Termen facilitet framstår språkligt sett som mindre lämplig att använda. Vad det är frågan om är en möjlighet till sammankoppling av system vilket i stället bör framgå direkt av definitionen.

Med trafikdata avses enligt artikel 4.15 i ITS-direktivet historiska data och realtidsdata om vad som kännetecknar vägtrafiken. *MSB* har påtalat att begreppet ”trafikdata” bör ses över. Termen är etablerad inom elektronisk kommunikation och avser datatrafiken som sker inom datornätverk och telekommunikation. Regeringen delar *MSB:s* uppfattning i detta avseende. För att undvika missförstånd är det lämpligare att i detta sammanhang definiera historiska data och data i realtid om vägtrafiken med termen ”vägtrafikdata”.

Definitionerna av *interoperabilitet*, *kompatibilitet* och *resedata* kan lämpligen tas direkt från direktivet, artikel 4.2, 4.12 och 4.16 i ITS-direktivet.

Förutom nämnda språkliga förändringar följer lagens definitioner i det närmaste de definitioner som framgår av ITS-direktivet. *Trafikverket* anser att vissa ytterligare översättningar av ITS-direktivets definitioner skulle tjäna på att justeras för att öka begreppens tydlighet. Huruvida andra definitioner som förekommer i ITS-direktivet behöver ses över får behandlas i samband med att de återkommer i framtida regleringar.

Termerna väg, fordon och lastbil

I den nya lagen används termerna fordon och lastbilar. I svensk rätt är definitioner av de fordonsbegrepp som används på vägtrafikområdet samlade i lagen (2001:559) och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. De beteckningar som finns i lagen respektive förordningen är avsedda att användas i andra författningar i den utsträckning som föreskrivs i dessa. Fordonstermerna som används i lagen om intelligenta transportsystem på vägtransporter ska ha samma betydelse som i lagen om vägtrafikdefinitioner.

ITS tar sikte på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster på vägtransportområdet. Termen väg behöver definieras i lagen. I promemorian har det föreslagits att väg ska avse sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används av trafik med motorfordon samt en led som är anordnad för cykeltrafik. Precis som *TS* påpekat överensstämmer inte definitionen helt med hur väg har definierats i 2 § förordningen om vägtrafikdefinitioner. *TS* anser att definitionen behöver ses över så att den får samma innebörd som framgår av förordningen. Detta skulle innebära att väg även borde avse en gång- eller ridbana invid en väg som är avsedd för motorfordon eller leder som är anordnade för cykeltrafik.

Regeringen gör följande bedömning. ITS-direktivet syftar till att samordna ett enhetligt införande och användning av ITS vid vägtransporter inom Europeiska unionen. Det är frågan om transporter som sker med motorfordon. De framtida krav som kommer att ställas på teknisk apparatur och tjänster för att få utgöra en del av ett harmoniserat ITS-system behöver därför inte omfatta trafik som inte är motordriven. Tjänster och tekniska lösningar som riktar sig mot trafik som sker på leder vilka är anpassade till cykeltrafik eller gång- och ridbanor ska därför inte omfattas av de kommande kraven. Däremot torde det inte finnas hinder mot att nu nämnda tjänster eller tekniska lösningar kan bli integrerade i den ITS-struktur som förekommer vid vägar och som används av motorfordon genom att frivilligt anpassas till de krav som ställs på ITS som riktar sig till vägtransporter. Mot bakgrund härav ska med ”väg” avses en sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon.

5.4 Lagens tillämpningsområde

5.4.1 Lagen gäller på vägtransportområdet

Regeringens förslag: Den nya lagen ska gälla för transporter på väg.

Lagen ska inte gälla Försvarmaktens, Försvarets materielverks, Totalförsvarets forskningsinstitut, Försvarets radioanstalts och Säkerhetspolisens verksamhet. Även annan verksamhet som avser försvaret och den nationella säkerheten ska få undantas från lagens tillämpningsområde.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås att fordon som har typgodkänt enligt fordons-

lagen (2002:574) eller tagits i bruk före den 27 februari 2012 ska undantags från lagens tillämpningsområde.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller lämnar förslaget utan invändningar. *Försvarets materielverk (FMV)* anser att formuleringen av undantaget som avser försvaret och den nationella säkerheten bör följa den svenska översättningen av artikel 3 i ITS-direktivet. *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)* anser att hänvisningen till ”försvaret och den nationella säkerheten” för att beteckna verksamheter som får undantas från lagens tillämpningsområde är ottydligt samt att den del av undantaget som avser fordon som har typgodkänts enligt fordonslagen före den 27 februari 2012 bör formuleras om då det är ottydligt. *Transportstyrelsen (TS)*, *Trafikanalys* och *BIL Sweden AB* anser att undantaget för fordon är oklart och att det medför problem med retroaktiv verkan.

Skälen för regeringens förslag: Av artikel 1.3 framgår att ITS-direktivet gäller för ITS-tillämpningar och ITS-tjänster på vägtransportområdet samt för deras gränssnitt mot andra transportslag. Lagen ska därför gälla för de ITS-tillämpningar och de ITS-tjänster som kan komma i fråga på vägtransportområdet.

Enligt artikel 1.3 ska ITS-direktivet inte påverka frågor som avser den nationella säkerheten eller förhållanden som är nödvändiga med hänsyn till försvarsintressen. I promemorian föreslås att verksamhet som bedrivs av Försvarmakten, Försvarets materielverk, Totalförsvarets forskningsinstitut, Försvarets radioanstalt och Säkerhetspolisen ska undantas från lagens tillämpningsområde. Regeringen anser precis som föreslagits i promemorian att det i ITS-lagen uttryckligen ska framgå vilka myndigheters verksamhet som ska undantas från lagens tillämpningsområde på grund av den nationella säkerheten och förhållanden som är nödvändiga med hänsyn till försvarsintressen. Som *FMV* upplyst kan verksamhet som är nödvändig för det militära försvaret bedrivas av andra aktörer än de myndigheter som är angivna i undantaget. Regeringen anser att det även ska vara möjligt att undanta sådan verksamhet från lagens tillämpningsområde. *FMV* och *MSB* har ifrågasatt undantagets utformning och efterlyst tydligare skrivningar. Det är här frågan om annan verksamhet som avser försvaret och den nationella säkerheten men som inte bedrivs av tidigare nämnda myndigheter som ska kunna undantas från lagens tillämpningsområde. Verksamheten måste således avse och vara av betydelse för försvaret, det kan här vara det militära försvaret såväl som det civila försvaret, eller i övrigt den nationella säkerheten, t.ex. polisiär verksamhet eller samhällets krisberedskap. Vilken annan verksamhet som kan behöva undantas från lagens tillämpningsområde genomförs lämpligast genom bemyndigande till regeringen om att få meddela undantag från lagens tillämpningsområde, se avsnitt 5.7.

Flera remissinstanser, däribland *MSB*, *Trafikanalys*, *TS* och *Bil Sweden AB*, har haft synpunkter på den del av promemorians förslag som avser undantaget för vissa fordon. Synpunkterna behandlas i avsnitt 5.7 och 6.

5.4.2 Närmare om lagens tillämpningsområde

Regeringens förslag: Lagen ska gälla för ITS-tillämpningar och ITS-tjänster som ska kunna fungera gränsöverskridande inom Europeiska unionen och som avser:

- användning av väg-, vägtrafik- och resedata,
- trafikledning och hantering av godstransporter,
- stöd för trafiksäkerhet och skydd av transporter, och
- samverkan mellan fordon och transportinfrastruktur.

Promemorians förslag: Överensstämmer i sak med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller lämnar förslaget utan invändningar. *Trafikanalys* har påtalat att ITS-direktivets bestämmelser bör optimalt sett införas utan att teknikutvecklingen begränsas med för snäva ramar. *Post- och telestyrelsen (PTS)* har påtalat vikten av att eventuella regulatoriska krav utformas teknikneutralt och inte begränsande för teknikutvecklingen.

Skälen för regeringens förslag: Enligt ITS-direktivet ska vissa områden prioriteras när det gäller att utveckla och införa ITS, artikel 1.2 i ITS-direktivet. Tillämpningsområdet förtydligas ytterligare i artikel 2.1 i ITS-direktivet. Där framgår att fyra områden ska betraktas som prioriterade vid utarbetandet och användningen av specifikationer och standarder. Det är frågan om

- optimal användning av väg-, trafik- och resedata,
- kontinuitet i ITS-tjänster för trafikledning och hantering av gods-transporter,
- ITS-tillämpningar till stöd för trafiksäkerhet och transportskydd, samt
- kopplingen av fordonet till transportinfrastrukturen.

Av artikel 2.2 i ITS-direktivet framgår att de prioriterade områdenas räckvidd är angivet i bilaga I till ITS-direktivet.

Den nya lagen ska som tidigare framgått gälla för transporter på väg. Mot bakgrund av de prioriterade områden som framgår av ITS-direktivet ska det av lagen även framgå, när på vägtransportområdet, den blir tillämplig. Till skillnad mot ITS-direktivet används istället för begreppet ”trafikdata” begreppet ”vägtrafikdata” i den svenska lagen, se avsnitt 5.3.

Trafikanalys anser att ITS-direktivets bestämmelser bör optimalt sett införas utan att teknikutvecklingen begränsas med för snäva ramar. *PTS* har påtalat vikten av att eventuella regulatoriska krav utformas teknikneutralt och inte begränsar för teknikutvecklingen. Regeringen instämmer i detta. Emellertid kommer kravens närmare utformning när det gäller ITS-tillämpningar och ITS-tjänster att avgöras först när specifikationer, delegerade akter och standarder arbetas fram. Det är vid detta arbete som det blir särskilt viktigt att bevaka att teknikutvecklingen inte begränsas mer än nödvändigt.

ITS-direktivet syftar till att underlätta harmoniseringen av ITS som ska införas och användas inom hela Europeiska unionen. Det innebär att det även i framtiden kan komma att finnas tillämpningar och tjänster som kommer att verka på mer nationell eller bilateral basis men som inte berörs av den nya lagen. Regleringen avser således inte att träffa alla tjänster och ny teknik som kommer att finnas tillgängliga för transporter

på väg. Det bör därför tydligare framgå att lagen avser att gälla för sådana tillämpningar och tjänster som ska kunna fungera oavsett var någonstans inom Europeiska unionen man befinner sig. Av lagen ska framgå att den gäller för ITS-tillämpningar och ITS-tjänster som ska kunna fungera gränsöverskridande inom Europeiska unionen.

5.5 Krav på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster

5.5.1 Krav genom specifikationer och delegerade akter

Regeringens förslag: ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla krav om kompatibilitet och interoperabilitet som behövs för ITS.

Promemorians förslag: Överensstämmer i sak med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller lämnar förslaget utan invändningar.

Skälen för regeringens förslag: Av ITS-direktivet framgår att Europeiska kommissionen ska anta specifikationer som behövs för att kompatibiliteten ska garanteras liksom interoperabiliteten och kontinuiteten när det gäller införandet och operativ användning av ITS.

Enligt artikel 6.1 i ITS-direktivet ska först de specifikationer som avser de prioriterade åtgärderna antas. Av bilaga I till ITS-direktivet följer att det här kan vara frågan om specifikationer för åtgärder som avser områdena:

- användning av väg-, vägtrafik- och resedata, samt
- stöd för trafiksäkerhet och transportskydd.

Därefter ska specifikationer som avser andra åtgärder/övriga åtgärder antas enligt artikel 6.3 i ITS-direktivet. Av bilaga I till ITS-direktivet följer att det här kan vara frågan om specifikationer för åtgärder som avser

- trafikledning och hantering av godstransporter,
- stöd för trafiksäkerhet och transportskydd, samt
- samverkan mellan fordon och transportinfrastruktur.

Vidare framgår av artikel 6.4 i ITS-direktivet att när så är relevant och beroende på vilket område som omfattas av en specifikation denna ska inbegripa en eller flera av följande typer av bestämmelser:

1. Funktionella bestämmelser som anger informationsflödet mellan olika aktörer.
2. Tekniska bestämmelser som tillhandahåller tekniska medel för att uppfylla de funktionella bestämmelserna.
3. Organisatoriska bestämmelser som anger de förfarandemässiga skyldigheterna för berörda aktörer.
4. Tjänstebestämmelser som anger olika nivåer för tjänster och deras innehåll med avseende på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster.

Specifikationerna ska även överensstämma med vissa principer som framgår av bilaga II, artikel 6.6 i ITS-direktivet. Senast 12 månader efter antagandet av specifikationer som behandlar en prioriterad åtgärd ska kommissionen, i förekommande fall, lägga fram ett förslag för Europaparlamentet och rådet i enlighet med artikel 294 i Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, EUF-fördraget, om att vidta den

prioriterade åtgärden, artikel 6.1 och 6.2 i ITS-direktivet. Detta torde bli aktuellt i de fall det som behandlas i specifikationen inte har kunnat antas genom en delegerad akt. Kommissionen får nämligen med avseende på specifikationer anta delegerade akter, artikel 7.1 i ITS-direktivet. När en delegerad akt har antagits av kommissionen har Europaparlamentet eller rådet rätt att invända mot akten. Om någon invändning inte görs kommer akten bli bindande för medlemsstaterna.

Enligt artikel 5.1 i ITS-direktivet åligger det medlemsstaterna att vidta nödvändiga åtgärder för att garantera att specifikationer som har antagits av kommissionen tillämpas på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster.

Av artikel 8.1 i ITS-direktivet framgår vidare att relevanta standardiseringsorgan även kan anta standarder som är nödvändiga för kompatibiliteten, interoperabiliteten och kontinuiteten vid införandet och för användningen av ITS. Standardiseringsorganen ska verka för ett snabbt antagande av dessa standarder i enlighet med Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) nr 1025/2012 av den 25 oktober 2012 om europeisk standardisering och om ändring av rådets direktiv 89/686/EEG och 93/15/EEG samt av Europaparlamentets och rådets direktiv 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG och 2009/105/EG samt om upphävande av rådets beslut 87/95/EEG och Europaparlamentets och rådets beslut 1673/2006/EG⁸.

Standardiseringsorganen ska respektera principerna i bilaga II till ITS-direktivet och alla funktionella bestämmelser som ingår i de specifikationer som antas i enlighet med artikel 6, artikel 8.2 i ITS-direktivet. Enligt artikel 6.6 i ITS-direktivet ska specifikationerna i förekommande fall grundas på sådana standarder som avses i artikel 8.

Vilket operativt system för tillämpning eller vilken tjänst som helst får således inte användas inom ITS som avser att vara gränsöverskridande och fungera inom hela Europeiska unionen. Det kommer att ställas särskilda krav på vad som kan utgöra en sådan ITS-tjänst eller ITS-tillämpning. Det innebär att informations- och kommunikationsteknik, utrustning samt de tjänster som ska förmedlas för att kunna utgöra en del av ITS således måste uppfylla vissa krav. Det är fråga om krav som kan följa av specifikationer, delegerade akter och standarder som behövs för att kompatibilitet ska garanteras liksom interoperabilitet och kontinuitet när ITS ska införas och användas. Genom dessa krav förväntas ITS-tillämpningar och ITS-tjänster kunna utbyta data och dela information mellan olika system och affärsprocesser. Vidare förväntas ITS-tillämpningar och ITS-tjänster genom framtida krav kunna fungera tillsammans dvs. vara kompatibla med varandra. Kraven förväntas även garantera att ITS-tillämpningar och ITS-tjänster har förmågan att fungera sammanhängande på vägtransportområdet i hela unionen. Kraven förväntas också säkerställa att olika system motsvarar vad som krävs för att de ska få utgöra ITS. Mot bakgrund härav ska det av lagen framgå att ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla de krav som behövs för ITS kompatibilitet och interoperabilitet.

⁸ EUT L 316, 14.11.2012, s. 12 (Celex 32012R1025), tidigare Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34 av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter.

Det framstår som mindre lämpligt att införa en detaljreglering av kraven i lagen vilket skulle tynga den onödigt mycket. Det är dessutom för närvarande inte möjligt att i detalj ange kraven. Det är först efter att specifikationer och delegerade akter har antagits som det närmare kommer att framgå vad en ITS-tillämpning eller ITS-tjänst måste leva upp till för att kunna utgöra en del av ITS.

Som tidigare framgått kan framtida specifikationer, delegerade akter och standarder komma att inbegripa bestämmelser som tar sikte på informationsflödet mellan olika aktörer. Rena funktionella och organisatoriska bestämmelser kan också komma ifråga. Det är först när specifikationerna, de delegerade akterna och standarderna har antagits som det går att bedöma vilka som kommer att beröras av kraven, förfaranden och relevanta regler. En del specifikationer och delegerade akter torde innehålla sådana krav som omfattas av den nya lagen. Andra specifikationer och delegerade akter torde däremot innehålla krav som kan komma att kräva ytterligare lagstiftning. Det är även fullt möjligt att kommande delegerade akter kan få formen av EU-förordningar vilket innebär att de blir direkt tillämpliga hos medlemsstaterna. Ett särskilt förfarande för genomförande av den delegerade akten i nationell rätt kommer således inte att krävas i dessa fall. Det är först när specifikationerna och de delegerade akterna har antagits som kraven blir tydliga och det går att bedöma dels vilka normer som krävs och dels på vilket sätt de ska genomföras i svensk rätt. Det är dock sannolikt att den nya lagen kan behöva kompletteras.

5.5.2 Åtgärder som är prioriterade

Regeringens förslag: ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla de krav som behövs för

- tillhandahållande av multimodala reseinformationstjänster,
- tillhandahållande av informationstjänster i realtid,
- data vid tillhandahållande av vägsäkerhetsrelaterad allmän trafikinformation för användare,
- tillhandahållande av ett system för fordonspositionering vid trafikolycka knutet till larmcentral inom Europeiska unionen,
- tillhandahållanden av informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och andra fordon i kommersiell trafik, och
- tillhandahållande av bokningstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och andra fordon i kommersiell trafik.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller lämnar förslaget utan invändningar. *Transportstyrelsen (TS)* har påtalat vikten av att lagen även ska omfatta ITS-tillämpningar som ryms inom ITS-direktivets område men som inte är angivna som prioriterade åtgärder.

Skälen för regeringens förslag

Prioriterade åtgärder

ITS-tillämpningar och ITS-tjänster som avser att fungera gränsöverskridande inom Europeiska unionen ska uppfylla de krav som behövs för ITS kompatibilitet och interoperabilitet. Av ITS-direktivet framgår att det inom ramen för direktivets tillämpningsområde är vissa åtgärder som är prioriterade. Europeiska kommissionen ska först anta specifikationer som närmare fastställer de krav, förfaranden och relevanta regler som behövs för att kompatibiliteten ska kunna garanteras liksom operabiliteten och kontinuiteten när det gäller införandet och användningen av ITS för dessa prioriterade åtgärder, artikel 6.1 i ITS-direktivet. Av artikel 3 och bilaga I till ITS-direktivet följer att dessa åtgärder är:

- tillhandahållande av multimodala reseinformationstjänster,
- tillhandahållande av realtidstrafikinformationstjänster,
- data och förfarande för att tillhandahålla vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare,
- tillhandahållande av ett interoperabelt system för fordonspositionering vid trafikolycka knutet till larmcentral inom Europeiska unionen, eCall,
- tillhandahållanden av informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon, och
- tillhandahållande av bokningstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon.

Av bilaga I till ITS-direktivet framgår en mängd faktorer som ska beaktas när kraven och förfaranden för nu nämnda åtgärder närmare ska utformas. Dessutom framgår av artikel 6.4 i ITS-direktivet att t.ex. funktionella och organisatoriska krav kan komma att behandlas, se avsnitt 5.5.1. Hur kraven slutligen kommer att se ut t.ex. hur tekniken måste vara utformad, hur utbyte av information kan ske, vem som får tillhandahålla tjänster m.m. går i nuläget inte att bedöma. Det är först när specifikationer, standarder och delegerade akter har antagits som behandlar de prioriterade åtgärderna som kraven får ett konkret innehåll. Dessförinnan är det inte möjligt att analysera hur den närmare regleringen ska vara utformad. Det ska dock framgå av lagen att ITS-tillämpningar och ITS-tjänster måste uppfylla de krav som kommer att avse de sex åtgärder som enligt ITS-direktivet är prioriterade.

Krav som tar sikte på *tillhandahållande av multimodala reseinformationstjänster* och *informationstjänster i realtid* syftar till att sådana tjänster blir tillförlitliga och tillgängliga för alla ITS-användare inom Europeiska unionen. För dessa tjänster är det även fråga om krav som ska omfatta relevanta offentliga myndigheters och, eller, i tillämpliga fall, den privata sektorns, insamling av väg- och vägtrafikdata och för tillhandahållandet av dessa data till leverantörer av ITS-tjänster. Kraven ska bidra till att, om möjligt, göra att de väg- och vägtrafikdata samt de data om transporttjänster som används för digitala kartor blir tillförlitliga och tillgängliga för producenter av digitala kartor och leverantörer av sådana digitala karttjänster, Prioriterat område I punkterna 1–3 bilaga I till ITS-direktivet.

När det gäller krav för data och förfarande vid *tillhandahållande av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation* för användare så tar de sikte på minimikrav för vägsäkerhetsrelaterad allmän trafikinformation som ska tillhandahållas alla användare kostnadsfritt, där så är möjligt, samt minimikrav för dess innehåll, Prioriterat område I punkt 4 bilaga I till ITS-direktivet. Av lagtexten bör framgå att det är frågan om just allmän trafikinformation.

För tillhandahållande av ett interoperabelt *system för fordonspositionering vid trafikolycka knutet till larmcentral inom Europeiska unionen* ska krav tas fram för att harmonisera tillhandahållande av ett sådant interoperabelt larmsystem inom unionen, Prioriterat område III punkt 1 bilaga I till ITS-direktivet. Det är alltså frågan om ett larmsystem som ska fungera vid en trafikolycka oavsett var inom unionen ett fordon befinner sig. Av lagtexten bör framgå att det är fråga om att tillhandahålla ett system för fordonspositionering vid trafikolycka knutet till larmcentral inom unionen

Krav för *tillhandahållande av informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och andra fordon i kommersiell trafik* tar sikte på åtgärder för att tillhandahålla ITS-baserade informationstjänster för sådana parkeringsplatser, särskilt inom serviceområden och på rastplatser längs vägar, Prioriterat område III punkt 2 bilaga I till ITS-direktivet.

När det gäller krav för *tillhandahållande av bokningstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och andra fordon i kommersiell trafik* så är det frågan om åtgärder för att tillhandahålla ITS-baserade reservationstjänster för sådana parkeringsplatser, Prioriterat område III punkt 3 bilaga I till ITS-direktivet.

Andra och övriga åtgärder

Efter att specifikationer antagits för de prioriterade åtgärderna ska Europeiska kommissionen enligt artikel 6.3 anta specifikationer för andra åtgärder, eller som det är benämnt i bilaga I till ITS-direktivet, övriga åtgärder. *TS* har påtalat vikten av att lagen även ska omfatta ITS-tillämpningar som ryms inom ITS-direktivets område men som inte är angivna som prioriterade åtgärder. Nu nämnda åtgärder kommer precis som de prioriterade åtgärderna kunna hänföras till något av de områden som följer av 5 § i den föreslagna lagen. Av bilaga I till ITS-direktivet följer att det här kan vara frågan om åtgärder som avser ITS-tjänster för trafikledning och hantering av godstransporter, ITS-tillämpningar till stöd för trafiksäkerhet och skydd av transporter samt samverkan mellan fordon och transportinfrastruktur. De ITS-tillämpningar och ITS-tjänster som kommer att omfattas av specifikationer som tar sikte på andra åtgärder måste precis som de ITS-tillämpningar och ITS-tjänster som omfattas av de prioriterade åtgärderna uppfylla de krav som behövs för ITS kompatibilitet och interoperabilitet, se avsnitt 5.5.1. Även specifikationer som tar sikte på andra åtgärder kan i förekommande fall grundas på standarder enligt artikel 8, artikel 6.6 och bilaga I till ITS-direktivet. Specifikationer som behandlar andra åtgärder kan också utgöra grund för delegerade akter som får antas av kommissionen, artikel 7 i ITS-direktivet. Vad dessa andra åtgärder närmare kommer att omfatta och

innehålla går, precis som är fallet med de prioriterade åtgärderna, inte heller att fastställa i nuläget. Det är först när specifikationer, standarder och delegerade akter antagits som avser dessa andra åtgärder som de får ett konkret innehåll och en analys är möjlig att göra beträffande hur den närmare regleringen ska vara utformad.

5.6 Personlig integritet, säkerhet, användning av information och ansvar

Regeringens förslag: I den nya lagen ska det upplysas om att det i

- personuppgiftslagen, lagen om elektronisk kommunikation och lagen om vägtrafikregister finns särskilda bestämmelser om behandling av personuppgifter och integritetsskydd,
- lagen om vidareutnyttjande av handlingar från offentliga förvaltningen finns bestämmelser om vidareutnyttjande av handlingar hos statliga och kommunala myndigheter, och
- produktansvarslagen finns bestämmelser om skadeståndsansvar för produkter med säkerhetsbrister.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller lämnar förslaget utan invändningar. *Datainspektionen (DI)* anser att lagens hänvisningar till integritetsskyddet bör vara tydligare. *Länsstyrelsen i Gävleborgs län* anser att det är viktigt att användningen av anonyma uppgifter ska uppmuntras och att frågan bör utredas ytterligare

Skälen för regeringens förslag: Av artikel 10.1–4 i ITS-direktivet följer att medlemsstaterna ska säkerställa att den behandling av personuppgifter som kan komma att ske inom ramen för ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska genomföras i enlighet med det integritetsskydd som följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation. Vidare följer av artikel 10.5 i ITS-direktivet att Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/98/EG av den 17 november 2003 om vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn ska tillämpas. Enligt artikel 11 i ITS-direktivet ska medlemsstaterna även sörja för att frågor om ansvar avseende införandet och användningen av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster som följer av specifikationer som antas i enlighet med artikel 6 behandlas i överensstämmelse med rådets direktiv 85/374/EEG av den 25 juli 1985 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om skadeståndsansvar för produkter med säkerhetsbrister.

Nämnda direktiv har genomförts i svensk rätt genom personuppgiftslagen (1998:204), lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation, lagen (2010:566) om vidareutnyttjande av handlingar från offentliga förvaltningen och produktansvarslagen (1992:18). Dessa lagar ska beaktas vid införandet och användningen av ITS-tillämpningar och ITS-

tjänster. I den nya lagen ska det hänvisas till nu nämnda lagar. *DI* har påtalat att frågorna om att anonyma uppgifter ska uppmuntras, att personuppgifter endast ska behandlas i de fall detta är nödvändigt och att bestämmelser om samtycke ska respekteras bör komma till uttryck direkt i lagen. Även *Länsstyrelsen i Gävleborgs län* har påtalat att det är viktigt att användningen av anonyma uppgifter uppmuntras och att frågan bör utredas ytterligare. Regeringen instämmer i att de frågor som här lyfts fram är viktiga. Reglering som avser behandling av personuppgifter och integritetsskydd måste självfallet beaktas när ITS utvecklas. Hur och om ytterligare reglering är nödvändigt lämpar sig bäst att ta ställning till när framtida mera konkreta förutsättningar för ITS-tillämpningar och ITS-tjänster föreligger. En erinran i lagen, som är en ramlag, om den nationella reglering som finns beträffande behandling av personuppgifter och integritetsskydd framstår därför som tillräcklig.

Lagen (2001:558) om vägtrafikregister innehåller bestämmelser om registrering av uppgifter om personer samt motordrivna fordon och släpfordon. Regleringen var nödvändig bl.a. mot bakgrund av Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 och personuppgiftslagen (1998:204). Vid införandet och användningen av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska lagen om vägtrafikregister beaktas. I den nya ITS-lagen ska det därför också hänvisas till lagen om vägtrafikregister.

5.7 Bemyndiganden

Regeringens förslag: Regeringen ska få meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde som avser försvaret och den nationella säkerheten enligt 4 § andra stycket. Regeringen ska också få meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde som avser fordon.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om de krav som anges i 6 och 7 §§.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian finns inget bemyndigande som avser fordon.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller lämnar förslaget utan invändningar. *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)* har efterlyst förtydligande avseende vilka myndigheter som kan undantas från lagens tillämpningsområde.

Skälen för regeringens förslag: Som tidigare föreslagits ska lagen inte tillämpas på verksamheten vid Försvarmakten, Försvarets materielverk, Totalförsvarets forskningsinstitut, Försvarets radioanstalt och Säkerhetspolisen, se avsnitt 5.4.1. Det är här frågan om myndigheter vars verksamheter huvudsakligen berör försvaret och den nationella säkerheten. Även annan verksamhet som avser försvaret och den nationella säkerheten kan undantas från lagens tillämpningsområde. Det kan här vara frågan om annan verksamhet vid det militära försvaret såväl som det civila försvaret eller som berör den nationella säkerheten. Det skulle t.ex.

kunna vara frågan om verksamhet vid Kustbevakningen, Tullverket, polisen och inom samhällets krisberedskap.

MSB efterlyser ytterligare förtydligande av vilka andra myndigheter som kan undantas från lagens tillämpningsområde. Angivandet av myndigheter ska ses som exempel på verksamheter som kan komma att undantas från lagens tillämpningsområde och är inte uttömmande. Utgångspunkten för vilka myndigheter och även andra aktörer som kan komma att undantas är att det är frågan om verksamhet som avser försvaret och den nationella säkerheten. Det får således bedömas från fall till fall när verksamhetens karaktär är sådan att den ska undantas från lagens tillämpningsområde. Med hänsyn härtill bör regeringen få meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde beträffande verksamhet som avser försvaret och nationell säkerhet utöver den verksamhet som framgår av 4 § andra stycket.

Flera remissinstanser däribland *MSB*, *Trafikanalys* och *Transportstyrelsen* anser att promemorians förslag som behandlar undantag för fordon som har typgodkänts enligt fordonslagen (2002:574) eller tagits i bruk före den 27 februari 2012 bör ses över då det är otydligt och medför problem med retroaktiv verkan. Även *BIL Sweden AB* har ifrågasatt utformningen av bestämmelsen eftersom det kommer att innebära att fordon som har typgodkänts eller tagits i bruk fr.o.m. den 27 februari 2012 retroaktivt kommer att omfattas av lagen då lagen ska träda i kraft den 1 juli 2013 och föreskrifter som reglerar detaljbestämmelser för tjänster och system kommer att meddelas långt senare.

Av ITS-direktivet följer att det inte ska påverka fordon som typgodkänts eller tagits i bruk före det att ITS-direktivet trätt i kraft med därtill hörande genomförandebestämmelser, skäl 10 i ITS-direktivet. Det är först när delegerade akter, eller i förekommande fall nya lagstiftningsakter, är antagna som det kommer att framgå vad det är för krav som kan komma att ställas på fordon för att olika ITS-tjänster och ITS-tillämpningar ska kunna fungera. I den mån ITS kommer att innebära att fordon behöver vara utrustade på ett visst sätt för att en ITS-tillämpning eller en ITS-tjänst ska fungera så framstår det som rimligt att krav om fordons beskaffenhet inte riktar sig till samtliga fordon utan till nya fordon. Lagen kommer därför inte bli tillämplig på fordon som har typgodkänts enligt fordonslagen eller har tagits i bruk före lagens ikraftträdande, se avsnitt 6. Då genomförandebestämmelserna till ITS-direktivet kommer att vara på plats först efter det att lagen har trätt i kraft bör även fordon efter sistnämnda tidpunkt kunna undantas från ITS-regleringen. Vilka fordon som kan komma att undantas från lagens tillämpningsområde genomförs lämpligast genom att regeringen får meddela föreskrifter om undantag för fordon från lagens tillämpningsområde. Det är frågan om fordon som kommer att ha typgodkänts efter lagens ikraftträdande men före det att delegerade akter eller specifikationer har antagits av Europeiska kommissionen.

Som redan framgått i avsnitt 5.5 innehåller ITS-direktivet bestämmelser för utarbetande av specifikationer och delegerade akter vilka kommer att innehålla de närmare krav, förfaranden och relevanta regler som ska ställas på tjänster och operativa system för tillämpning, för att dessa ska få användas inom ITS. Specifikationerna kan även i förekommande fall

grundas på standarder, artiklarna 6–8 i ITS-direktivet. Specifikationerna och de delegerade akterna ska antas av kommissionen. Delegerade akter och specifikationer kan komma att ta formen av EU-förordningar vilket gör dem direkt tillämpliga utan ett särskilt genomförande i den nationella rätten hos medlemsstaterna. Men medlemsstaterna kan behöva vidta nödvändiga åtgärder för att garantera att antagna specifikationer och delegerade akter kan tillämpas om det inte har tagit formen av en sådan rättsakt.

De mer detaljerade bestämmelser som påverkar den nya lagens krav på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster kommer att ha antagits av kommissionen först efter det att ITS-direktivet ska vara genomfört i svensk rätt. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om krav som ställs på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster för att få användas inom ITS. Även det förhållandet att den nya lagen är en ramlag talar för att låta regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om bestämmelser på detaljnivå vilka har att följa de kommande specifikationerna och delegerade akterna. Om det vid en analys av specifikationer och delegerade akter visar sig att det inte är lämpligt att genomföra dem i svensk rätt med stöd av bemyndigandet får lagen ses över.

6 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Den nya lagen ska träda i kraft den 1 juli 2013.

Lagen ska inte tillämpas på fordon som har typgodkänts enligt fordonslagen eller tagits i bruk före lagens ikraftträdande.

Promemorians förslag: Lagen ska träda i kraft den 1 juli 2013.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller lämnar förslaget utan invändningar.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 18.2 ITS-direktivet ska medlemsstaterna sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa ITS-direktivet senast den 27 februari 2012. Det är därför angeläget att lagen snabbt kan träda i kraft. Det bedöms att lagen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter bör kunna träda i kraft den 1 juli 2013.

I den mån ITS kommer att innebära att fordon behöver vara utrustade på ett visst sätt för att en ITS-tillämpning eller en ITS-tjänst ska fungera så framstår det som rimligt att krav om fordons beskaffenhet inte riktar sig till samtliga fordon utan till nya fordon. Av ITS-direktivet följer dessutom att det inte ska påverka fordon som typgodkänts eller tagits i bruk före det att ITS-direktivet trätt i kraft med därtill hörande genomförandebestämmelser, skäl 10 i ITS-direktivet. I promemorian föreslogs därför att äldre fordon skulle undantas från lagens tillämpningsområde. På grund av tekniska skäl kan det bli så att ITS-tillämpningar inte kan användas i samband med fordon som, utan att kunna hänföras till

historiska fordon, har typgodkänts före det att ITS-direktivet ska vara genomfört i nationell rätt. Även sådana fordon som har typgodkänts enligt fordonslagen (2002:574) föreslogs i promemorian bli undantagna från lagens tillämpningsområde. Regeringen delar uppfattningen att äldre fordon inte bör omfattas av den nya regleringen.

I promemorian utgår undantaget från fordon som har typgodkänts eller tagits i bruk före den 27 februari 2012. Flera remissinstanser har haft synpunkter på undantagets utformning. *BIL Sweden AB* har ifrågasatt utformningen av bestämmelsen eftersom det kommer att innebära att fordon som har typgodkänts eller tagits i bruk fr.o.m. den 27 februari 2012 retroaktivt kommer att omfattas av lagen då lagen ska träda i kraft den 1 juli 2013 och föreskrifter som reglerar detaljbestämmelser för tjänster och system kommer att meddelas långt senare. Även *Trafikanalys* anser att undantagets utformning medför problem med retroaktivitet. *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap* anser att undantaget bör formuleras om då det är oklart vad som gäller för fordon som har typgodkänts efter den 27 februari 2012. *Transportstyrelsen* anser också att undantaget bör formuleras om för att bli tydligare.

Regeringen delar uppfattningen att det föreslagna undantaget i promemorian som avser fordon är otydligt och i viss mån missvisande. ITS-direktivets genomförandebestämmelser kommer att vara på plats efter den 27 februari 2012 men även efter det att lagen har trätt ikraft. Det är först när framtida specifikationer eller delegerade akter är antagna som det kommer att framgå vad det är för krav som ställs på fordon för att olika ITS-tjänster och ITS-tillämpningar ska kunna fungera. Det framstår därför inte som rimligt att fordon som har blivit typgodkända efter den 27 februari 2012 men före det att genomförandebestämmelserna är på plats ska omfattas av lagens tillämpningsområde. Mot bakgrund härav anser regeringen att lagen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter inte ska tillämpas på fordon som har typgodkänts enligt fordonslagen (2002:574) eller har tagits i bruk före lagens ikraftträdande.

För fordon som har typgodkänts efter lagens ikraftträdande, se avsnitt 5.7.

7 Konsekvenser av förslagen

Det finns många exempel på lyckade implementeringar av ITS inom vägsektorn i Europa, men dessa är fortfarande splittrade och okoordinerade och kan därför inte bidra till den geografiska kontinuiteten för ITS-tjänster och ITS-tillämpningar som behövs inom unionen och vid dess yttre gränser.

ITS är avancerade tillämpningar som utan att i sig vara intelligenta syftar till att tillhandahålla innovativa tjänster med avseende på olika transportslag och trafikledning och möjliggöra för olika användare att vara bättre informerade och därigenom kunna utnyttja transportsystemet på ett säkrare, mer samordnat och ”smartare” sätt.

Genom direktivet 2010/40/EU införs ett ramverk för utbyggnaden av ITS i Europa där de närmare förutsättningarna ska framgå av specifika-

tioner, standarder och delegerade akter. Europeiska kommissionen ska anta specifikationer inom utpekade områden inom ramen för direktivet vilka i förekommande fall ska läggas fram för Europaparlamentet och rådet i enlighet med artikel 294 Fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt, EUF-fördraget. Kommissionen får även, med avseende på specifikationer, anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget. Detta gör det särskilt svårt att beskriva vilka konsekvenser direktivet kommer att få eftersom det är utformat som en viljeinriktning inom de utpekade områdena. Vissa generella effekter är möjliga att bedöma men en ordentlig konsekvensanalys kan först göras när det inom varje utpekat område finns en framtagen specifikation genom en ny lagstiftningsakt eller genom en delegerad akt.

7.1 Alternativa lösningar eller inte reglera alls

Sverige har förbundit sig att genomföra ITS-direktivet i svensk rätt. Alternativa lösningar eller att inte reglera alls är därför inte aktuellt.

Europeiska kommissionen har arbetat i närmare 10 år för att en harmonisering på frivillig basis skulle komma till stånd. Så har inte skett. Om reglering inte kommer till stånd är bedömningen att gods-transportörer och aktörer utvecklar system var för sig för att lösa egna behov. Det bedöms leda till att parallella lösningar etableras vilket exempelvis kan medföra fragmentiserade lösningar längs godstransportkorridorer och svårigheter för resenärer att planera och genomföra resor inom Europeiska unionen.

Direktivet ställer inte krav på obligatoriskt införande av en tjänst men om tjänsten tillhandahålls ska det göras på ett enhetligt och standardiserat sätt.

Senast 12 månader efter antagandet av en specifikation ska kommissionen, i förekommande fall och efter att ha gjort en konsekvensanalys lägga fram ett förslag för Europaparlamentet om att vidta den prioriterade åtgärden.

7.2 Övergripande effekter

Syftet är att kunna garantera ett samordnat och enhetligt införande av interoperabla intelligenta transportsystem inom Europeiska unionen. En konsekvensbedömning är svår att göra, eftersom det handlar om ett ramdirektiv och de specifikationer, delegerade akter samt standarder som fastställer det närmare innehållet ännu inte är kända.

Genom att använda olika ITS-lösningar förväntas CO₂-emissionerna kunna minska. Även olyckor, incidenter och trängseln förväntas kunna minska med olika ITS-lösningar. Med ITS skapas bättre möjligheter att effektivt nyttja användningen av transportsystemet, t.ex. genom att möjligheterna för att välja bästa transportsätt förbättras, tillgänglighet och komfort ökas, trafiksäkerheten höjs och klimatpåverkan minskas. Fordon och infrastruktur utrustas med elektronik och system som ger bättre säkerhet och snabbare räddningsinsatser. Enskilda individer får

information som ger stöd till att välja transportsätt, samordnade system för trafikant- och resenärsinformation för flera trafikslag via olika kanaler samt trafikledning. Trafikföretag kan effektivare ruttplanera för multimodala transporter med effektiva logistikkedjor och följa godsets rörelse bl.a. via papperslösa system. Tekniken bedöms bidra till att förbättra miljöprestanda, effektivitet, inklusive energieffektivitet, säkerhet och skydd i samband med vägtransporter, inbegripet transport av farligt gods, allmän säkerhet och rörlighet för gods och passagerare. Samtidigt säkerställs en välfungerande inre marknad med ökad konkurrenskraft och sysselsättning.

En allmän tendens är att transporterna i allt större utsträckning måste ta hänsyn till klimat och miljö samtidigt som efterfrågan på resor och transporter ökar. Transportnätets kapacitet behöver därför utnyttjas effektivare. Att använda IT och annan teknik i transportsystemet blir därmed viktigare liksom att betrakta transportsystemet som en helhet. ITS-tillämpningar med bl.a. avancerade reseplanerare och samordnade system för trafikant- och resenärsinformation för flera trafikslag kan möjliggöra ett effektivare resande. ITS-lösningar som stödjer hänsynmålet är bl.a. säkerhetssystem i fordon, väder och väglagsinformation, grön trafikledning och trängselskatt. Samhällsnyttan för bättre trafik-säkerhet i form av snabbare räddningsinsatser, säkrare fordon och säkrare användning av fordon och transportsystem leder till färre antal döda och svårt skadade i trafiken. Styrning och övervakning av godstransporter underlättas vilket också leder till minskad klimatpåverkan. Transportörer och resenärer ges möjlighet till bättre överblick över utbud, kostnader och tillstånd i trafiken.

7.3 Vilka berörs av regleringen

Inom ITS finns ett brett spektrum av aktörer som kan komma att beröras av direktivet. Enligt artikel 6.4 i ITS-direktivet ska, när så är relevant och beroende på vilket område som omfattas av specifikationen, denna inbegripa en eller flera av följande typer av bestämmelser som kan påverka aktörerna:

1. funktionella bestämmelser som anger informationsflödet mellan olika aktörer,
2. tekniska bestämmelser som tillhandahåller tekniska medel för att uppfylla de funktionella bestämmelserna,
3. organisatoriska bestämmelser som anger de förfarandemässiga skyldigheterna för berörda aktörer, och
4. tjänstebestämmelser som anger olika nivåer för tjänster och deras innehåll med avseende på ITS-tillämpningar samt ITS-tjänster.

Vidare följer av artikel 6.6 i ITS-direktivet att specifikationerna ska stämma överens med vissa principer som framgår av bilaga II till ITS-direktivet. Av artikel 7 i ITS-direktivet framgår att Europeiska kommissionen även får anta delegerade akter med avseende på specifikationer. Endast ITS-tillämpningar och ITS-tjänster som följer antagna specifikationer och delegerade akter får användas inom ITS. Vidare ska ITS-systemet som sådant följa antagna specifikationer och

delegerade akter. Det kommer således att ställas särskilda krav på de produkter och den utrustning, inbegripet ren infrastruktur, som ska användas samt de tjänster som ska förmedlas för att kunna utgöra en del av ITS och systemen som helhet. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela närmare föreskrifter om dessa krav som följer av specifikationer, delegerade akter och standarder och som behövs för att genomföra ITS-direktivet fullt ut. Som tidigare framgått kommer de framtida specifikationerna och delegerade akterna att inbegripa bestämmelser som tar sikte på informationsflödet mellan olika aktörer. Även funktionella och organisatoriska bestämmelser mellan berörda aktörer kan komma i fråga.

Privatpersoner

Individer påverkas genom införandet och användningen av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster då det kan komma att medföra behandling av personuppgifter. Sådan behandling bör ske i enlighet med unionsrätten, som bland annat anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter, och i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation. Bland annat bör principerna om ändamålsbegränsning och uppgiftsminimering användas i ITS-tillämpningen. Genom ITS kan enskilda individer få bättre tillgång till information som ger stöd till att välja transportsätt, samordnade system för trafikant- och resenärsinformation för flera trafikslag via olika kanaler samt trafikledning. ITS kan också komma att medföra ökade kostnader exempelvis vid införskaffandet och underhåll av fordon som ska kunna fungera med ITS-tjänster och ITS-tillämpningar.

Berörda organisationer

Branschorganisationer som ITS Sweden, Tågoperatörerna, Svensk kollektivtrafik m.fl. har ett stort intresse av att effektiva ITS-lösningar kommer till stånd som gynnar deras intressen.

Fordonsindustrin utvecklar, producerar och marknadsför fordon, system och tjänster med fokus på säkerhet, effektivitet och användarvänlighet.

Försäkringsföretag berörs genom ITS-lösningar till stöd för trafik-säkerhet och transportskydd, vilket i sin tur kan påverka premiesättningen på försäkringar.

Kommuner och landsting har delvis samma uppgifter som myndigheterna och kan bidra med att tillhandahålla data/information för skapandet av ITS-lösningar. Till bilden hör även att kommuner kan äga hamnar och flygplatser vilket utgör viktiga delar i det intermodala transportsystemet och sammankopplingen mellan trafikslagen.

Myndigheter som Transportstyrelsen, Trafikverket, Luftfartsverket och Sjöfartsverket använder ITS i sina respektive verksamheter samtidigt som de bl.a. har till uppgift att tillhandahålla data/information och sätta regler för hur ITS får användas. Införandet och användningen av ITS-

tillämpningar och ITS-tjänster, särskilt trafik- och reseinformations-tjänster, kommer att medföra behandling och användning av väg-, vägtrafik- och resedata som innehas av offentliga myndigheter i medlemsstaterna. Sådan behandling och användning bör ske i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/98/EG av den 17 november 2003 om vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn. Myndigheterna ska vara drivande såväl som stödande i införandet av nya lösningar och medverka i det internationella arbetet. Andra myndigheter som använder ITS är t.ex. Polisen. ITS används vidare inom kommunal och statlig räddningstjänst. Kopplat till detta finns även SOS Alarm AB som har det statliga uppdraget att vara Public Safety Answering Point (PSAP), i Sverige för nödnumret 112.

Standardiseringsorgan berörs eftersom de kan anta standarder som är nödvändiga för kompatibiliteten, interoperabiliteten och kontinuiteten vid användandet av ITS. Standardiseringsorganen ska respektera funktionella bestämmelser och de principer som framgår av bilaga II till ITS-direktivet när en standard ska antas, enligt artikel 8.2 i ITS-direktivet. Specifikationerna ska i förekommande fall grundas på någon av dessa standarder, enligt 6.6 i ITS-direktivet.

Telekomindustrin har en viktig roll då kommunikationslösningar är centrala inom ITS, liksom IT-företagen för utveckling av system och tjänster.

Tjänsteleverantörer av många olika slag, exempelvis företag som framställer och säljer digitala kartdatabaser eller företag som tillhandahåller trafikantinformationstjänster berörs. Till tjänsteleverantörer räknas även radio- och TV-kanaler och informationsmäklare.

Transportföretag för såväl person- och godstransporter samlar idag in och använder data i sina egna verksamheter. Det är angeläget att dessa data görs tillgängliga för skapande av nya tjänster. Av 4 kap. 2 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik följer att ett kollektivtrafikföretag ska lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation.

7.4 Kostnader och andra konsekvenser

Inledningsvis bör påpekas att kostnader kommer sannolikt att uppkomma vid införande av olika specifikationer och delegerade akter, dessa måste dock bedömas när införandet av varje enskild specifikation och delegerade akt ska ske. Det går därför inte att i denna kostnads- och konsekvensanalys ta hänsyn till kommande specifikationer och delegerade akter. Det bör dock noteras att de krav och åtgärder som kommer att ställas vid införandet av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster förväntas vara både kostnadseffektiva och proportionerliga, jfr. punkterna b) och c) bilaga II till ITS-direktivet.

7.4.1 Kostnader för privatpersoner

Ny teknik är ofta initialt kostnadsdrivande vilket kan medföra ökade inköpskostnader för privatpersoner. Vidare kan den nya tekniken behöva underhåll och tillsyn, vilket kan leda till ökade kostnader.

7.4.2 Kostnader för företag

Initialt kan reglering innebära extra omställningskostnader för aktörer inom området, exempelvis för fordonsindustrin och telekomföretagen, liksom för enskilda transportföretag. Långsiktigt kan det innebära en förenkling och billigare lösningar för alla aktörer i värdekedjan.

7.4.3 Konsekvenser för statliga myndigheter

De ytterligare föreskrifter som ska antas enligt ITS-direktivet avser att reglera hur en tjänst eller ITS-tillämpning ska utformas, jfr artiklarna 6–8 i ITS-direktivet. Det är inte i sig ett krav på att t.ex. en tjänst ska tillhandahållas. En tjänst kan dock komma att bli obligatorisk. Detta torde förutsätta ett nytt lagstiftningsförfarande på EU-nivå, jfr artikel 6.2 i ITS-direktivet. Skulle tjänster introduceras av myndigheter kan standardiserade plattformar vara helt nödvändigt och av stor betydelse för kostnaden för implementering.

I ett initialt skede måste Europeiska kommissionens delegerade akter eller specifikationer omsättas i svenska regelverk och myndighetsföreskrifter enligt den tidplan som kommissionen har presenterat i anslutning till direktivet. Transportstyrelsen har exempelvis en tydlig myndighetsuppgift när det gäller typgodkännande och standardiseringsarbete av ITS-lösningar för fordon och infrastruktur. En eller flera myndigheter kan ges uppgifter att ge metodstöd, uppföljning, utvärdering och normering om behov finns. Av artikel 1.3 i ITS-direktivet framgår att direktivet inte ska påverka frågor som avser den nationella säkerheten eller förhållanden som är nödvändiga med hänsyn till försvarsintressen. Mot bakgrund härav ska regeringen få meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde t.ex. i fråga om verksamhet som rör försvarsintressen eller landets säkerhet.

Eventuell tillsyn och tillsynsmandat torde bli aktuellt först när föreskriftsarbetet har genomförts och tjänsteutvecklingen har kommit igång. ITS-direktivet ställer inga krav på hur dess bestämmelser ska säkerhetsställas i nationell rätt. Utgångspunkten för att ITS ska fungera på det sätt som det är tänkt är att de operativa program och tjänster som gör anspråk på att få förekomma verkligen lever upp till de krav som kommer att ställas. En grundläggande förutsättning för detta arbete måste vara att specifikationer, delegerade akter och standarder är både klara och tydliga. De krav som följer av specifikationerna, delegerade akterna eller standarderna bör kunna tas in i myndighetsföreskrifter. Det kommer således att ankomma på den myndighet som regeringen bestämmer att utfärda dessa föreskrifter och att besluta om allmänna råd eller liknande som behövs för tillämpningen av föreskrifterna, se avsnitt 5.7. Att nu införa ett centralt system för godkännande av ITS framstår som mindre

lämpligt. Ett eventuellt system med godkännande eller annan typ av kontroll får analyseras efter att de ytterligare föreskrifter i form av specifikationer eller delegerade akter har antagits. En eventuell tillsynsform och löpande tillsynsarbete bör byggas upp och dimensioneras i förhållande till marknads utveckling, kostnader kontra samhällsnyttan av tillsynen inom ramen för varje enskild specifikation eller delegerad akt.

I dagsläget är det svårt att bedöma omfattningen och vilka myndigheter som skulle beröras av ett godkännande-, kontrollförfarande och tillsynsansvar. Utöver resurser för föreskriftsarbete och tillsyn, är förvaltning i form av stöd till införande viktigt.

7.4.4 Konsekvenser för kommuner och landsting

Det är i dagsläget svårt att bedöma konsekvenserna för kommuner och landsting eftersom de närmare krav som kommer att ställas på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster saknas. Kraven kan komma att leda till ökade kostnader för kommuner och landsting. De nya lösningarna på ITS-området kan dock komma att innebära vinster för kommuner och landsting genom effektivare transporter.

7.5 Påverkan på konkurrensförhållanden

För marknaden i stort kan direktivet innebära att konkurrensneutrala villkor skapas och möjliggör nya tjänster för individer och samhälle. Det kan innebära ökad tillgänglighet till data/information för tjänsteutvecklande företag och kan skapa mervärden för konsumenten. Konkurrensförhållanden kan öka. Samtidigt öppnar det upp för nya aktörer när ramverket klarnar vilket är bra för innovationskraften. Om reglering sker i för tidigt skede av en utveckling kan det innebära att man specificerar något som inte är teknisk och funktionellt moget. Risken blir då att utvecklingen stannar av. Genomförandetiden måste anpassas så att marknaden hinner ställa om produktsortimentet.

7.6 Särskilda hänsyn till små företag

Bland gods- och persontransportföretagen finns många småföretag. En utmaning är transportföretagens ekonomiska situation och sårbarhet, vilket kan begränsa möjligheten till utveckling och användning av ny teknik. Små företag bedöms inte alltid ha tillräckliga resurser för att söka rätt på data/information för utvecklingen av nya ITS-lösningar. Dessa små företag kan komma att behöva stöd av s.k. informationsmäklare för underlättande av tillgång till kvalitetssäkrad data/information. Tillgängliggörandet av data kan också ha motsatt effekt. Idag krävs det kunskap om vilka myndigheter som har kvalitetssäkrad data och vad den kan nyttjas till. De större företagen har bättre möjligheter att avsätta resurser för att få tillgång till data/information. Genom bättre tillgängliggörande

kan även mindre företag lättare få tillgång till data för skapandet av ITS-lösningar.

8 Författningskommentar

1 §

Paragrafen motsvaras delvis av artikel 1.1 i ITS-direktivet och behandlas i avsnitt 5.1.

Av bestämmelsen framgår att lagen är en ramlag och innehåller allmänna bestämmelser om förutsättningarna vid införandet och användningen av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och gränssnittet mot andra transportslag som omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010.

2 §

Paragrafen motsvaras delvis av artiklarna 1.1 och 5 i ITS-direktivet och behandlas i avsnitt 5.2.

Bestämmelsen behandlar lagens syfte. Lagens syfte är att säkerställa att information, kommunikation, infrastruktur och tjänster inom ITS lever upp till de krav och förfaranden som kommer att gälla för att få utgöra en del av ITS som ska kunna fungera gränsöverskridande inom Europeiska unionen.

3 §

Paragrafen motsvaras delvis av artikel 4 i ITS-direktivet och behandlas i avsnitt 5.3.

I *första stycket* behandlas termer som är centrala för lagen. Termerna följer, med undantag för några språkliga justeringar, definitionerna i ITS-direktivet. I första stycket behandlas också vad som avses med väg. Med väg avses här väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon, jfr 2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

Andra stycket behandlar fordonstermerna som används i lagen. Fordonstermerna har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

4 §

Paragrafen motsvaras av artikel 1.3. i ITS-direktivet och behandlas i avsnitt 5.4.1.

Av *första stycket* framgår att lagen ska gälla ITS för transporter på väg. Vad som avses med väg definieras i 3 §. Lagen ska också gälla vid gränssnitt mot andra transportslag som t.ex. sjö-, järnvägs- och lufttransporter. Detta följer av hur ITS är definierat i 3 §.

Försvarsmaktens, Försvarets materielverks, Totalförsvarets forskningsinstitut, Försvarets radioanstalts och Säkerhetspolisens verksamheter är enligt *andra stycket* undantagna från lagens tillämpningsområde. Annan verksamhet som avser försvaret och den nationella säkerheten kan också undantas från lagens tillämpningsområde.

Bemyndigande som avser paragrafen finns i 9 §.

5 §

Paragrafen motsvaras av artiklarna 1.2 och 2 i ITS-direktivet och behandlas i avsnitt 5.4.2.

Av bestämmelsen framgår att lagen ska gälla för ITS-tillämpningar och ITS-tjänster som ska kunna fungera gränsöverskridande inom Europeiska unionen. Bestämmelsen träffar tillämpningar och tjänster som ska kunna fungera oavsett var inom unionen man befinner sig. Vidare omfattar bestämmelsen fyra särskilt angivna områden:

- användning av olika typer av väg-, vägtrafik- och resedata, *punkt 1*,
- ITS-tjänster som är inriktade mot trafikledning och hantering av godstransporter, *punkt 2*,
- ITS-tillämpningar som ska stödja trafiksäkerhet och skydda transporter, *punkt 3*, och
- samverkan mellan fordon och transportinfrastrukturen, *punkt 4*.

6 §

Paragrafen motsvaras av artiklarna 5–8 i ITS-direktivet och behandlas i avsnitt 5.5.1.

ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla de krav om kompatibilitet och interoperabilitet som behövs för ITS när ITS ska införas och användas. Vad kraven närmare innebär kommer att följa av de specifikationer och föreskrifter i delegerade akter som ska antas, jfr artiklarna 6 och 7 i ITS-direktivet. Det är här frågan om krav som riktar sig mot själva ITS-tillämpningen och ITS-tjänsten. Kraven kan komma att innehålla sådant som är av rent teknisk karaktär men kraven kan t.ex. också komma att behandla frågor som tar sikte på förfaranden eller att vissa relevanta regler måste beaktas, jfr artikel 4.17 ITS-direktivet.

7 §

Paragrafen motsvaras av artikel 3 i ITS-direktivet och behandlas i avsnitt 5.5.2.

Av bestämmelsen framgår att ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla de krav som behövs för vissa typer av tillhandahållande av tjänster och viss information. Det gäller:

- tillhandahållande av multimodala reseinformationstjänster, *punkt 1*,
- tillhandahållande av informationstjänster i realtid, *punkt 2*,
- data vid tillhandahållande av vägsäkerhetsrelaterad allmän trafikinformation, *punkt 3*,
- tillhandahållande av ett system för fordonspositionering vid trafikolycka knutet till larmcentral inom Europeiska unionen, *punkt 4*,
- tillhandahållande av informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och andra fordon i kommersiell trafik, *punkt 5*, och
- tillhandahållande av bokningstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och andra fordon i kommersiell trafik, *punkt 6*.

8 §

Paragrafen motsvaras av artiklarna 10 och 11 i ITS-direktivet samt behandlas i avsnitt 5.6.

I *första stycket* upplyses om att bestämmelser om behandling av personuppgifter och integritetsskydd finns i personuppgiftslagen (1998:204), lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation och lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

I *andra stycket* upplyses om att bestämmelser om vidareutnyttjande av handlingar hos statliga och kommunala myndigheter finns i lagen (2010:566) om vidareutnyttjande av handlingar från offentliga förvaltningen.

I *tredje stycket* upplyses om att bestämmelser om skadeståndsansvar för produkter med säkerhetsbrister finns i produktansvarslagen (1992:18).

9 §

Paragrafen behandlas i avsnitt 5.7.

Av *första stycket* framgår att regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde enligt 4 § andra stycket. Det är frågan om verksamhet som avser försvaret och den nationella säkerheten. Det kan här vara frågan om annan verksamhet vid militära försvaret eller det civila försvaret än sådan som avses i 4 § andra stycket eller den nationella säkerheten. Det skulle t.ex. kunna vara frågan om verksamhet vid Kustbevakningen, Tullverket och polisen. Vidare framgår av första stycket att regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde som avser fordon. Det är här fråga om fordon som har blivit typgodkända enligt fordonslagen (2002:574) efter lagens ikraftträdande men före det att ITS-direktivets genomförandeåtgärder i form av specifikationer eller delegerade akter har antagits och börjat gälla.

Av *andra stycket* följer ett bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om de krav som anges i 6 och 7 §§. Det är frågan om sådana krav som ställs på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster för att dessa ska få införas och användas.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna behandlas i avsnitt 6.

Av *första punkten* framgår att lagen ska träda ikraft den 1 juli 2013.

Av *andra punkten* framgår att lagen inte ska tillämpas på fordon som har typgodkänts enligt fordonslagen (2002:574) före den 1 juli 2013. Det är frågan om fordon som har blivit typgodkända före det att ITS-direktivet är genomfört i svensk rätt. Detsamma gäller äldre fordon, veteranbilar, som tagits i bruk men som inte varit föremål för ett typgodkännande enligt fordonslagen.

I

(Lagstiftningsakter)

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2010/40/EU

av den 7 juli 2010

om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-
téns yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) Den ökade vägtransportvolymen i unionen i samband med tillväxten i den europeiska ekonomin och medborgarnas krav när det gäller rörlighet är en av de största orsakerna till den ökade belastningen på väginfrastrukturen och den ökade energiförbrukningen samt en källa till miljömässiga och sociala problem.
- (2) För att komma till rätta med dessa stora utmaningar är det inte tillräckligt att vidta traditionella åtgärder, som att främst utöka den befintliga vägtransportinfrastrukturen. Innovation kommer att spela en viktig roll i arbetet med att finna lämpliga lösningar på unionsnivå.

(3) Intelligenta transportsystem (ITS) är avancerade tillämpningar som utan att i sig vara intelligenta syftar till att tillhandahålla innovativa tjänster med avseende på olika transportslag och trafikledning och möjliggöra för olika användare att vara bättre informerade och därigenom kunna utnyttja transportnäten på ett säkrare, mer samordnat och "smartare" sätt.

(4) ITS integrerar telekommunikationer, elektronik och informationsteknik med transportteknik i syfte att planera, konstruera, driva, underhålla och förvalta vägtransportsektorn. Tillämpningen av informations- och kommunikationsteknik på vägtransporttjänster och deras gränssnitt mot andra transportslag, kommer avsevärt att bidra till att förbättra miljöprestanda, effektivitet, inklusive energieffektivitet, säkerhet och skydd i samband med vägtransporter, inbegripet transport av farligt gods, allmän säkerhet och rörlighet för gods och passagerare, samtidigt som man säkerställer en välfungerande inre marknad, ökad konkurrenskraft och sysselsättning. ITS-tillämpningar bör dock inte påverka förhållanden som rör den nationella säkerheten eller som är nödvändiga ur försvarsintressesynpunkt.

(5) Framstegen med tillämpningen av informations- och kommunikationsteknik på andra transportslag bör nu avspeglas i utvecklingen inom vägtransportsektorn, särskilt för att säkerställa ökad integrering mellan vägtransporten och andra transportslag.

(6) I en del medlemsstater används nationella tillämpningar av dessa tekniker inom vägtransportsektorn. De är emellertid fortfarande splittrade och okoordinerade och de kan därför inte bidra till den geografiska kontinuiteten för ITS-tjänster inom unionen och vid dess yttre gränser.

⁽¹⁾ EUT C 277, 17.11.2009, s. 85.

⁽²⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 23 april 2009 (ännu ej offentliggjord i EUT), rådets ståndpunkt av den 10 maj 2010 (ännu ej offentliggjord i EUT), Europaparlamentets ståndpunkt av den 6 juli 2010 (ännu ej offentliggjord i EUT).

- (7) Specifikationer, inbegripet standarder när sådana behövs, som definierar mer detaljerade bestämmelser och förfaranden bör införas för att garantera ett samordnat och effektivt införande av ITS inom hela unionen. Innan några specifikationer antas bör kommissionen bedöma om de stämmer överens med vissa principer som anges i bilaga II. Prioritet bör i första hand ges till de fyra huvudområdena för utveckling och införande av ITS. Inom dessa fyra områden bör prioriterade åtgärder fastställas för utarbetande och användning av specifikationer och standarder. Under det fortsatta genomförandet av ITS bör den befintliga ITS-infrastruktur som införts av en medlemsstat beaktas i fråga om tekniska framsteg och ekonomiska insatser.
- (8) När en lagstiftningsakt antas i enlighet med artikel 6.2 andra stycket i detta direktiv, bör artikel 5.1 andra meningen ändras i enlighet med detta.
- (9) I specifikationerna bör man bland annat ta hänsyn till och bygga vidare på de erfarenheter och resultat som redan uppnåtts på ITS-området, särskilt inom ramen för initiativet e-säkerhet, som lanserades av kommissionen i april 2002. Inom ramen för detta initiativ har kommissionen inrättat forumet för e-säkerhet, vars målsättning är att främja och vidareutveckla rekommendationerna för att stödja utvecklingen, införandet och användningen av e-säkerhetssystem.
- (10) Fordon som framför allt används för sitt historiska värde och som ursprungligen registrerades och/eller typgodkändes och/eller togs i drift före ikraftträdandet av detta direktiv och dess genomförandeåtgärder bör inte påverkas av de bestämmelser och förfaranden som fastställs i detta direktiv.
- (11) ITS bör bygga på interoperabla system som är baserade på öppna och offentliga standarder och som finns tillgängliga på ett icke-diskriminerande sätt för alla leverantörer och användare av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster.
- (12) Införandet och användningen av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster kommer att medföra behandling av personuppgifter. Sådan behandling bör ske i enlighet med unionsrätten, som bland annat anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter⁽¹⁾, och i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation⁽²⁾. Bland annat bör principerna om ändamålsbegränsning och uppgiftsminimering användas i ITS-tillämpningen.
- (13) Avidentifiering som är en av principerna om ökad integritet för enskilda bör uppmuntras. När det gäller frågor som rör uppgiftsskydd och integritet vid införandet av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster bör kommissionen, vid behov, vidare samråda med Europeiska datatillsynsmannen och begära ett yttrande från arbetsgruppen för skydd av enskilda med avseende på behandlingen av personuppgifter, som inrättades genom artikel 29 i direktiv 95/46/EG.
- (14) Införandet och användningen av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster, särskilt trafik- och reseinformationstjänster, kommer att medföra behandling och användning av väg-, trafik- och resedata som innehas av offentliga myndigheter i medlemsstaterna. Sådan behandling och användning bör ske i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/98/EG av den 17 november 2003 om vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn⁽³⁾.
- (15) I förekommande fall bör specifikationerna innehålla ingående bestämmelser för det förfarande som styr bedömningen av överensstämmelse eller lämpligheten för användningen av komponenter. Dessa bestämmelser bör grunda sig på Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG av den 9 juli 2008 om en gemensam ram för saluföring av produkter⁽⁴⁾, särskilt med avseende på moduler för olika stadier i förfaranden vid bedömning av överensstämmelse. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG⁽⁵⁾ fastställs redan en ram för typgodkännande av motorfordon och delar till dessa eller relaterad utrustning, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG⁽⁶⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG⁽⁷⁾ innehåller regler om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon respektive typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer och delar till dessa eller relaterad utrustning. Det skulle därför innebära ett dubbelarbete att föreskriva bedömning av överensstämmelse för utrustning och tillämpningar som ligger inom tillämpningsområdet för de direktiven. Även om de direktiven är tillämpliga på ITS-relaterad utrustning som är installerad i fordon gäller de emellertid inte ITS-utrustning och programvara för extern väginfrastruktur. För sådana fall kan man i specifikationerna ange förfaranden för bedömning av överensstämmelse. Dessa förfaranden bör begränsas till det som i varje enskilt fall är nödvändigt.

⁽¹⁾ EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

⁽²⁾ EGT L 201, 31.7.2002, s. 37.

⁽³⁾ EUT L 345, 31.12.2003, s. 90.

⁽⁴⁾ EUT L 218, 13.8.2008, s. 82.

⁽⁵⁾ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁽⁶⁾ EGT L 124, 9.5.2002, s. 1.

⁽⁷⁾ EUT L 171, 9.7.2003, s. 1.

- (16) För ITS-tillämpningar och ITS-tjänster som kräver exakta och garanterade tjänster för tidsangivelser och positionering bör satellitbaserad infrastruktur eller annan teknik med en likvärdig precisionsnivå tillämpas, i enlighet med rådets förordning (EG) nr 1/2005 av den 22 december 2004 om skydd av djur under transport och därmed sammanhängande förfaranden⁽¹⁾ och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 683/2008 av den 9 juli 2008 om det fortsatta genomförandet av de europeiska satellitnavigeringsprogrammen (Egnos och Galileo)⁽²⁾.
- (17) Innovativ teknik som radiospektrum för utrustning för radiofrekvensidentifiering (RFID) eller Egnos/Galileo bör användas för genomförandet av ITS-tillämpningar, särskilt för spårning av godstransporter under resans gång och mellan transportslag.
- (18) Viktiga aktörer, såsom leverantörer av ITS-tjänster, ITS-användarsammanslutningar, transport- och anläggningsoperatörer, företrädare för tillverkningsindustrin, arbetsmarknadens parter, yrkessammanslutningar och lokala myndigheter, bör ges möjlighet att bistå kommissionen med råd om de kommersiella och tekniska aspekterna av införandet av ITS inom unionen. För detta ändamål bör kommissionen inrätta en rådgivande ITS-grupp för att säkerställa nära samarbete med aktörer och medlemsstater. Arbetet i den rådgivande gruppen bör utföras på ett öppet sätt och resultatet bör ställas till förfogande för den kommitté som inrättas genom detta direktiv.
- (19) Enhetliga genomförandevillkor bör säkerställas för att anta riktlinjer och icke-bindande åtgärder för att underlätta medlemsstaternas samarbete med avseende på prioriterade områden som avser ITS samt med avseende på riktlinjer för medlemsstaternas rapportering och ett arbetsprogram.
- (20) I enlighet med artikel 291 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) ska regler och allmänna principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter fastställas i förväg genom en förordning som antas i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet. I väntan på att denna nya förordning antas bör rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som ska tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁽³⁾ fortsätta att tillämpas, med undantag för det föreskrivande förfarandet med kontroll, som inte är tillämpligt.
- (21) Kommissionen bör ges befogenhet att anta delegerade akter, i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget, när det gäller antagande av specifikationer. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå.
- (22) För att kunna garantera ett samordnat tillvägagångssätt bör kommissionen försäkra sig om att det råder samstämmighet mellan verksamheten i den kommitté som inrättas genom detta direktiv och den kommitté som inrättats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska väggtullsystem i gemenskapen⁽⁴⁾, den kommitté som inrättats genom rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter⁽⁵⁾, den kommitté som inrättats genom direktiv 2007/46/EG och den kommitté som inrättats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/2/EG av den 14 mars 2007 om upprättande av en infrastruktur för rumslig information i Europeiska gemenskapen (Inspire)⁽⁶⁾.
- (23) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att kunna garantera ett samordnat och enhetligt införande av interoperabla intelligenta transportsystem inom hela unionen, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och/eller den privata sektorn och det därför på grund av dess omfattning och verkningar bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (24) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning uppmantras medlemsstaterna att för egen del och i unionens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. Genom detta direktiv inrättas ett ramverk för ett samordnat och enhetligt införande och användning av intelligenta transportsystem (ITS) inom unionen, särskilt över gränserna mellan medlemsstaterna, och anges de allmänna villkor som krävs för det ändamålet.
2. Detta direktiv innehåller bestämmelser för utarbetandet av specifikationer för åtgärder inom de prioriterade områden som avses i artikel 2 samt för utarbetandet av nödvändiga standarder i förekommande fall.
3. Detta direktiv ska gälla för ITS-tillämpningar och ITS-tjänster på vägtransportområdet samt för deras gränssnitt mot andra transportslag utan att detta påverkar frågor som rör den nationella säkerheten eller förhållanden som är nödvändiga ur försvarsintressesynpunkt.

⁽¹⁾ EUT L 3, 5.1.2005, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 196, 24.7.2008, s. 1.

⁽³⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽⁴⁾ EUT L 166, 30.4.2004, s. 124.

⁽⁵⁾ EGT L 370, 31.12.1985, s. 8.

⁽⁶⁾ EUT L 108, 25.4.2007, s. 1.

Artikel 2

Prioriterade områden

1. I detta direktiv ska följande betraktas som prioriterade områden för utarbetande och användning av specifikationer och standarder:

- I. Optimal användning av väg-, trafik- och resedata.
 - II. Kontinuitet i ITS-tjänster för trafikledning och hantering av godstransporter.
 - III. ITS-tillämpningar till stöd för trafiksäkerhet och transportskydd.
 - IV. Koppling av fordonet till transportinfrastrukturen.
2. De prioriterade områdenas räckvidd anges i bilaga I.

Artikel 3

Prioriterade åtgärder

Inom de prioriterade områdena ska följande utgöra prioriterade åtgärder för utarbetande och användning av specifikationer och standarder enligt bilaga I:

- a) Tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster.
- b) Tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster.
- c) Data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare.
- d) Harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall.
- e) Tillhandahållande av informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon.
- f) Tillhandahållande av bokningstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon.

Artikel 4

Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

1. *intelligenta transportsystem* eller *ITS*: system i vilka informations- och kommunikationsteknik tillämpas på vägtransportområdet, inklusive infrastruktur, fordon och användare, och för trafikledning och mobilitetshantering, samt för gränssnitt mot andra transportslag.

2. *interoperabilitet*: systemens och de underliggande affärsprocessernas kapacitet att utbyta data och dela information och kunskap.
3. *ITS-tillämpning*: operativt instrument för tillämpningen av ITS.
4. *ITS-tjänst*: tillhandahållande av en ITS-tillämpning inom en väldefinierad organisatorisk och operativ ram i syfte att bidra till att öka användarnas säkerhet, effektivitet, komfort och/eller underlätta eller stödja transporter och resande.
5. *leverantör av ITS-tjänster*: alla leverantörer av en ITS-tjänst, såväl offentliga som privata.
6. *ITS-användare*: alla användare av ITS-tillämpningar eller ITS-tjänster, däribland resenärer, oskyddade trafikanter, infrastruktur-användare och infrastrukturoperatörer, transportledare och larmtjänstoperatörer.
7. *oskyddade trafikanter*: icke-motoriserade väganvändare, som fotgängare, cyklister och motorcyklister samt personer med funktionshinder eller med nedsatt rörlighet och orienteringsförmåga.
8. *mobil utrustning*: en bärbar kommunikations- eller informationsanordning som kan placeras i fordonet för att underlätta körningen och/eller transportverksamheten.
9. *plattform*: en enhet i eller utanför fordonet som möjliggör införande, tillhandahållande, utnyttjande och integrering av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster.
10. *arkitektur*: den konceptuella utformning som definierar ett visst systems strukturering, uppförande och integrering i det omgivande sammanhanget.
11. *gränssnitt*: en facilitet mellan systemen som möjliggör koppling och interaktion.
12. *kompatibilitet*: en anordnings eller ett systems allmänna förmåga att fungera tillsammans med en annan anordning eller ett annat system utan ändring.
13. *tjänsternas kontinuitet*: förmågan att garantera sammanhängande tjänster på transportnät i hela unionen.
14. *vägdata*: data om väginfrastrukturens särdrag, inbegripet fasta vägmärken eller deras lagstadgade säkerhetsattribut.
15. *trafikdata*: historiska data och realtidsdata om vad som kännetecknar vägtrafiken.

16. *resedata*: grundläggande data, t.ex. tidtabeller för allmänna transportmedel samt tariffer, som är nödvändiga för att tillhandahålla multimodal reseinformation före och under resan för att underlätta reseplanering, bokning och anpassning av resan.
17. *specifikation*: en bindande åtgärd som fastställer bestämmelser med krav, förfaranden eller andra relevanta regler.
18. *standard*: standard i enlighet med vad som anges i artikel 1.6 i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter⁽¹⁾.

Artikel 5

Införande av ITS

1. Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att garantera att de specifikationer som antas av kommissionen i enlighet med artikel 6 tillämpas på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster, när sådana har införts, i enlighet med principerna i bilaga II. Detta ska inte påverka varje medlemsstats rätt att besluta om införandet av sådana tillämpningar och tjänster på sitt territorium. Denna rätt ska inte påverkas av lagstiftningsakter som antagits i enlighet med artikel 6.2 andra stycket.
2. Medlemsstaterna ska också sträva efter att samarbeta när det gäller de prioriterade områdena i den mån inga specifikationer har antagits.

Artikel 6

Specifikationer

1. Kommissionen ska först anta de specifikationer som behövs för att kompatibiliteten ska kunna garanteras liksom interoperabiliteten och kontinuiteten vad gäller införande och operativ användning av ITS för de prioriterade åtgärderna.
2. Kommissionen ska sträva efter att senast den 27 februari 2013 anta specifikationer för en eller flera av de prioriterade åtgärderna.

Senast 12 månader efter antagandet av de nödvändiga specifikationerna för en prioriterad åtgärd ska kommissionen, i förekommande fall och efter att ha gjort en konsekvensanalys, inbegripet en kostnads- och nyttoanalys, lägga fram ett förslag för Europaparlamentet och rådet i enlighet med artikel 294 i EUF-fördraget om att vidta den prioriterade åtgärden.

3. Så snart som de nödvändiga specifikationerna för prioriterade åtgärder har fastställts ska kommissionen anta specifikationer som garanterar kompatibilitet, interoperabilitet och kon-

tinuitet för införande och operativ användning av ITS inom andra åtgärder på de prioriterade områdena.

4. När så är relevant, och beroende på det område som omfattas av specifikationen, ska specifikationen inbegripa en eller flera av följande typer av bestämmelser:

- a) Funktionella bestämmelser som anger de berörda aktörernas roll och informationsflödet mellan dem.
- b) Tekniska bestämmelser som tillhandahåller tekniska medel för att uppfylla de funktionella bestämmelserna.
- c) Organisatoriska bestämmelser som anger de förfarandemässiga skyldigheterna för berörda aktörer.
- d) Tjänstbestämmelser som anger de olika tjänstenivåerna och deras innehåll med avseende på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster.

5. Utan att det påverkar förfarandena enligt direktiv 98/34/EG ska i specifikationerna vid behov anges de villkor under vilka medlemsstaterna, efter att ha meddelat kommissionen, får fastställa kompletterande bestämmelser för tillhandahållandet av ITS-tjänster på hela sitt territorium eller på en del av detta, förutsatt att dessa regler inte hindrar interoperabiliteten.

6. Specifikationerna ska i förekommande fall grundas på någon av de standarder som avses i artikel 8.

Specifikationerna ska, i förekommande fall, sörja för bedömningen av överensstämmelse i enlighet med beslut nr 768/2008/EG.

Specifikationerna ska stämma överens med de principer som anges i bilaga II.

7. Kommissionen ska göra en konsekvensanalys, inbegripet en kostnads- och nyttoanalys, innan specifikationerna antas.

Artikel 7

Delegerade akter

1. Kommissionen får, med avseende på specifikationer, anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget. Kommissionen ska anta dessa delegerade akter i enlighet med de relevanta bestämmelserna i detta direktiv, särskilt artikel 6 och bilaga II.

2. En separat delegerad akt ska antas för var och en av de prioriterade åtgärderna.

3. För de delegerade akter som avses i denna artikel ska förfarandet i artiklarna 12, 13 och 14 tillämpas.

⁽¹⁾ EGT L 204, 21.7.1998, s. 37.

Artikel 8

Standarder

1. De standarder som är nödvändiga för att sörja för interoperabilitet, kompatibilitet och kontinuitet för införande och operativ användning av ITS ska utarbetas på de prioriterade områdena och för de prioriterade åtgärderna. I detta syfte ska kommissionen, efter att ha hört den kommitté som avses i artikel 15, uppmana de relevanta standardiseringsorganen i enlighet med förfarandet i direktiv 98/34/EG att göra allt som behövs för ett snabbt antagande av dessa standarder.

2. När standardiseringsorganen får ett uppdrag ska principerna i bilaga II, liksom alla funktionella bestämmelser som ingår i de specifikationer som antas i enlighet med artikel 6, respekteras.

Artikel 9

Icke-bindande åtgärder

Kommissionen får i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 15.2 anta riktlinjer och andra icke-bindande åtgärder för att underlätta medlemsstaternas samarbete när det gäller de prioriterade områdena.

Artikel 10

Bestämmelser om personlig integritet, säkerhet och återanvändning av information

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att behandlingen av personuppgifter inom ramen för tillämpningen av ITS-tillämpningar eller ITS-tjänster genomförs i enlighet med unionens regler om skydd av individens grundläggande fri- och rättigheter, särskilt direktiv 95/46/EG och direktiv 2002/58/EG.

2. Medlemsstaterna ska särskilt se till att personuppgifter skyddas mot missbruk, inklusive olaglig åtkomst, ändring eller förlust.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 ska användandet av anonyma uppgifter i förekommande fall uppmuntras för att garantera skyddet av den personliga integriteten i samband med ITS-tillämpningar och ITS-tjänster.

Utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 95/46/EG ska personuppgifter endast behandlas i de fall då detta är nödvändigt för användandet av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster.

4. I fråga om tillämpningen av direktiv 95/46/EG, och i synnerhet då särskilda kategorier av personuppgifter berörs, ska medlemsstaterna även säkerställa att bestämmelserna om

samttycke till användningen av sådana personuppgifter respekteras.

5. Direktiv 2003/98/EG ska tillämpas.

Artikel 11

Bestämmelser om ansvar

Medlemsstaterna ska sörja för att frågor om ansvar rörande införandet och användningen av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster i de specifikationer som antas i enlighet med artikel 6 behandlas i överensstämmelse med gällande unionsrätt, och särskilt med rådets direktiv 85/374/EEG av den 25 juli 1985 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om skadeståndsansvar för produkter med säkerhetsbrister⁽¹⁾, samt med relevant nationell lagstiftning.

Artikel 12

Utövande av delegering

1. Befogenhet att anta de delegerade akter som avses i artikel 7 ska ges till kommissionen för en period på sju år från den 27 augusti 2010. Kommissionen ska utarbeta en rapport om de delegerade befogenheterna senast sex månader innan en period på fem år löpt ut från den 27 augusti 2010.

2. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska kommissionen samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

3. Befogenhet att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i artiklarna 13 och 14.

Artikel 13

Återkallande av delegering

1. Den delegering av befogenheter som avses i artikel 7 får återkallas av Europaparlamentet eller rådet.

2. Den institution som inlett ett internt förfarande för att besluta huruvida en delegering av befogenheter ska återkallas ska sträva efter att underrätta den andra institutionen och kommissionen senast en månad innan det slutliga beslutet fattas, och ange vilka delegerade befogenheter som kan komma att återkallas och skälen för detta.

3. Beslutet om återkallande innebär att delegeringen av de befogenheter som anges i beslutet upphör att gälla. Det får verkan omedelbart, eller vid ett senare, i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan trätt i kraft. Det ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

⁽¹⁾ EGT L 210, 7.8.1985, s. 29.

*Artikel 14***Invändning mot delegerade akter**

1. Europaparlamentet eller rådet får invända mot en delegerad akt inom en period på två månader från delgivningsdagen.

På Europaparlamentets eller rådets initiativ ska perioden förlängas med två månader

2. Om varken Europaparlamentet eller rådet vid utgången av denna period har invänt mot den delegerade akten ska den offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* och träda i kraft den dag som anges i den.

Den delegerade akten får offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* och träda i kraft innan utgången av den perioden om både Europaparlamentet och rådet har underlåtit kommissionen om att de har beslutat att inte invända.

3. Om Europaparlamentet eller rådet invänder mot en delegerad akt, ska den inte träda i kraft. Den institution som invänder mot den delegerade akten ska ange skälen för detta.

*Artikel 15***Kommittéförfarande**

1. Kommissionen ska biträdas av Europeiska ITS-kommittén (EIC).

2. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

*Artikel 16***Europeisk rådgivande grupp för ITS**

Kommissionen ska inrätta en europeisk rådgivande grupp för ITS som ska ge råd till kommissionen om affärsmässiga och tekniska aspekter av införandet och användningen av ITS i unionen. Gruppen ska bestå av företrädare på hög nivå för berörda leverantörer av ITS-tjänster, användarsammanslutningar, transport- och anläggningsoperatörer, tillverkningsindustrin, arbetsmarknadens parter och yrkessammanslutningar, lokala myndigheter och andra relevanta forum.

*Artikel 17***Rapportering**

1. Senast den 27 augusti 2011 ska medlemsstaterna till kommissionen översända en rapport om sina nationella verksamheter och projekt när det gäller de prioriterade områdena.

2. Senast den 27 augusti 2012 ska medlemsstaterna till kommissionen lämna in uppgifter om de nationella ITS-åtgärder som planeras under den följande femårsperioden.

Riktlinjer för medlemsstaternas rapporter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 15.2.

3. Efter den första rapporten ska medlemsstaterna rapportera vart tredje år om de framsteg som gjorts med införandet av de åtgärder som avses i punkt 1.

4. Kommissionen ska vart tredje år för Europaparlamentet och rådet lägga fram en rapport om hur direktivet genomförs. Rapporten ska omfatta en analys av funktionaliteten och genomförandet, inbegripet av de finansiella medel som används och behövs, av artiklarna 5–11 samt artikel 16, och i förekommande fall ska behovet av att ändra direktivet bedömas.

5. Kommissionen ska, i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 15.2, senast den 27 februari 2011 anta ett arbetsprogram. Arbetsprogrammet ska innehålla mål och tidsfrister för dess årliga genomförande och, vid behov, ska nödvändiga anpassningar föreslås.

*Artikel 18***Införlivande**

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 27 februari 2012.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras samt om dess lydelse ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 19***Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 20***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 7 juli 2010.

På Europaparlamentets vägnar

J. BUZEK
Ordförande

På rådets vägnar

O. CHASTEL
Ordförande

BILAGA I

PRIORITERADE OMRÅDEN OCH ÅTGÄRDER

(i enlighet med vad som anges i artiklarna 2 och 3)

— Prioriterat område I: Optimalt utnyttjande av väg-, trafik- och reseinformation

Följande ska ingå i specifikationerna och standarderna för optimalt utnyttjande av väg-, trafik- och reseinformation:

1. Specifikationer för prioriterad åtgärd a

Fastställande av nödvändiga krav för att göra EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster tillförlitliga och tillgängliga över gränserna för ITS-användare, på grundval av följande:

- Tillgången och åtkomsten till befintliga och tillförlitliga väg- och trafikdata i realtid som används för information om multimodalt resande för leverantörer av ITS-tjänster, utan att det påverkar begränsningar som berör trafiksäkerhet och trafikledning.
- Underlättande av elektroniskt utbyte av data mellan berörda offentliga myndigheter och aktörer och berörda leverantörer av ITS-tjänster över gränserna.
- Snabb uppdatering av tillgängliga väg- och trafikdata som av relevanta offentliga myndigheter och aktörer används för information om multimodalt resande.
- Snabb uppdatering av information om multimodalt resande utförd av leverantörer av ITS-tjänster.

2. Specifikationer för prioriterad åtgärd b

Fastställande av nödvändiga krav för att göra EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster tillförlitliga och tillgängliga över gränserna för ITS-användare, på grundval av följande:

- Tillgången och tillgängligheten till befintliga och tillförlitliga väg- och trafikdata i realtid som används för information i realtid till leverantörer av ITS-tjänster, utan att det påverkar begränsningar som berör trafiksäkerhet och trafikledning.
- Underlättande av elektroniskt uppgiftsutbyte över gränserna mellan berörda offentliga myndigheter, aktörer och leverantörer av ITS-tjänster.
- Snabb uppdatering av tillgängliga väg- och trafikdata som används för information i realtid om trafiken av relevanta offentliga myndigheter och aktörer.
- Snabb uppdatering av information i realtid om trafiken av leverantörer av ITS-tjänster.

3. Specifikationer för prioriterade åtgärder a och b

3.1 Fastställande av nödvändiga krav för relevanta offentliga myndigheters och/eller, i tillämpliga fall, den privata sektorns insamling av väg- och trafikdata (t.ex. trafikplaner, trafikbestämmelser och rekommenderade färdtrutter, särskilt för tunga godstransporter) och för tillhandahållandet av dessa data till leverantörer av ITS-tjänster, på grundval av följande:

- Tillgången för leverantörer av ITS-tjänster till befintliga väg- och trafikdata (t.ex. trafikplaner, trafikbestämmelser och rekommenderade färdtrutter, särskilt för tunga godstransporter) som samlats in av de relevanta offentliga myndigheterna och/eller den privata sektorn.
- Underlättande av elektroniskt uppgiftsutbyte mellan berörda offentliga myndigheter och leverantörer av ITS-tjänster.
- Snabb uppdatering av relevanta offentliga myndigheter och/eller, i tillämpliga fall, den privata sektorn av väg- och trafikdata (t.ex. trafikplaner, trafikbestämmelser och rekommenderade färdtrutter).
- Snabb uppdatering av leverantörer av ITS-tjänster av de ITS-tjänster och tillämpningar som använder dessa väg- och trafikdata.

3.2 Fastställande av nödvändiga krav för att om möjligt göra de väg- och trafikdata samt de data om transporttjänster som används för digitala kartor tillförlitliga och tillgängliga för producenter av digitala kartor och leverantörer av sådana digitala karttjänster, på grundval av följande:

- Tillgång till befintliga väg- och trafikdata som används för digitala kartor för producenter av digitala kartor och leverantörer av sådana digitala karttjänster.
- Underlättande av elektroniskt uppgiftsutbyte mellan berörda offentliga myndigheter och aktörer och producenter och tjänsteleverantörer av digitala kartor.
- Snabb uppdatering av väg- och trafikdata för digitala kartor utförd av relevanta offentliga myndigheter och aktörer.
- Snabb uppdatering av digitala kartor av producenter av digitala kartor och leverantörer av sådana digitala karttjänster.

4. Specifikationer för prioriterad åtgärd c

Fastställande av minimikrav för vägsäkerhetsrelaterad *universell trafikinformation* som tillhandahålls alla användare kostnadsfritt, där så är möjligt, samt av minimikrav för innehållet, på grundval av följande:

- Fastställande och användning av en standardiserad förteckning över säkerhetsrelaterade trafikhändelser (*universella trafikmeddelanden*) som ska meddelas kostnadsfritt till ITS-användare.
- Interoperabilitet för och integrering av *universella trafikmeddelanden* i ITS-tjänster för multimodal trafik- och reseinformation i realtid.

— **Prioriterat område II: Kontinuitet i ITS-tjänster för trafikledning och hantering av godstransporter**

Följande ska ingå i specifikationerna och standarderna för kontinuitet och interoperabilitet för trafiklednings- och godshanteringstjänster, särskilt på TEN-T-nätet:

1. Specifikationer för övriga åtgärder

1.1 Fastställande av nödvändiga åtgärder för att utveckla EU:s ramarkitektur för ITS inom vilka man särskilt behandlar frågor om ITS-relaterad interoperabilitet, kontinuitet i tjänsterna och aspekter som avser multimodalitet, vilket exempelvis inbegriper multimodalt, interoperabelt biljettutställande, och inom vilken medlemsstaterna och deras behöriga myndigheter i samarbete med den privata sektorn kan utveckla sina egna ITS-arkitekturer för rörlighet på nationell, regional eller lokal nivå.

1.2 Fastställande av de minimikrav som är nödvändiga för kontinuiteten i ITS-tjänster, i synnerhet i samband med gränsöverskridande tjänster, för hantering av passagerar- och godstransporter mellan olika transportslag, på grundval av följande:

- Underlättande av elektroniskt utbyte av trafikdata och trafikinformation över gränserna samt, i förekommande fall, mellan regioner eller urbana och interurbana områden mellan relevanta trafikinformations-/trafikledningscentraler och berörda aktörer.
- Användande av standardiserade informationsflöden eller trafikgränssnitt mellan relevanta trafikinformations-/trafikledningscentraler och berörda aktörer.

1.3 Fastställande av de minimikrav som är nödvändiga för kontinuiteten för ITS-tjänster vid hanteringen av godstransporter i transportkorridorer och vid byte mellan olika transportslag, på grundval av följande:

- Underlättande av elektroniskt utbyte av trafikdata och trafikinformation mellan relevanta trafikinformations-/trafikledningscentraler och olika berörda aktörer över gränserna samt, i förekommande fall, mellan regioner eller mellan urbana och interurbana områden.
- Användande av standardiserade informationsflöden eller trafikgränssnitt mellan relevanta trafikinformations-/trafikledningscentraler och berörda aktörer.

1.4 Fastställande av nödvändiga åtgärder i genomförandet av ITS-tillämpningar (särskilt spårning av godstransporter under resans gång och mellan transportslag) för transportlogistik (e-transport), på grundval av följande:

- Tillgång till relevant ITS-teknik som kan användas av utvecklare av ITS-tillämpningar.
- Integrering av positioneringsresultat i trafikledningsfunktioner och centraler.

1.5 Fastställande av nödvändiga gränssnitt för att garantera interoperabilitet och kompatibilitet mellan den urbana ITS-arkitekturen och den europeiska ITS-arkitekturen, på grundval av följande:

- Tillgång till data om kollektivtransport, reseplanering, transportefterfrågan samt trafik- och parkeringsdata för trafikledningscentraler i städer och tjänsteleverantörer.
- Underlättande av elektroniskt datautbyte mellan olika trafikledningscentraler i städer och tjänsteleverantörer för offentlig eller privat transport och för alla möjliga transportslag.
- Integrering av alla relevanta data och upplysningar i ett gemensamt system.

— **Prioriterat område III: ITS-tillämpningar till stöd för trafiksäkerhet och transportskydd**

Följande ska ingå i specifikationerna och standarderna för ITS-tillämpningar till stöd för trafiksäkerhet och transportskydd:

1. Specifikationer för prioriterad åtgärd d

Fastställande av nödvändiga åtgärder för ett harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall, särskilt följande:

- Tillgång till de fordonsintegrerade ITS-tjänster som ska utbytas.
- Tillgång till nödvändig utrustning i de larmcentraler som mottar de data som sänds från fordonen.
- Underlättande av elektroniskt datautbyte mellan fordon och larmcentralerna.

2. Specifikationer för prioriterad åtgärd e

Fastställande av nödvändiga åtgärder för att tillhandahålla ITS-baserade informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon, särskilt inom serviceområden och på rastplatser längs vägar, på grundval av följande:

- Tillgång till vägparkeringsinformation för användare.
- Underlättande av elektroniskt datautbyte mellan vägparkeringsplatser, centraler och fordon.

3. Specifikationer för prioriterad åtgärd f

Fastställande av nödvändiga åtgärder för att tillhandahålla ITS-baserade reservationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon, på grundval av följande:

- Tillgång till vägparkeringsinformation för användare.
- Underlättande av elektroniskt datautbyte mellan vägparkeringsplatser, centraler och fordon.
- Integrering av relevant ITS-teknik i både fordon och vägparkeringsanläggningar för uppdatering av information om lediga parkeringsplatser för bokning.

4. Specifikationer för övriga åtgärder
 - 4.1 Fastställande av nödvändiga åtgärder för att stödja väganvändarnas säkerhet när det gäller fordonsintegrerade gränssnitt för samspelet mellan människa och maskin och användningen av mobil utrustning för att underlätta körningen och/eller transportverksamheten, samt skyddet för kommunikationsfunktioner som är integrerade i fordon.
 - 4.2 Fastställande av nödvändiga åtgärder för att i fråga om alla berörda ITS-tillämpningar förbättra säkerheten och bekvämligheten för oskyddade trafikanter.
 - 4.3 Fastställande av nödvändiga åtgärder för att integrera avancerade informationssystem till stöd för förare i fordon samt väginfrastrukturer som inte omfattas av direktiven 2007/46/EG, 2002/24/EG och 2003/37/EG.

— **Prioriterat område IV: Koppling av fordonet till transportinfrastrukturen**

Följande övriga åtgärder ska ingå i specifikationerna och standarderna när det gäller koppling av fordon till transportinfrastrukturen:

1. Specifikationer för övriga åtgärder
 - 1.1 Fastställande av nödvändiga åtgärder för att integrera olika ITS-tillämpningar i en öppen fordonsintegrerad plattform, som inriktas på att
 - identifiera funktionskrav för befintliga eller planerade ITS-tillämpningar,
 - fastställa en öppen systemarkitektur för att ange vilka funktioner och gränssnitt som är nödvändiga för interoperabilitet/sammanlänkning mellan infrastrukturens system och anläggningar,
 - integrera framtida nya eller uppgraderade ITS-tillämpningar med en *plug and play* - funktion i en öppen fordonsintegrerad plattform,
 - tillämpa en standardiseringsprocess för att godkänna arkitekturen samt specifikationerna för öppna fordonsintegrerade plattformar.
 - 1.2 Fastställande av nödvändiga åtgärder för ytterligare framsteg i utvecklingen och genomförandet av samverkande system (fordon till fordon, fordon till infrastruktur och infrastruktur till infrastruktur), på grundval av följande:
 - Underlättande av utbyte av data eller information mellan fordon, infrastrukturer och mellan fordon och infrastrukturer.
 - Tillgång till de relevanta data och den information som ska utbytas för respektive fordons- eller väginfrastruktursparter.
 - Tillämpning av ett standardiserat meddelandeformat för data- eller informationsutbytet mellan fordon och infrastruktur.
 - Fastställande av en kommunikationsstruktur för varje typ av data- eller informationsutbyte mellan fordon, infrastruktur och mellan fordon och infrastruktur.
 - Tillämpning av en standardiseringsprocess för att godkänna respektive arkitekturer.

BILAGA II

PRINCIPER FÖR SPECIFIKATIONER OCH INFÖRANDE AV ITS

(i enlighet med vad som anges i artiklarna 5, 6 och 8)

Antagandet av specifikationer, utfärdandet av uppdrag för standarder och urval och införande av ITS-tillämpningar och tjänster ska bygga på en behovsutvärdering där alla berörda aktörer deltar. Följande principer ska tillämpas: Åtgärderna ska

- a) **vara effektiva** – på ett väsentligt sätt bidra till att möta de centrala utmaningar som EU:s vägtransport står inför (t.ex. minska trafikstockningar och utsläpp, förbättra energieffektiviteten och skapa en hög säkerhets- och skyddsnivå även för oskyddade trafikanter),
- b) **vara kostnadseffektiva** – optimera förhållandet mellan kostnader och resultat när det gäller att nå målen,
- c) **vara proportionerliga** – i förekommande fall ange olika nivåer av uppnåelig kvalitet och införande av tjänster, med beaktande av lokala, regionala, nationella och europeiska förhållanden,
- d) **stödja tjänsternas kontinuitet** – garantera sammanhängande tjänster i hela unionen, särskilt inom det transeuropeiska vägnätet och, om möjligt, vid dess yttre gränser, när ITS-tjänster införs. Tjänsternas kontinuitet bör säkerställas på en nivå som är anpassad till särdragen hos de transportnät som kopplar ihop länder samt, i förekommande fall, regioner med varandra och städer med landsbygdsområden,
- e) **uppnå interoperabilitet** – garantera att systemen och de underliggande affärsprocesserna har kapacitet att utbyta data och dela information och kunskap som möjliggör ett effektivt tillhandahållande av ITS-tjänster,
- f) **säkerställa bakåtkompatibilitet** – garantera, i tillämpliga fall, att ITS-systemen har kapacitet att fungera tillsammans med befintliga system som har ett gemensamt syfte, utan att detta står i vägen för utveckling av ny teknik,
- g) **respektera den nationella infrastrukturens och de nationella nätens särdrag** – ta hänsyn till de inneboende särdragen hos transportnäten, särskilt vad beträffar storleken på trafikvolymerna och väderleksförhållandena,
- h) **främja lika tillgång** – inte förhindra eller diskriminera tillträdet till ITS-tjänster och tillämpningar för oskyddade trafikanter,
- i) **stödja mognad** – demonstrera och efter en lämplig riskbedömning visa att innovativa ITS-system är robusta tack vare en tillräcklig nivå av teknisk utveckling och operativt utnyttjande,
- j) **leverera kvalitet för tidsangivelser och positionering** – använda satellitbaserade infrastrukturer eller annan teknik som ger motsvarande precision för ITS-tillämpningar och ITS-tjänster som kräver global, kontinuerlig, exakt och garanterad punktlighet och positionering,
- k) **underlätta intermodalitet** – beakta samordning av olika transportslag, i förekommande fall, i samband med införandet av ITS,
- l) **respektera samstämmighet** – ta hänsyn till de av unionens befintliga bestämmelser, strategier och verksamhet som är relevanta på ITS-området, särskilt på standardiseringsområdet.

I

(Legislative acts)

DIRECTIVES

DIRECTIVE 2010/40/EU OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL

of 7 July 2010

on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport

(Text with EEA relevance)

THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION,

Having regard to the Treaty on the Functioning of the European Union, and in particular Article 91 thereof,

Having regard to the proposal from the European Commission,

Having regard to the opinion of the European Economic and Social Committee ⁽¹⁾,

Having consulted the Committee of the Regions,

Acting in accordance with the ordinary legislative procedure ⁽²⁾,

Whereas:

(1) The increase in the volume of road transport in the Union associated with the growth of the European economy and mobility requirements of citizens is the primary cause of increasing congestion of road infrastructure and rising energy consumption, as well as a source of environmental and social problems.

(2) The response to those major challenges cannot be limited to traditional measures, inter alia the expansion of the existing road transport infrastructure. Innovation will have a major role to play in finding appropriate solutions for the Union.

(3) Intelligent Transport Systems (ITS) are advanced applications which without embodying intelligence as such aim to provide innovative services relating to different modes of transport and traffic management and enable various users to be better informed and make safer, more coordinated and 'smarter' use of transport networks.

(4) ITS integrate telecommunications, electronics and information technologies with transport engineering in order to plan, design, operate, maintain and manage transport systems. The application of information and communication technologies to the road transport sector and its interfaces with other modes of transport will make a significant contribution to improving environmental performance, efficiency, including energy efficiency, safety and security of road transport, including the transport of dangerous goods, public security and passenger and freight mobility, whilst at the same time ensuring the functioning of the internal market as well as increased levels of competitiveness and employment. However, ITS applications should be without prejudice to matters concerning national security or which are necessary in the interest of defence.

(5) Advances in the field of the application of information and communication technologies to other modes of transport should now be reflected in developments in the road transport sector, in particular with a view to ensuring higher levels of integration between road transport and other modes of transport.

(6) In some Member States national applications of these technologies are already being deployed in the road transport sector. However, such deployment remains fragmented and uncoordinated and cannot provide geographical continuity of ITS services throughout the Union and at its external borders.

⁽¹⁾ OJ C 277, 17.11.2009, p. 85.

⁽²⁾ Position of the European Parliament of 23 April 2009 (not yet published in the Official Journal), position of the Council of 10 May 2010 (not yet published in the Official Journal), position of the European Parliament of 6 July 2010 (not yet published in the Official Journal).

- (7) To ensure a coordinated and effective deployment of ITS within the Union as a whole, specifications, including, where appropriate, standards, defining further detailed provisions and procedures should be introduced. Before adopting any specifications, the Commission should assess their compliance with certain defined principles set out in Annex II. Priority should be given in the first instance to the four main areas of ITS development and deployment. Within those four areas, priority actions should be established for the development and use of specifications and standards. During further implementation of ITS the existing ITS infrastructure deployed by a particular Member State should be taken into account in terms of technological progress and financial efforts made.
- (8) When a legislative act is adopted as referred to in the second subparagraph of Article 6(2) of this Directive, the second sentence of Article 5(1) should be amended accordingly.
- (9) The specifications should, inter alia take into account and build upon the experience and results already obtained in the field of ITS, notably in the context of the eSafety initiative, launched by the Commission in April 2002. The eSafety Forum was established by the Commission under that initiative to promote and further implement recommendations to support the development, deployment and use of eSafety systems.
- (10) Vehicles which are operated mainly for their historical interest and were originally registered and/or type-approved and/or put into service before the entry into force of this Directive and of its implementing measures should not be affected by the rules and procedures laid down in this Directive.
- (11) ITS should build on interoperable systems which are based on open and public standards and available on a non-discriminatory basis to all application and service suppliers and users.
- (12) The deployment and use of ITS applications and services will entail the processing of personal data. Such processing should be carried out in accordance with Union law, as set out, in particular, in Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council of 24 October 1995 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data⁽¹⁾ and in Directive 2002/58/EC of the European Parliament and of the Council of 12 July 2002 concerning the processing of personal data and the protection of privacy in the electronic communications sector⁽²⁾, inter alia, the principles of purpose limitation and data minimisation should be applied to ITS applications.
- (13) Anonymisation as one of the principles of enhancing individuals' privacy should be encouraged. As far as data protection and privacy related issues in the field of ITS applications and services deployment are concerned, the Commission should, as appropriate, further consult the European Data Protection Supervisor and request an opinion of the Working Party on the Protection of Individuals with regard to the Processing of Personal Data established by Article 29 of Directive 95/46/EC.
- (14) The deployment and use of ITS applications and services, and notably traffic and travel information services, will entail the processing and use of road, traffic and travel data forming part of documents held by public sector bodies of the Member States. Such processing and use should be carried out in accordance with Directive 2003/98/EC of the European Parliament and of the Council of 17 November 2003 on the re-use of public sector information⁽³⁾.
- (15) In appropriate cases, the specifications should include detailed provisions laying down the procedure governing assessment of conformity or suitability for use of constituents. Those provisions should be based on Decision No 768/2008/EC of the European Parliament and of the Council of 9 July 2008 on a common framework for the marketing of products⁽⁴⁾, in particular concerning the modules for the various phases of the conformity assessment procedures. Directive 2007/46/EC of the European Parliament and of the Council⁽⁵⁾ already establishes a framework for the type approval of motor vehicles and their parts or related equipment, and Directive 2002/24/EC of the European Parliament and of the Council⁽⁶⁾ and Directive 2003/37/EC of the European Parliament and of the Council⁽⁷⁾ lay down rules on the type approval of two or three-wheel motor vehicles, and agricultural or forestry tractors and their parts or related equipment. Therefore, it would be a duplication of work to provide for conformity assessment of equipment and applications falling within the scope of those Directives. At the same time, although those Directives apply to ITS-related equipment installed in vehicles, they do not apply to external road infrastructure ITS equipment and software. In such cases, the specifications could provide for conformity assessment procedures. Such procedures should be limited to what would be necessary in each separate case.

⁽¹⁾ OJ L 281, 23.11.1995, p. 31.

⁽²⁾ OJ L 201, 31.7.2002, p. 37.

⁽³⁾ OJ L 345, 31.12.2003, p. 90.

⁽⁴⁾ OJ L 218, 13.8.2008, p. 82.

⁽⁵⁾ OJ L 263, 9.10.2007, p. 1.

⁽⁶⁾ OJ L 124, 9.5.2002, p. 1.

⁽⁷⁾ OJ L 171, 9.7.2003, p. 1.

- (16) For ITS applications and services for which accurate and guaranteed timing and positioning services are required, satellite-based infrastructures or any technology providing an equivalent level of precisions should be used, such as those provided for in Council Regulation (EC) No 1/2005 of 22 December 2004 on the protection of animals during transport and related operations ⁽¹⁾ and Regulation (EC) No 683/2008 of the European Parliament and of the Council of 9 July 2008 on the further implementation of the European satellite navigation programmes (EGNOS and Galileo) ⁽²⁾.
- (17) Innovative technologies such as Radio Frequency Identification Devices (RFID) or EGNOS/Galileo should be used for the realisation of ITS applications, notably for the tracking and tracing of freight along its journey and across modes of transport.
- (18) Major stakeholders such as ITS service providers, associations of ITS users, transport and facilities operators, representatives of the manufacturing industry, social partners, professional associations and local authorities should have the possibility to advise the Commission on the commercial and technical aspects of the deployment of ITS within the Union. For this purpose the Commission, ensuring close cooperation with stakeholders and Member States, should set up an ITS advisory group. The work of the advisory group should be carried out in a transparent manner and the result should be made available to the Committee established by this Directive.
- (19) Uniform conditions of implementation should be ensured for the adoption of guidelines and non-binding measures to facilitate Member States cooperation in respect of priority areas on ITS as well as in respect of guidelines for reporting by the Member States and of a working programme.
- (20) According to Article 291 of the Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU), rules and general principles concerning mechanisms for the control by Member States of the Commission's exercise of implementing powers shall be laid down in advance by a regulation adopted in accordance with the ordinary legislative procedure. Pending the adoption of that new regulation, Council Decision 1999/468/EC of 28 June 1999 laying down the procedures for the exercise of implementing powers conferred on the Commission ⁽³⁾ continues to apply, with the exception of the regulatory procedure with scrutiny, which is not applicable.
- (21) The Commission should be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 290 of the TFEU in respect of the adoption of specifications. It is of particular importance that the Commission carry out appropriate consultations during its preparatory work, including at expert level.
- (22) In order to guarantee a coordinated approach, the Commission should ensure coherence between the activities of the Committee established by this Directive and those of the Committee established by Directive 2004/52/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on the interoperability of electronic road toll systems in the Community ⁽⁴⁾, the Committee established by Council Regulation (EEC) No 3821/85 of 20 December 1985 on recording equipment in road transport ⁽⁵⁾, the Committee established by Directive 2007/46/EC and the Committee established by Directive 2007/2/EC of the European Parliament and of the Council of 14 March 2007 establishing an Infrastructure for Spatial Information in the European Community (INSPIRE) ⁽⁶⁾.
- (23) Since the objective of this Directive, namely to ensure the coordinated and coherent deployment of interoperable Intelligent Transport Systems throughout the Union cannot be sufficiently achieved by the Member States and/or the private sector and can therefore, by reason of its scale and effects, be better achieved at Union level, the Union may adopt measures, in accordance with the principle of subsidiarity as set out in Article 5 of the Treaty on European Union. In accordance with the principle of proportionality as set out in that Article, this Directive does not go beyond what is necessary in order to achieve that objective.
- (24) In accordance with point 34 of the Interinstitutional Agreement on better law-making, Member States are encouraged to draw up, for themselves and in the interest of the Union, their own tables, which will, as far as possible, illustrate the correlation between this Directive and the transposition measures, and to make them public.

HAVE ADOPTED THIS DIRECTIVE:

Article 1

Subject matter and scope

1. This Directive establishes a framework in support of the coordinated and coherent deployment and use of Intelligent Transport Systems (ITS) within the Union, in particular across the borders between the Member States, and sets out the general conditions necessary for that purpose.
2. This Directive provides for the development of specifications for actions within the priority areas referred to in Article 2, as well as for the development, where appropriate, of necessary standards.
3. This Directive shall apply to ITS applications and services in the field of road transport and to their interfaces with other modes of transport without prejudice to matters concerning national security or necessary in the interest of defence.

⁽¹⁾ OJ L 3, 5.1.2005, p. 1.

⁽²⁾ OJ L 196, 24.7.2008, p. 1.

⁽³⁾ OJ L 184, 17.7.1999, p. 23.

⁽⁴⁾ OJ L 166, 30.4.2004, p. 124.

⁽⁵⁾ OJ L 370, 31.12.1985, p. 8.

⁽⁶⁾ OJ L 108, 25.4.2007, p. 1.

*Article 2***Priority areas**

1. For the purpose of this Directive the following shall constitute priority areas for the development and use of specifications and standards:

- I. Optimal use of road, traffic and travel data,
- II. Continuity of traffic and freight management ITS services,
- III. ITS road safety and security applications,
- IV. Linking the vehicle with the transport infrastructure.

2. The scope of the priority areas is specified in Annex I.

*Article 3***Priority actions**

Within the priority areas the following shall constitute priority actions for the development and use of specifications and standards, as set out in Annex I:

- (a) the provision of EU-wide multimodal travel information services;
- (b) the provision of EU-wide real-time traffic information services;
- (c) data and procedures for the provision, where possible, of road safety related minimum universal traffic information free of charge to users;
- (d) the harmonised provision for an interoperable EU-wide eCall;
- (e) the provision of information services for safe and secure parking places for trucks and commercial vehicles;
- (f) the provision of reservation services for safe and secure parking places for trucks and commercial vehicles.

*Article 4***Definitions**

For the purposes of this Directive, the following definitions shall apply:

- (1) 'Intelligent Transport Systems' or 'ITS' means systems in which information and communication technologies are applied in the field of road transport, including infrastructure, vehicles and users, and in traffic management and mobility management, as well as for interfaces with other modes of transport;

(2) 'interoperability' means the capacity of systems and the underlying business processes to exchange data and to share information and knowledge;

(3) 'ITS application' means an operational instrument for the application of ITS;

(4) 'ITS service' means the provision of an ITS application through a well-defined organisational and operational framework with the aim of contributing to user safety, efficiency, comfort and/or to facilitate or support transport and travel operations;

(5) 'ITS service provider' means any provider of an ITS service, whether public or private;

(6) 'ITS user' means any user of ITS applications or services including travellers, vulnerable road users, road transport infrastructure users and operators, fleet managers and operators of emergency services;

(7) 'vulnerable road users' means non-motorised road users, such as pedestrians and cyclists as well as motor-cyclists and persons with disabilities or reduced mobility and orientation;

(8) 'nomadic device' means a portable communication or information device that can be brought inside the vehicle to support the driving task and/or the transport operations;

(9) 'platform' means an on-board or off-board unit enabling the deployment, provision, exploitation and integration of ITS applications and services;

(10) 'architecture' means the conceptual design that defines the structure, behaviour and integration of a given system in its surrounding context;

(11) 'interface' means a facility between systems which provides the media through which they can connect and interact;

(12) 'compatibility' means the general ability of a device or system to work with another device or system without modification;

(13) 'continuity of services' means the ability to ensure seamless services on transport networks across the Union;

(14) 'road data' means data on road infrastructure characteristics, including fixed traffic signs or their regulatory safety attributes;

(15) 'traffic data' means historic and real-time data on road traffic characteristics;

- (16) 'travel data' means basic data such as public transport timetables and tariffs, necessary to provide multi-modal travel information before and during the trip to facilitate travel planning, booking and adaptation;
- (17) 'specification' means a binding measure laying down provisions containing requirements, procedures or any other relevant rules;
- (18) 'standard' means standard as defined in Article 1(6) of Directive 98/34/EC of the European Parliament and of the Council of 22 June 1998 laying down a procedure for the provision of information in the field of technical standards and regulations ⁽¹⁾.

Article 5

Deployment of ITS

1. Member States shall take the necessary measures to ensure that the specifications adopted by the Commission in accordance with Article 6 are applied to ITS applications and services, when these are deployed, in accordance with the principles in Annex II. This is without prejudice to the right of each Member State to decide on its deployment of such applications and services on its territory. This right is without prejudice to any legislative act adopted under the second subparagraph of Article 6(2).

2. Member States shall also make efforts to cooperate in respect of the priority areas, insofar as no specifications have been adopted.

Article 6

Specifications

1. The Commission shall first adopt the specifications necessary to ensure the compatibility, interoperability and continuity for the deployment and operational use of ITS for the priority actions.

2. The Commission shall aim at adopting specifications for one or more of the priority actions by 27 February 2013.

At the latest 12 months after the adoption of the necessary specifications for a priority action, the Commission shall, where appropriate, after conducting an impact assessment including a cost-benefit analysis, present a proposal to the European Parliament and the Council in accordance with Article 294 of the TFEU on the deployment of that priority action.

3. Once the necessary specifications for the priority actions have been adopted, the Commission shall adopt specifications

ensuring compatibility, interoperability and continuity for the deployment and operational use of ITS for other actions in the priority areas.

4. Where relevant, and depending on the area covered by the specification, the specification shall include one or more of the following types of provisions:

- (a) functional provisions that describe the roles of the various stakeholders and the information flow between them;
- (b) technical provisions that provide for the technical means to fulfil the functional provisions;
- (c) organisational provisions that describe the procedural obligations of the various stakeholders;
- (d) service provisions that describe the various levels of services and their content for ITS applications and services.

5. Without prejudice to the procedures under Directive 98/34/EC the specifications shall, where appropriate, stipulate the conditions in which Member States may, after notification to the Commission, establish additional rules for the provision of ITS services on all or part of their territory, provided that those rules do not hinder interoperability.

6. The specifications shall, where appropriate, be based on any standards referred to in Article 8.

The specifications shall, as appropriate, provide for conformity assessment in accordance with Decision No 768/2008/EC.

The specifications shall comply with the principles set out in Annex II.

7. The Commission shall conduct an impact assessment including a cost-benefit analysis prior to the adoption of the specifications.

Article 7

Delegated acts

1. The Commission may adopt delegated acts in accordance with Article 290 of the TFEU as regards specifications. When adopting such delegated acts the Commission shall act in accordance with the relevant provisions of this Directive, in particular Article 6 and Annex II.

2. A separate delegated act shall be adopted for each of the priority actions.

3. For the delegated acts referred to in this Article, the procedure set out in Articles 12, 13 and 14 shall apply.

⁽¹⁾ OJ L 204, 21.7.1998, p. 37.

*Article 8***Standards**

1. The necessary standards to provide for interoperability, compatibility and continuity for the deployment and operational use of ITS shall be developed in the priority areas and for the priority actions. To that effect, the Commission, after having consulted the Committee referred to in Article 15, shall request the relevant standardisation bodies in accordance with the procedure laid down in Directive 98/34/EC to make every necessary effort to adopt these standards rapidly.

2. When issuing a mandate to the standardisation bodies, the principles set out in Annex II shall be observed as well as any functional provision included in a specification adopted in accordance with Article 6.

*Article 9***Non-binding measures**

The Commission may adopt guidelines and other non-binding measures to facilitate Member States' cooperation relating to the priority areas in accordance with the advisory procedure referred to in Article 15(2).

*Article 10***Rules on privacy, security and re-use of information**

1. Member States shall ensure that the processing of personal data in the context of the operation of ITS applications and services is carried out in accordance with Union rules protecting fundamental rights and freedoms of individuals, in particular Directive 95/46/EC and Directive 2002/58/EC.

2. In particular, Member States shall ensure that personal data are protected against misuse, including unlawful access, alteration or loss.

3. Without prejudice to paragraph 1, in order to ensure privacy, the use of anonymous data shall be encouraged, where appropriate, for the performance of the ITS applications and services.

Without prejudice to Directive 95/46/EC personal data shall only be processed insofar as such processing is necessary for the performance of ITS applications and services.

4. With regard to the application of Directive 95/46/EC and in particular where special categories of personal data are involved, Member States shall also ensure that the provisions on consent to the processing of such personal data are respected.

5. Directive 2003/98/EC shall apply.

*Article 11***Rules on liability**

Member States shall ensure that issues related to liability, concerning the deployment and use of ITS applications and services set out in specifications adopted in accordance with Article 6, are addressed in accordance with Union law, including in particular Council Directive 85/374/EEC of 25 July 1985 on the approximation of the laws, regulations and administrative provisions of the Member States concerning liability for defective products⁽¹⁾ as well as relevant national legislation.

*Article 12***Exercise of the delegation**

1. The power to adopt the delegated acts referred to in Article 7 shall be conferred on the Commission for a period of seven years following 27 August 2010. The Commission shall make a report in respect of the delegated powers no later than six months before the end of a five year period following 27 August 2010.

2. As soon as it adopts a delegated act, the Commission shall notify it simultaneously to the European Parliament and to the Council.

3. The power to adopt delegated acts is conferred on the Commission subject to the conditions laid down in Articles 13 and 14.

*Article 13***Revocation of the delegation**

1. The delegation of powers referred to in Article 7 may be revoked by the European Parliament or by the Council.

2. The institution which has commenced an internal procedure for deciding whether to revoke the delegation of powers shall endeavour to inform the other institution and the Commission within a reasonable time before the final decision is taken, indicating the delegated powers which could be subject to revocation and possible reasons for a revocation.

3. The decision of revocation shall put an end to the delegation of the powers specified in that decision. It shall take effect immediately or at a later date specified therein. It shall not affect the validity of the delegated acts already in force. It shall be published in the *Official Journal of the European Union*.

⁽¹⁾ OJ L 210, 7.8.1985, p. 29.

Article 14

Objections to delegated acts

1. The European Parliament or the Council may object to a delegated act within a period of two months from the date of notification.

At the initiative of the European Parliament or the Council this period shall be extended by two months.

2. If, on expiry of that period, neither the European Parliament nor the Council has objected to the delegated act, it shall be published in the *Official Journal of the European Union* and shall enter into force on the date stated therein.

The delegated act may be published in the *Official Journal of the European Union* and enter into force before the expiry of that period if the European Parliament and the Council have both informed the Commission of their intention not to raise objections.

3. If the European Parliament or the Council objects to a delegated act, it shall not enter into force. The institution which objects shall state the reasons for objecting to the delegated act.

Article 15

Committee procedure

1. The Commission shall be assisted by the European ITS Committee (EIC).

2. Where reference is made to this paragraph, Article 3 and Article 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof.

Article 16

European ITS Advisory Group

The Commission shall establish a European ITS Advisory Group to advise it on business and technical aspects of the deployment and use of ITS in the Union. The group shall be composed of high level representatives from relevant ITS service providers, associations of users, transport and facilities operators, manufacturing industry, social partners, professional associations, local authorities and other relevant fora.

Article 17

Reporting

1. Member States shall submit to the Commission by 27 August 2011 a report on their national activities and projects regarding the priority areas.

2. Member States shall provide the Commission by 27 August 2012 with information on national ITS actions envisaged over the following five year period.

Guidelines for reporting by the Member States shall be adopted in accordance with the advisory procedure referred to in Article 15(2).

3. Following the initial report, Member States shall report every three years on the progress made in the deployment of the actions referred to in paragraph 1.

4. The Commission shall submit a report every three years to the European Parliament and to the Council on the progress made for the implementation of this Directive. The report shall be accompanied by an analysis on the functioning and implementation, including the financial resources used and needed, of Articles 5 to 11 and Article 16, and shall assess the need to amend this Directive, where appropriate.

5. In accordance with the advisory procedure referred to in Article 15(2), the Commission shall adopt a working program by 27 February 2011. The working program shall include objectives and dates for its implementation every year and if necessary shall propose the necessary adaptations.

Article 18

Transposition

1. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive by 27 February 2012.

When Member States adopt those provisions, they shall contain a reference to this Directive or shall be accompanied by such reference on the occasion of their official publication. The methods of making such reference, and its wording, shall be laid down by Member States.

2. Member States shall communicate to the Commission the text of the main provisions of national law which they adopt in the field covered by this Directive.

*Article 19***Entry into force**

This Directive shall enter into force on the 20th day following its publication in the *Official Journal of the European Union*.

*Article 20***Addressees**

This Directive is addressed to the Member States.

Done at Strasbourg, 7 July 2010.

For the European Parliament
The President
J. BUZEK

For the Council
The President
O. CHASTEL

ANNEX I

PRIORITY AREAS AND ACTIONS

(as referred to in Articles 2 and 3)

— Priority area I: Optimal use of road, traffic and travel data

The specifications and standards for an optimal use of road, traffic and travel data shall include the following:

1. Specifications for priority action (a)

The definition of the necessary requirements to make EU-wide multimodal travel information services accurate and available across borders to ITS users, based on:

- the availability and accessibility of existing and accurate road and real-time traffic data used for multimodal travel information to ITS service providers without prejudice to safety and transport management constraints,
- the facilitation of the electronic data exchange between the relevant public authorities and stakeholders and the relevant ITS service providers, across borders,
- the timely updating of available road and traffic data used for multimodal travel information by the relevant public authorities and stakeholders,
- the timely updating of multimodal travel information by the ITS service providers.

2. Specifications for priority action (b)

The definition of the necessary requirements to make EU-wide real-time traffic information services accurate and available across borders to ITS users, based on:

- the availability and accessibility of existing and accurate road and real-time traffic data used for real-time traffic information to ITS service providers without prejudice to safety and transport management constraints,
- the facilitation of the electronic data exchange between the relevant public authorities and stakeholders and the relevant ITS service providers, across borders,
- the timely updating of available road and traffic data used for real-time traffic information by the relevant public authorities and stakeholders,
- the timely updating of real-time traffic information by the ITS service providers.

3. Specifications for priority actions (a) and (b)

3.1. The definition of the necessary requirements for the collection by relevant public authorities and/or, where relevant, by the private sector of road and traffic data (i.e. traffic circulation plans, traffic regulations and recommended routes, notably for heavy goods vehicles) and for their provisioning to ITS service providers, based on:

- the availability, to ITS service providers, of existing road and traffic data (i.e. traffic circulation plans, traffic regulations and recommended routes) collected by the relevant public authorities and/or the private sector,
- the facilitation of the electronic data exchange between the relevant public authorities and the ITS service providers,
- the timely updating, by the relevant public authorities and/or, where relevant, the private sector, of road and traffic data (i.e. traffic circulation plans, traffic regulations and recommended routes),
- the timely updating, by the ITS service providers, of the ITS services and applications using these road and traffic data.

3.2. The definition of the necessary requirements to make road, traffic and transport services data used for digital maps accurate and available, where possible, to digital map producers and service providers, based on:

- the availability of existing road and traffic data used for digital maps to digital map producers and service providers,
- the facilitation of the electronic data exchange between the relevant public authorities and stakeholders and the private digital map producers and service providers,
- the timely updating of road and traffic data for digital maps by the relevant public authorities and stakeholders,
- the timely updating of the digital maps by the digital map producers and service providers.

4. Specifications for priority action (c)

The definition of minimum requirements, for road safety related 'universal traffic information' provided, where possible, free of charge to all users, as well as their minimum content, based on:

- the identification and use of a standardised list of safety related traffic events ('universal traffic messages') which should be communicated to ITS users free of charge,
- The compatibility and the integration of 'universal traffic messages' into ITS services for real-time traffic and multimodal travel information.

— **Priority area II: Continuity of traffic and freight management ITS services**

The specifications and standards for the continuity and interoperability of traffic and freight management services, in particular on the TEN-T network, shall include the following:

1. Specifications for other actions

1.1. The definition of the necessary measures to develop an EU ITS Framework Architecture, addressing specifically ITS-related interoperability, continuity of services and multi-modality aspects, including for example multimodal interoperable ticketing, within which Member States and their competent authorities in cooperation with the private sector can develop their own ITS architecture for mobility at national, regional or local level.

1.2. The definition of the minimum necessary requirements for the continuity of ITS services, in particular for cross-border services, for the management of passenger transport across different modes of transport, based on:

- the facilitation of the electronic exchange for traffic data and information across borders, and where appropriate, regions, or between urban and inter-urban areas between the relevant traffic information/control centres and different stakeholders,
- the use of standardised information flows or traffic interfaces between the relevant traffic information/control centres and different stakeholders.

1.3. The definition of the minimum necessary requirements for the continuity of ITS services for the management of freight along transport corridors and across different modes of transport, based on:

- the facilitation of the electronic exchange for traffic data and information across borders, and where appropriate, regions, or between urban and inter-urban areas between the relevant traffic information/control centres and different stakeholders,
- the use of standardised information flows or traffic interfaces between the relevant traffic information/control centres and different stakeholders.

1.4. The definition of the necessary measures in the realisation of ITS applications (notably the tracking and tracing of freight along its journey and across modes of transport) for freight transport logistics (eFreight), based on:

- the availability of relevant ITS technologies to and their use by ITS application developers,
- the integration of positioning results in the traffic management tools and centres.

1.5. The definition of the necessary interfaces to ensure interoperability and compatibility between the urban ITS architecture and the European ITS architecture based on:

- the availability of public transport, travel planning, transport demand, traffic data and parking data to urban control centres and service providers,
- the facilitation of the electronic data exchange between the different urban control centres and service providers for public or private transport and through all possible modes of transport,
- the integration of all relevant data and information in a single architecture.

— **Priority area III: ITS road safety and security applications**

The specifications and standards for ITS road safety and security applications shall include the following:

1. Specifications for priority action (d)

The definition of the necessary measures for the harmonised provision of an interoperable EU-wide eCall, including:

- the availability of the required in-vehicle ITS data to be exchanged,
- the availability of the necessary equipment in the emergency call response centres receiving the data emitted from the vehicles,
- the facilitation of the electronic data exchange between the vehicles and the emergency call response centres.

2. Specifications for priority action (e)

The definition of the necessary measures to provide ITS based information services for safe and secure parking places for trucks and commercial vehicles, in particular in service and rest areas on roads, based on:

- the availability of the road parking information to users,
- the facilitation of the electronic data exchange between road parking sites, centres and vehicles.

3. Specifications for priority action (f)

The definition of the necessary measures to provide ITS based reservation services for safe and secure parking places for trucks and commercial vehicles based on:

- the availability of the road parking information to users,
- the facilitation of the electronic data exchange between road parking sites, centres and vehicles,
- the integration of relevant ITS technologies in both vehicles and road parking facilities to update the information on available parking space for reservation purposes.

4. Specifications for other actions
 - 4.1. The definition of the necessary measures to support the safety of road users with respect to their on-board Human-Machine-Interface and the use of nomadic devices to support the driving task and/or the transport operation, as well as the security of the in-vehicle communications.
 - 4.2. The definition of the necessary measures to improve the safety and comfort of vulnerable road users for all relevant ITS applications.
 - 4.3. The definition of necessary measures to integrate advanced driver support information systems into vehicles and road infrastructure which fall outside the scope of Directives 2007/46/EC, 2002/24/EC and 2003/37/EC.

— **Priority area IV: Linking the vehicle with the transport infrastructure**

The specifications and standards for linking vehicles with the transport infrastructure shall include the following:

1. Specifications for other actions
 - 1.1. The definition of necessary measures to integrate different ITS applications on an open in-vehicle platform, based on:
 - the identification of functional requirements of existing or planned ITS applications,
 - the definition of an open-system architecture which defines the functionalities and interfaces necessary for the interoperability/interconnection with infrastructure systems and facilities,
 - the integration of future new or upgraded ITS applications in a 'plug and play' manner into an open in-vehicle platform,
 - the use of a standardisation process for the adoption of the architecture, and the open in-vehicle specifications.
 - 1.2. The definition of necessary measures to further progress the development and implementation of cooperative (vehicle-vehicle, vehicle-infrastructure, infrastructure-infrastructure) systems, based on:
 - the facilitation of the exchange of data or information between vehicles, infrastructures and between vehicle and infrastructure,
 - the availability of the relevant data or information to be exchanged to the respective vehicle or road infrastructure parties,
 - the use of a standardised message format for the exchange of data or information between the vehicle and the infrastructure,
 - the definition of a communication infrastructure for data or information exchange between vehicles, infrastructures and between vehicle and infrastructure,
 - the use of standardisation processes to adopt the respective architectures.
-

ANNEX II

PRINCIPLES FOR SPECIFICATIONS AND DEPLOYMENT OF ITS

(as referred to in Articles 5, 6 and 8)

The adoption of specifications, the issuing of mandates for standards and the selection and deployment of ITS applications and services shall be based upon an evaluation of needs involving all relevant stakeholders, and shall comply with the following principles. These measures shall:

- (a) **Be effective** – make a tangible contribution towards solving the key challenges affecting road transportation in Europe (e.g. reducing congestion, lowering of emissions, improving energy efficiency, attaining higher levels of safety and security including vulnerable road users);
 - (b) **Be cost-efficient** – optimise the ratio of costs in relation to output with regard to meeting objectives;
 - (c) **Be proportionate** – provide, where appropriate, for different levels of achievable service quality and deployment, taking into account the local, regional, national and European specificities;
 - (d) **Support continuity of services** – ensure seamless services across the Union, in particular on the trans-European network, and where possible at its external borders, when ITS services are deployed. Continuity of services should be ensured at a level adapted to the characteristics of the transport networks linking countries with countries, and where appropriate, regions with regions and cities with rural areas;
 - (e) **Deliver interoperability** – ensure that systems and the underlying business processes have the capacity to exchange data and to share information and knowledge to enable effective ITS service delivery;
 - (f) **Support backward compatibility** – ensure, where appropriate, the capability for ITS systems to work with existing systems that share a common purpose, without hindering the development of new technologies;
 - (g) **Respect existing national infrastructure and network characteristics** – take into account the inherent differences in the transport network characteristics, in particular in the sizes of the traffic volumes and in road weather conditions;
 - (h) **Promote equality of access** – do not impede or discriminate against access to ITS applications and services by vulnerable road users;
 - (i) **Support maturity** – demonstrate, after appropriate risk assessment, the robustness of innovative ITS systems, through a sufficient level of technical development and operational exploitation;
 - (j) **Deliver quality of timing and positioning** – use of satellite-based infrastructures, or any technology providing equivalent levels of precision for the purposes of ITS applications and services that require global, continuous, accurate and guaranteed timing and positioning services;
 - (k) **Facilitate inter-modality** – take into account the coordination of various modes of transport, where appropriate, when deploying ITS;
 - (l) **Respect coherence** – take into account existing Union rules, policies and activities which are relevant in the field of ITS, in particular in the field of standardisation.
-

Sammanfattning av promemorian

I promemorian, lämnas förslag på hur Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40 av den 7 juli 2010 om ett ramverk för intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag, ITS-direktivet, ska genomföras i svensk rätt. ITS-direktivet behandlar de övergripande regelverk som krävs för att uppnå ett samordnat och enhetligt införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet inom Europeiska unionen.

I promemorian föreslås en ny ramlag, lag om intelligenta transportsystem på vägtransportområdet. Lagen ska gälla information- och kommunikationsteknik och tillhandahållande av tjänster med sådan teknik som avser användning av väg-, trafik och resedata, trafikledning och hantering av godstransporter, stöd för trafiksäkerhet och skydd av transporter, och samverkan mellan fordon och transportinfrastruktur. Lagen gäller ITS som riktar sig mot transporter på väg. Från lagens tillämpningsområde undantas verksamheter som avser försvaret och den nationella säkerheten. Även äldre fordon undantas från lagens tillämpningsområde.

Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2013.

Lagtext

Förslag till lag om intelligenta transportsystem vid vägtransporter

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Inledande bestämmelser

1 § Genom denna lag genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag.

Lagen innehåller allmänna bestämmelser om införande och användning av intelligenta transportsystem vid transporter på väg.

2 § Denna lag syftar till att främja att information, kommunikation och infrastruktur som används samt tjänster som förmedlas genom intelligenta transportsystem för transporter på väg och för gränssnitt mot andra transportslag uppfyller uppställda krav för att systemen ska fungera inom Europeiska unionen.

Definitioner

3 § I denna lag avses med

väg: sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används av trafik med motorfordon samt en led som är anordnad för cykeltrafik,

intelligenta transportsystem, ITS: system med informations- och kommunikationsteknik som tillämpas för transporter på väg, inbegripet infrastruktur, fordon och användare, trafikledning och mobilitetshantering, samt för gränssnitt mot andra transportslag,

ITS-tillämpning: operativt instrument för användningen av ITS,

ITS-tjänst: tillhandahållandet av ITS-tillämpning inom ett bestämt organisatoriskt och operativt område i syfte att bidra till användarens säkerhet, effektivitet och komfort samt att underlätta eller stödja transporter och resande,

vägdata: data om väginfrastruktur såsom inbegripet fasta vägmärken eller annan reglering av trafiksäkerhetskaraktär,

trafikdata: historiska data och data i realtid om vägtrafiken,

resedata: grundläggande data, t.ex. tidtabeller för allmänna transportmedel samt tariffer, som är nödvändiga för att tillhandahålla multimodal

¹ Jfr Europaparlamentet och rådets direktiv 2010/40/ EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (EUT L 207, 6.8.2010, s. 1, Celex 32010L0040).

reseinformation före och under resan för att underlätta reseplanering, bokning och anpassning av resan,

gränssnitt: en möjlighet till sammankoppling av interaktion mellan system,

interoperabilitet: systemens och de underliggande affärsprocessernas kapacitet att utbyta data och dela information och kunskap, och

kompatibilitet: en anordnings eller ett systems allmänna förmåga att fungera tillsammans med en annan anordning eller ett annat system.

Fordonsbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Lagens tillämpningsområde

4 § Denna lag gäller ITS för transporter på väg. Lagen gäller inte fordon som har typgodkänts enligt fordonslagen (2002:574) eller tagits i bruk före den 27 februari 2012.

Lagen gäller inte heller verksamhet som bedrivs av Försvarsmakten, Försvarets materielverk, Totalförsvarets forskningsanstalt, Försvarets radioanstalt och Säkerhetspolisen. Även annan verksamhet som avser försvaret och den nationella säkerheten får undantas från lagens tillämpningsområde.

5 § Lagen ska gälla för ITS-tillämpningar och ITS-tjänster som avser:

1. användning av väg-, trafik- och resedata,
2. trafikledning och hantering av godstransporter,
3. stöd för trafiksäkerhet och skydd av transporter, och
4. samverkan mellan fordon och transportinfrastruktur.

Krav på ITS

6 § ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla krav som behövs för:

1. tillhandahållande av multimodala reseinformationstjänster,
2. tillhandahållande av informationstjänster i realtid,
3. data vid kostnadsfritt tillhandahållande av vägsäkerhetsrelaterad allmän trafikinformation,
4. tillhandahållande av ett system för fordonspositionering vid trafikolycka knutet till larmcentral inom Europeiska unionen,
5. tillhandahållande av informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och andra fordon i kommersiell trafik, och
6. tillhandahållande av bokningstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och andra fordon i kommersiell trafik.

7 § ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska även uppfylla de krav som behövs för ITS kompatibilitet och interoperabilitet.

8 § I personuppgiftslagen (1998:204), lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation och lagen (2001:558) om vägtrafikregister finns bestämmelser om behandling av personuppgifter och integritetsskydd.

I lagen (2010:566) om vidareutnyttjande av handlingar från offentlig förvaltning finns bestämmelser om vidareutnyttjande av handlingar hos statliga och kommunala myndigheter. Bilaga 4

I produktansvarslagen (1992:18) finns bestämmelser om skadeståndsansvar för produkter med säkerhetsbrister.

Bemyndigande

9 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om krav som anges i 6 och 7 §§.

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde enligt 4 § tredje stycket.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2013.

Förteckning över remissinstanserna

Följande remissinstanser har yttrat sig: Riksdagens ombudsmän (JO), Hovrätt för Övre Norrland, Kammarrätten i Jönköping, Malmö tingsrätt, Förvaltningsrätten i Karlstad, Rikspolisstyrelsen (RPS), Säkerhetspolisen, Kommerskollegium, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Försvarmakten, Försvarets materielverk (FMV), Totalförsvarets forskningsanstalt (FOI), Försvarets radioanstalt (FRA), Kustbevakningen, Datainspektionen, Statskontoret, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Naturvårdsverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Tillväxtverket, Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen (TS), Post- och telestyrelsen (PTS), Myndigheten för handikappolitisk samordning (Handisam), Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR), Svensk Försäkring, Sveriges Motorcyklister (SMC), Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR), Trafikförsäkringsföreningen, BIL Sweden AB, Ericsson AB, ITS Sweden, SJ AB, SOS Alarm.

Därutöver har Synskadades riksförbund (SRF) inkommit med synpunkter.

Regelrådet har avstått från att yttra sig om förslaget i promemorian.

Verket för innovationssystem (Vinnova), Branschorganisationen Tågoperatörerna, Handikappförbunden (HSO), Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund (McRF), Motormännens Riksförbund, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), Resenärsforum, Riksförbundet Enskilda Vägar, Samtrafiken, Svensk Kollektivtrafik AB, Svenska Cykelförbundet, Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetarförbundet, Sveriges Åkeriföretag (SÅ), Svenska Näringsliv, IT- och telekomföretagen, TeliaSonera AB, Tele2 Sverige AB, AB Volvo, SCANIA har inte hörts av.